



DAL 1928

Valli Zabban
TECNOLOGIE STRADALI

Capitolato per conglomerato bituminoso di USURA SMA gap - graded a BASSA EMISSIONE SONORA

Norme di riferimento per l'accettazione dei materiali

I materiali e le forniture da impiegare nella realizzazione delle opere devono rispondere alle prescrizioni contrattuali ed in particolare alle indicazioni del progetto esecutivo, e possedere le caratteristiche stabilite dalle leggi, dai regolamenti, dalle Norme armonizzate e dalle norme UNI vigenti in materia, anche se non espressamente richiamate nel presente Capitolato Speciale d'Appalto. In assenza di nuove ed aggiornate norme, il Direttore dei Lavori potrà riferirsi alle norme ritirate o sostitutive. Salvo diversa indicazione, i materiali e le forniture provverranno da quelle località che l'Appaltatore riterrà di sua convenienza, purché, ad insindacabile giudizio della Direzione dei Lavori, ne sia riconosciuta l'idoneità e la rispondenza ai requisiti prescritti dagli accordi contrattuali. L'Appaltatore è obbligato a prestarsi, in qualsiasi momento, ad eseguire o a far eseguire presso il laboratorio di cantiere, presso gli stabilimenti di produzione o presso gli Istituti autorizzati, tutte le prove prescritte dal presente Capitolato o dalla Direzione dei Lavori, sui materiali impiegati o da impiegarsi, nonché sui manufatti, sia prefabbricati che realizzati in opera e sulle forniture in generale. Il prelievo dei campioni, da eseguire secondo le norme regolamentari ed UNI vigenti, verrà effettuato in contraddittorio con l'impresa sulla base della redazione di Verbale di prelievo.

Strato in conglomerato bituminoso di usura SMA gap - graded a bassa emissione sonora

1) DESCRIZIONE

Il conglomerato bituminoso di usura SMA GAP GRADED a BASSA EMISSIONE SONORA sarà costituito da una miscela di aggregati, sabbie, filler e polverino di gomma da PFU 0 / 0,8 mm, mescolati con bitume modificato hard ad alta lavorabilità a caldo, previo preriscaldamento degli aggregati, steso in opera mediante macchina vibrofinitrice e compattato con rulli lisci.

Scopo della curva di tipo SMA GAP GRADED a BASSA EMISSIONE SONORA è di realizzare un conglomerato con una particolare tessitura superficiale porosa per conseguire i seguenti obiettivi specifici:

- ↳ Riduzione dei livelli di emissione sonora generata dai pneumatici dei mezzi in transito (abbattimento di almeno 3-5 dB);
- ↳ Migliorare la sicurezza del traffico (in caso di pioggia, eliminazione dell'effetto acquaplaning e forte riduzione dell'effetto spray dei pneumatici);
- ↳ Aumentare la vita utile dello strato di usura di almeno il 35%;
- ↳ Non produrre emissioni odorigene durante le lavorazioni.

Il piano di posa dovrà essere impermeabile ed avere una pendenza trasversale sufficiente per assicurare il drenaggio dell'acqua e lo scarico nelle cunette o scivoli laterali. A tale scopo lo spessore finito dovrà essere compreso fra i 4 e 5 cm.

2) MATERIALI INERTI

Il prelievo dei campioni di materiali inerti, per il controllo dei requisiti di accettazione appresso indicati, verrà effettuato secondo la norma UNI EN 932-1. Per il prelevamento dei campioni destinati alle prove di controllo dei requisiti di accettazione, così come per le modalità di esecuzione delle prove stesse, valgono le prescrizioni contenute nella norma UNI EN 932-1, con l'avvertenza che la prova per la determinazione della perdita in peso sarà fatta col metodo Los Angeles secondo la norma UNI EN 1097-2. L'aggregato grosso dovrà essere ottenuto per frantumazione ed essere costituito da elementi sani, duri, durevoli, approssimativamente poliedrici, con spigoli vivi, a superficie ruvida, puliti ed esenti da polvere o da materiali estranei. L'aggregato grosso sarà costituito da inerti che potranno anche essere di provenienza o natura petrografica diversa, purché alle prove appresso elencate, eseguite su campioni rispondenti alla miscela che si intende formare, risponda ai seguenti requisiti:

- ↳ il materiale deve provenire da frantumazione di rocce eruttivo magmatiche (basalti, porfidi, dioriti, ecc.);
- ↳ percentuale di superficie frantumata secondo la norma UNI EN 933-5, del 100%;
- ↳ coefficiente di appiattimento secondo la norma UNI EN 933-3, inferiore al 10%;
- ↳ perdita in peso alla prova Los Angeles eseguita sulle singole pezzature secondo la norma UNI EN 1097-2, inferiore al 19%;
- ↳ coefficiente di levigabilità accelerata secondo la norma UNI EN 1097-8, non inferiore a 0,45.



Valli Zabban S.p.A. • Società Unipersonale • Capitale Sociale € 5.000.000 i.v.

Sede e Direzione Generale

50041 Calenzano (FI) Italy, via di Le Prata, 103 • tel. +39.055.32804.1 • fax +39.055.300300

www.vallizabban.com • info@vallizabban.it • vallizabban@pec.it

C.C.I.A.A. Firenze N. 05476750483 • R.E.A. FI 549826 • Cod. Fisc. e P. IVA 05476750483

TONON GROUP
building inspiration

- ↪ indice dei vuoti delle singole pezzature secondo la norma UNI EN 1097-3, inferiore a 0,80;
- ↪ prova di affinità con il bitume richiesto secondo la norma UNI EN 12697-11, affine oltre 90%.

Con riferimento alle caratteristiche dei materiali lapidei ed in considerazione dei risultati delle prove di prequalificazione e delle effettive disponibilità dei materiali nel mercato, mentre si conferma che ad una perdita di peso con la prova Los Angeles del 19% può corrispondere una Resistenza alla levigazione pari a 0,45; vengono considerati accettabili superiori valori di prova Los Angeles qualora eventualmente vengano migliorati i valori di PSV (UNI EN 1097-8) secondo la seguente tabella:

Caratteristiche fisiche degli aggregati grossi	
Resistenza alla frammentazione (LA)	Resistenza alla levigazione (PSV)
≤ 19%	≥ 0,45
≤ 23%	≥ 0,47
Non saranno accettati materiali con Los Angeles > 23%.	

L'aggregato fino sarà costituito in ogni caso da sabbie naturali o di frantumazione che dovranno soddisfare ai seguenti requisiti:

- ↪ equivalente in sabbia determinato con la prova UNI EN 933-8, non inferiore al 70%;
- ↪ prova di affinità con il bitume richiesto secondo la norma UNI EN 12697-11, affine oltre 90% (prova con aggregato grosso della stessa cava di provenienza).

I filler saranno costituiti da polvere di rocce preferibilmente calcaree o da cemento, calce idrata, calce idraulica, polveri di asfalto e dovranno risultare alla setacciatura per via secca interamente passanti al setaccio 0,5 mm e per almeno il 75% al setaccio 0,063 mm. Per filler diversi da quelli sopra indicati è richiesta la preventiva approvazione della Direzione dei Lavori in base a prove e ricerche di laboratorio.

3) POLVERINO DI GOMMA DA PFU

Mediante idonee apparecchiature la miscela degli inerti deve essere additivata al termine dell'impasto con POLVERINO da PFU in percentuale variabile secondo indicazione della DL tra lo 0,75% e 2,0% sul peso degli inerti, al fine di poter conferire al conglomerato migliori caratteristiche di "bassa emissione sonora" ed evitare percolamento di bitume e segregazione del materiale.

Il polverino di Gomma da PFU sarà privo di tela e filamenti di acciaio e avrà una granulometria continua 0/0,8 mm.

4) BITUME MODIFICATO HARD AD ALTA LAVORABILITA' (TIPO DRENOVAL RUBBER)

Dovranno essere impiegati bitumi modificati mediante l'opportuna additivazione di idonei polimeri al fine di determinare un aumento dell'intervallo di plasticità (riduzione della suscettibilità termica), un aumento dell'adesione per la presenza di attivanti l'adesione agli inerti (termostabili anche a temperatura di 180°C), una facilità nella compattazione in situ anche in condizioni non ottimali di temperatura esterna e del piano di posa, con conseguente beneficio dalla minore percentuale di vuoti ottenibile (un maggiore addensamento ha come conseguenza una superiore resistenza alle sollecitazioni ed alla loro ripetizione). Questi bitumi modificati potranno essere impiegati a temperature di impasto ordinarie od a temperature ribassate per ridurre considerevolmente la fosforescenza in fase di impasto, trasporto e stesa.

Il legante modificato dovrà essere prodotto in appositi impianti capaci di dosare e disperdere perfettamente i polimeri nel bitume e dovrà presentare caratteristiche di costanza qualitativa, verificata da laboratori attrezzati. Lo stoccaggio dovrà avvenire in apposito serbatoio riscaldato, coibentato e preventivamente svuotato dal bitume preesistente. Il prelevamento dei campioni di bitume dovrà avvenire secondo la norma UNI EN 58. I campioni saranno preparati secondo la norma UNI EN 12594. I dati della caratterizzazione chimico-fisica e reologica del legante elastomerizzato dovranno rientrare fra quelli di seguito indicati:

Parametro	Normativa	Valori	Classe UNI EN 14023
Penetrazione a 25°C	UNI EN 1426	25 - 55 dmm	3
Punto di rammollimento	UNI EN 1427	> 70°C	4
Coesione forze ductility test a 10°C	UNI EN 13703	> 3 J/cm ²	7
Ritorno elastico a 25°C	UNI EN 13398	> 80%	2
Viscosità dinamica a 160°C	UNI EN 13702/2	> 0,4 Pa·s	
Resistenza all'invecchiamento RTFOT	UNI EN 12607-1		
Variazione in massa	UNI EN 12607-1	< 0,5%	3
Penetrazione residua a 25°C	UNI EN 1426	> 65%	7
Incremento del punto di rammollimento	UNI EN 1427	< 8°C	2
Stabilità allo stoccaggio	UNI EN 13399		
D penetrazione a 25°C	UNI EN 1426	< 9 dmm	2
D punto di rammollimento	UNI EN 1427	< 5°C	2



DAL 1928

Valli Zabban

TECNOLOGIE STRADALI

5) MISCELA

La miscela degli aggregati da adottarsi per lo strato di usura SMA gap - graded a bassa emissione sonora dovrà avere una composizione granulometrica contenuta nel seguente fuso:

Serie setacci UNI EN	Passante % totale in peso
Setaccio 10 mm	100
Setaccio 8 mm	90 – 100
Setaccio 6,3 mm	60 – 80
Setaccio 4 mm	30 – 50
Setaccio 2 mm	20 – 30
Setaccio 0,5 mm	8 – 18
Setaccio 0,25 mm	6 – 15
Setaccio 0,063 mm	5 – 10

Il legante bituminoso dovrà essere compreso tra il 6,0% ed l'8,0% riferito al peso totale degli aggregati. Esso dovrà comunque essere il necessario per consentire il raggiungimento dei valori di stabilità e compattezza di seguito riportati.

Verifica con pressa giratoria (UNI EN 12697-31), parametri di preparazione:

diametro provino: 100 mm

pressione verticale: 600 kPa

angolo di rotazione: 1,25°

velocità di rotazione: 30 giri/min

La verifica della % dei vuoti dovrà essere fatta a tre livelli di giri: N1 (iniziale), N2 (design) e N3 (finale). Il numero di giri con % di vuoti sono:

	N° giri	Vuoti %
N1	10	> 22
N2	50	> 18
N3	130	> 15

I provini, compattati a N3, dovranno avere resistenza alla prova di trazione indiretta (UNI EN 12697-23) a 25°C compresa fra 0,8 e 1,50 MPa, con coefficiente di trazione indiretta superiore a 65 MPa.

In alternativa, ove non sia disponibile una pressa giratoria, si richiedono i seguenti requisiti con compattazione Marshall (UNI EN 12697-30) su provini costipati con 50 colpi di maglio per faccia:

↳ la resistenza alla prova di trazione indiretta (UNI EN 12697-23) a 25°C di almeno 0,8 MPa; la stessa prova, eseguita su provini che abbiano subito la prova di sensibilità all'acqua secondo la norma UNI EN 12697-12, dovrà dare un valore non inferiore all'85% di quello precedentemente indicato;

↳ la percentuale dei vuoti dei provini Marshall deve essere compresa fra 3 e 10%.

Inoltre dovrà avere resistenza meccanica elevatissima, cioè capacità di sopportare senza deformazioni permanenti le sollecitazioni trasmesse dalle ruote dei veicoli sia in fase dinamica che statica, anche sotto le più alte temperature estive, senza peraltro manifestare comportamenti negativi durante i mesi invernali e sufficiente flessibilità per poter seguire sotto gli stessi carichi qualunque assestamento eventuale del sottofondo anche a lunga scadenza. Dovrà avere resistenza all'attrito radente, dopo 15 gg di apertura al traffico, non inferiore a 55 (UNI EN 13036-4) e macrorugosità superficiale (UNI EN 13036-1) misurata con il metodo di altezza in sabbia, superiore a 0,6. I provini dovranno essere confezionati presso l'impianto di produzione e/o presso la stesa, senza alcun ulteriore riscaldamento. In tal modo la temperatura di costipamento consentirà anche il controllo delle temperature operative. Se la compattazione dei provini non fosse eseguita alla produzione o alla stesa, la temperatura di compattazione dovrà essere uguale o superiore a quella di stesa, non dovrà però superare quest'ultima di oltre 10°C.

I provini compattati secondo le modalità prescelte, alle temperature di 160°C, 140 e 120°C non dovranno presentare variazioni nella massa volumica superiori al 2%.

6) CONTROLLO DEI REQUISITI DI ACCETTAZIONE

L'Impresa ha l'obbligo di fare eseguire prove sperimentali sui campioni di aggregato e di legante per la relativa accettazione. L'Impresa è poi tenuta a presentare, con congruo anticipo rispetto all'inizio dei lavori e per ogni cantiere di produzione, la composizione delle miscele che intende adottare; ogni composizione proposta dovrà essere corredata da una completa documentazione degli studi effettuati in laboratorio, attraverso i quali l'Impresa ha ricavato la ricetta ottimale. Una volta accettata dalla DL la composizione proposta, l'Impresa dovrà ad essa attenersi rigorosamente comprovandone l'osservanza con controlli giornalieri. Non saranno ammesse variazioni del contenuto di aggregato grosso superiore a $\pm 5\%$ e di sabbia superiore $\pm 3\%$ sulla percentuale corrispondente alla curva granulometrica prescelta, e di $\pm 1,5\%$ sulla percentuale di filler. Per la quantità di bitume non sarà tollerato uno scostamento dalla percentuale stabilita di $\pm 0,3\%$. Tali valori dovranno essere verificati con le prove sul conglomerato bituminoso prelevato all'impianto come pure dall'esame delle carote prelevate in sito. In ogni caso i valori dovranno rientrare in quanto previsto nel punto 4 del capitolato.



Valli Zabban S.p.A. • Società Unipersonale • Capitale Sociale € 5.000.000 i.v.

Sede e Direzione Generale

50041 Calenzano (FI) Italy, via di Le Prata, 103 • tel. +39.055.32804.1 • fax +39.055.300300

www.vallizabban.com • info@vallizabban.it • vallizabban@pec.it

C.C.I.A.A. Firenze N. 05476750483 • R.E.A. FI 549826 • Cod. Fisc. e P. IVA 05476750483





DAL 1928

Valli Zabban

TECNOLOGIE STRADALI

In ogni cantiere di lavoro dovrà essere installato a cura e spese dell'Impresa un laboratorio idoneamente attrezzato e condotto da personale appositamente addestrato per le prove ed i controlli in corso di produzione. In quest'ultimo laboratorio dovranno essere effettuate, quando necessarie ed almeno con frequenza giornaliera:

- ↳ la verifica granulometrica dei singoli aggregati approvigionati in cantiere e quella degli aggregati stessi all'uscita dei vagli di riclassificazione;
- ↳ la verifica della composizione del conglomerato bituminoso (granulometria degli inerti, % di bitume, % di filler), prelevando lo stesso secondo le indicazioni della norma UNI EN 12697-27;
- ↳ la verifica delle caratteristiche del conglomerato e precisamente: peso di volume (UNI EN 12697-6) metodo Marshall
- ↳ o giratorio a N2; percentuale dei vuoti (UNI EN 12697-8) metodo Marshall o giratorio; caratteristiche meccaniche, metodo Marshall o giratorio.

Inoltre con la frequenza necessaria saranno effettuati periodici controlli delle bilance, delle tarature dei termometri dell'impianto, la verifica delle caratteristiche del bitume, la verifica dell'umidità residua degli aggregati minerali all'uscita dell'essiccatore ed ogni altro controllo ritenuto opportuno. In cantiere dovrà essere tenuto apposito registro numerato e vidimato dalla DL sul quale l'Impresa dovrà giornalmente registrare tutte le prove ed i controlli effettuati. In corso d'opera ed in ogni fase delle lavorazioni la DL effettuerà, a sua discrezione, tutte le verifiche, prove e controlli atti ad accertare la rispondenza qualitativa e quantitativa dei lavori alle prescrizioni contrattuali.

7) FORMAZIONE E CONFEZIONE DELLE MISCELE

Il conglomerato sarà confezionato mediante impianti fissi autorizzati, di idonee caratteristiche, mantenuti sempre perfettamente funzionanti in ogni loro parte. La produzione di ciascun impianto non dovrà essere spinta oltre la sua potenzialità per garantire il perfetto essiccamento e l'uniforme riscaldamento della miscela. L'impianto dovrà comunque garantire uniformità di produzione ed essere in grado di realizzare miscele del tutto rispondenti a quelle di progetto. Il dosaggio dei componenti della miscela dovrà essere eseguito a peso mediante idonea apparecchiatura la cui efficienza dovrà essere costantemente controllata. Ogni impianto dovrà assicurare il riscaldamento del bitume alla temperatura richiesta ed a viscosità uniforme fino al momento della miscelazione nonché il perfetto dosaggio sia del bitume che del filler. La zona destinata al deposito degli inerti sarà preventivamente e convenientemente sistemata per annullare la presenza di sostanze argillose e ristagni di acqua che possano compromettere la pulizia degli aggregati. Inoltre i cumuli delle diverse classi dovranno essere nettamente separati tra di loro e l'operazione di rifornimento nei predosatori eseguita con la massima cura. L'inserimento nel mescolatore dei materiali componenti il conglomerato saranno in sequenza: 1) inerti caldi, 2) bitume, 3) filler 4) polverino da PFU. Il tempo di miscelazione effettivo sarà stabilito in funzione delle caratteristiche dell'impianto e dell'effettiva temperatura raggiunta dai componenti la miscela, in misura tale da permettere un completo ed uniforme rivestimento degli inerti con il legante; comunque esso non dovrà mai scendere al di sotto dei 30 secondi. La temperatura degli aggregati all'atto della miscelazione dovrà essere compresa tra 150°C e 170°C, quella del legante tra 160°C e 180°C, salvo diverse disposizioni della DL in rapporto al tipo di bitume impiegato. Per la verifica delle suddette temperature, gli essiccatori, le caldaie e le tramogge degli impianti dovranno essere muniti di termometri fissi perfettamente funzionanti e periodicamente tarati. L'umidità degli aggregati all'uscita dell'essiccatore non dovrà di norma superare lo 0,2%.

8) PREPARAZIONE DEL PIANO DI POSA

Previa pulizia del piano di posa, si dovrà provvedere alla stesa di una uniforme mano di attacco impermeabilizzante con emulsione di bitume modificato a rapida rottura tipo Helastoval 70, spruzzata in quantità tale da avere come residuo secco nella quantità compresa tra kg/m² 1,0 e 1,4 (secondo le indicazioni della DL); si potrà usare anche bitume modificato (le caratteristiche di tale bitume sono le stesse di quello usato per il confezionamento del conglomerato). Si dovrà provvedere quindi al successivo spargimento di uno strato antiaderente per i mezzi d'opera che potrà essere costituito nei seguenti modi:

1. un sottile velo di filler con macchinari idonei (tipo macchina spargisale). Il filler dovrà provenire dalla frantumazione di rocce, preferibilmente, calcaree. La quantità di filler deve essere la minima necessaria per impedire l'incollaggio delle ruote dei mezzi ed evitare eventuali refluenti della mano di attacco;
2. graniglia 8/12 mm (preferibilmente prebitumata con lo 0,6 - 0,8% di bitume sul peso degli inerti di pen. 50/70 o 70/100 dmm), nella quantità di 8-10 litri/m², ed alla sua immediata rullatura per favorirne l'adesione alla mano di attacco. L'eventuale eccesso di graniglia o comunque quella non ancorata, dovrà essere eliminata mediante motospazzatrice aspirante.

9) POSA IN OPERA DELLE MISCELE

La miscela bituminosa verrà stesa sul piano finito dopo che sia stata accertata dalla DL la rispondenza di quest'ultimo ai requisiti di quota, sagoma, densità e portanza indicati. La posa in opera dei conglomerati bituminosi verrà effettuata a mezzo di macchine vibrofinitrici dei tipi approvati dalla DL, in perfetto stato di efficienza e dotate di automatismo di autolivellamento. Le vibrofinitrici dovranno comunque lasciare uno strato finito perfettamente sagomato, privo di sgranamenti, fessurazioni ed esente da difetti dovuti a segregazioni degli elementi litoidi più grossi. Nella stesa si dovrà porre la massima cura alla formazione dei giunti longitudinali preferibilmente ottenuti mediante tempestivo affiancamento di una strisciata alla precedente con l'impiego di 2 o più finitrici. Se il bordo risulterà danneggiato o arrotondato si dovrà procedere al taglio verticale con idonea attrezzatura. I giunti trasversali, derivanti dalle interruzioni giornaliere, dovranno essere realizzati sempre previo taglio ed asportazione della parte terminale di azzerramento. La sovrapposizione dei giunti



Valli Zabban S.p.A. • Società Unipersonale • Capitale Sociale € 5.000.000 i.v.

Sede e Direzione Generale

50041 Calenzano (FI) Italy, via di Le Prata, 103 • tel. +39.055.328041 • fax +39.055.300300

www.vallizabban.com • info@vallizabban.it • vallizabban@pec.it

C.C.I.A.A. Firenze N. 05476750483 • R.E.A. FI 549826 • Cod. Fisc. e P. IVA 05476750483



TONON GROUP
building inspiration



DAL 1928

Valli Zabban
TECNOLOGIE STRADALI

longitudinali tra i vari strati sarà programmata e realizzata in maniera che essi risultino fra di loro sfalsati di almeno cm 20 e non cadano mai in corrispondenza delle 2 fasce della corsia di marcia normalmente interessata dalle ruote dei veicoli pesanti. Il trasporto del conglomerato dall'impianto di confezione al cantiere di stesa, dovrà avvenire mediante mezzi di trasporto di adeguata portata, efficienti e veloci e comunque sempre dotati di telone di copertura per evitare i raffreddamenti superficiali eccessivi e formazione di crostoni. La temperatura del conglomerato bituminoso all'atto della stesa, controllata immediatamente dietro la finitrice, dovrà risultare in ogni momento non inferiore a 120°C. La stesa dei conglomerati dovrà essere sospesa quando le condizioni meteorologiche generali possano pregiudicare la perfetta riuscita del lavoro; gli strati eventualmente compromessi (con densità inferiori a quelle richieste) dovranno essere immediatamente rimossi e successivamente ricostruiti a cura e spese dell'Impresa. La compattazione dei conglomerati dovrà iniziare appena stesi dalla vibrofinitrice e condotta a termine senza soluzione di continuità. La compattazione sarà realizzata a mezzo di rulli a ruote metalliche da 8 - 12 tonnellate non vibranti, a rapida inversione di marcia e con ruote motrici rivolte verso la finitrice. La rullatura dovrà iniziare con il costipamento della giunzione longitudinale con la striscia adiacente, passando quindi sull'altro lato della nuova striscia, procedendo poi gradatamente verso il centro, e tornando infine sulla giunzione. Al termine della compattazione, lo strato dovrà avere le seguenti caratteristiche:

↳ Al termine della compattazione, lo strato dovrà avere una densità uniforme in tutto lo spessore non inferiore al 96% di quella giratoria a N2 o Marshall dello stesso giorno, rilevata all'impianto o alla stesa, con vuoti residui inferiori all'10%. Tale valutazione sarà eseguita sulla produzione giornaliera secondo la norma UNI EN 12697-6, su carote di 10 - 15 cm di diametro;

↳ la resistenza all'attrito radente, misurato dopo almeno 30 giorni di apertura al traffico, non dovrà risultare inferiore a 55 (UNI EN 13036-4) e macrorugosità superficiale (UNI EN 13036-1) misurata con il metodo di altezza in sabbia superiore a 0,6;

↳ Riduzione del livello sonoro fra prima e dopo la stesa, dovuto all'attrito fra pneumatici e la superficie stradale, misurato dopo almeno 30 gg di apertura al traffico, non dovrà risultare inferiore a 4 decibel, misurato secondo il metodo CPX ISO/CD 11819-2. La misura sarà effettuata dopo non meno di 30 giorni dal termine dei lavori.

Si avrà cura inoltre che la compattazione sia condotta con la metodologia più adeguata per ottenere uniforme addensamento in ogni punto ed evitare fessurazioni e scorrimenti nello strato appena steso. La superficie degli strati dovrà presentarsi priva di irregolarità ed ondulazioni. Un'asta rettilinea lunga m 4, posta in qualunque direzione sulla superficie finita di ciascuno strato dovrà aderirvi uniformemente. Saranno tollerati scostamenti saltuari e contenuti nel limite di 5 mm. Il tutto nel rispetto degli spessori e delle sagome di progetto.

Voce elenco prezzi conglomerato bituminoso di usura SMA GAP GRADED a Bassa Emissione Sonora con bitume modificato hard ad alta lavorabilità (provvisto di marcatura CE)

Lo strato di usura SMA GAP GRADED BES sarà costituito da una miscela di aggregati grossi e fini provenienti al 100% da rocce eruttivo-magmatiche frantumate con valore Los Angeles <23 e resistenza alla levigazione >45, sabbie con valore di equivalente in sabbia > 70%, filler e polverino di gomma 0/0,8 mm da PFU in ragione del 0,75 - 2,0%, impastato a caldo con bitume modificato hard tipo Drenoval rubber in quantità del 6,0 - 8,0% sugli inerti avente le seguenti caratteristiche (UNI EN 14023):

- punto di ramollimento UNI EN1427 > 70°C, penetrazione UNI EN1426 25-55 dmm, coesione a 10°C UNI EN13703 > 3 J/cm², ritorno elastico a 25°C UNI EN13398 > 80%

previo preriscaldamento degli aggregati, preparazione del piano di posa previa pulizia e stesa di uniforme mano di attacco impermeabilizzante con emulsione di bitume modificato a rapida rottura tipo Helastoval 70 spruzzata in quantità tale da avere come residuo secco nella quantità compresa tra kg/m² 1,0 e 1,4 (secondo indicazione della DL) e spargimento di uno strato antiaderente per mezzi d'opera con filler o inerte 8/12 mm; steso in opera mediante idonee macchine vibrofinitrici e costipato con rulli metallici di idonea massa fino ad ottenere un piano di posa omogeneo e regolare; compreso nel prezzo la fornitura, la posa in opera, la fornitura di ogni materiale, lavorazione ed onere per dare il lavoro compiuto a perfetta regola d'arte come da Capitolato. Lo spessore dello strato è prescritto nei tipi di progetto, salvo diverse indicazioni della Direzione Lavori.

Prezzo €/m² per ogni cm

Rev. 3 - 12/16



Valli Zabban S.p.A. • Società Unipersonale • Capitale Sociale € 5.000.000 i.v.
Sede e Direzione Generale
50041 Calenzano (FI) Italy, via di Le Prata, 103 • tel. +39.055.32804.1 • fax +39.055.300300
www.vallizabban.com • info@vallizabban.it • vallizabban@pec.it
C.C.I.A.A. Firenze N. 05476750483 • R.E.A. FI 549826 • Cod. Fisc. e P. IVA 05476750483

