



Esperienza e know-how nei settori dell'anticorrosione e della segnaletica stradale per la messa in opera di un sistema di compartimentazione dell'area di lavoro senza pericoli

SABBIATURE E VERNICIATURE SOTTO TRAFFICO

Claudio Casotti*

Le esigenze di manutenzione ordinaria e straordinaria e la necessità di recare minore disagio possibile al traffico veicolare impongono la continua ricerca e messa a punto di accorgimenti e l'utilizzo di tecnologie atte a garantire - nella massima sicurezza per utenti della strada ed operatori - continuità di lavorazione e basso impatto sul traffico.

La sabbatura dei manufatti in acciaio

Lo stato di fatto di molti cavalcavia in acciaio sulle strade italiane è, in alcuni casi, davvero preoccupante: vi sono numerosi manufatti che necessitano di manutenzione ordinaria prima di raggiungere stadi avanzati di corrosione. Nelle zone maggiormente sensibili (crociere e giunti) o dove vi sono perdite d'acqua puntuali e localizzate, la ruggine "alimentata" dall'umidità presente nell'aria aggredisce lo spessore del ferro, procurandone una sensibile diminuzione o addirittura dei microfori nella lamiera d'acciaio, rendendo poi necessari adeguati interventi strutturali, con conseguenti oneri sia in termini economici, sia di disagio al traffico.



Figura 1 - Un cavalcavia in fase di lavorazione

Le Figure 2 e 3 mostrano la situazione di alcuni cavalcavia sulle nostre autostrade, evidenziando l'avanzato stadio di corrosione in alcuni punti della struttura: un corretto ciclo di manutenzione allungherebbe la vita utile della struttura di circa 20-25 anni, durante i quali non sarebbe necessario alcun ulteriore intervento manutentivo.

Da oltre 40 anni attiva nel settore dell'anticorrosione, la Seven Service Srl di Napoli è specializzata nella sabbatura e nella verniciatura di



Figura 2 - Lo stato di degrado su un cavalcavia





cavalcavia autostradali in acciaio, eseguendo i lavori “sotto traffico”. Combinando le esperienze e il know-how acquisiti negli anni nei settori dell’anticorrosione e della segnaletica stradale, la Società ha ideato e messo in opera un sistema di compartimentazione dell’area di lavoro tale da non creare pericoli al flusso veicolare.

I lavori di questo tipo, infatti, si svolgono in riduzione di corsia con evidente pericolo di imbrattamento per veicoli e mezzi pesanti in transito. Risulta pertanto necessario proteggere il traffico dagli abrasivi utilizzati per la sabbiatura dei manufatti, nonché dallo spolvero delle vernici epossidiche e/o poliuretaniche utilizzate per la verniciatura.

“Le operazioni, che vengono solitamente svolte durante la notte, sono particolarmente onerose, dati i tempi di posa della segnaletica di cantiere, di compartimentazione dell’area di lavoro, di copertura della sede stradale, di rimozione finale degli abrasivi dalla carreggiata, dei teli di copertura e della segnaletica installata. Nei tratti ad intenso flusso veicolare si arriva ad avere a disposizione solo quattro ore di lavoro effettivo che, per risultare efficace e produttivo, deve essere perfettamente organizzato”.

L’unità operativa-tipo della Seven Service è composta da:

- ◆ sei operai altamente specializzati e formati per i lavori di posa, di rimozione della segnaletica, di sabbiatura e di verniciatura;
- ◆ due mezzi adibiti alla posa e alla rimozione della segnaletica stradale, muniti di Fig. 401 CdS a LED;
- ◆ un autocarro da 260 q attrezzato con compressore da 12.000 l, gruppo airless, gruppo di sabbiatura, gruppo elettrogeno e torre faro di cantiere per l’illuminazione della zona di lavoro;



Figure 3 e 4 - La compartimentazione dell’area di lavoro

Preparazione superficiale	Sabbiatura Sa 2,5 - ISO 8501-1
Primer	Epossidico alluminato
Intermedio	Epossiamminocicloalifatico
Finitura	Acril poliretanica alifatica

Le caratteristiche del ciclo di verniciatura

- ◆ un cestello o piattaforma tipo scissor per esecuzione dei lavori in altezza;

Le Figure 3 e 4 mostrano in dettaglio il metodo di compartimentazione dell’area di lavoro, mediante l’utilizzo di speciali teli antivento (in modo da non creare pericoli derivanti dal transito di mezzi pesanti) montati sulle strutture in acciaio.

I teli vanno montati una volta terminate le operazioni di posa della segnaletica e rimossi entro le prime ore della mattina per garantire la viabilità della sede stradale. Lo stesso vale per i teli di protezione della carreggiata per evitare l’imbrattamento della sede stradale e il deposito degli abrasivi utilizzati, che vanno raccolti e portati presso centri autorizzati per lo smaltimento.

L’ultimo appalto acquisito dalla Società, in Associazione Temporanea con altre Aziende specializzate nei lavori descritti, è per la società MilanoSerravalle-MilanoTangenziali SpA. Per garantire l’esecuzione delle lavorazioni nel rispetto dei tempi contrattuali è stata messa in campo una forza lavoro di nove squadre operative, l’impiego di circa quaranta operai, tre tecnici di cantiere, sei mezzi per la posa e rimozione

della segnaletica stradale, nove mezzi operativi con attrezzature speciali per la sabbiatura e nove autocarri-cestello o piattaforme elevatrici, oltre a una decina di mezzi di cantiere per il trasporto di attrezzature varie.

Conclusioni

Le innovazioni tecnologiche e la ricerca di soluzioni all’avanguardia rappresentano da sempre le linee guida della Società ed hanno garantito negli anni la continuità aziendale.

I lavori descritti sono la prova concreta di questa filosofia e vanno a completare e perfezionare l’esperienza della Seven Service nel settore dell’anticorrosione. ■

* Ingegnere e Direttore Tecnico della Seven Service Srl

Figure 5

