

Aziende

Dove nasce (e cresce) l'innovazione stradale

Laboratori fissi e mobili. Impianti produttivi. Tecnologie applicative: obiettivo puntato su una serie di luoghi fisici, mezzi e strumenti che spiegano l'identità di un operatore d'eccellenza come Valli Zabban



La concretezza della tradizione. La concretezza dell'innovazione. La concretezza della sostenibilità. Parole chiave che si saldano, con l'obiettivo di mettere sotto i riflettori alcuni tratti distintivi di un produttore di primo livello, nel panorama delle soluzioni tecniche al servizio del miglioramento delle nostre costruzioni e infrastrutture: Valli Zabban. La tradizione è spiegata, prima di tutto, dalla "carta d'identità" dell'azienda con sede a Calenzano (Firenze), guidata dal CEO Andrea Lazzarotto, attiva nei settori dei materiali stradali, impermeabilizzazioni e tecnologie della gomma e dal 2004 parte del Gruppo Tonon. Quella che ci rivela, per esempio, il suo anno di nascita: 1928, lo stesso dell'Anas. La Valli Zabban di oggi - dalle radici, dunque, più concrete che mai - all'epoca si chiamava Società Anonima Idrobitumi ed era stata costituita, a Bologna, da Filippo Zab-

ban e dal chimico Umberto Dotta. L'Anas, invece, al momento del suo "battesimo" era denominata dalla sigla AASS, Azienda Autonoma Statale della Strada. Se quindi, dopo aver pagato il doveroso tributo alla tradizione, spostiamo l'attenzione sull'innovazione, una chiave di lettura per raccontarla resta ancora quella della concretezza, nel nostro caso tradotta nella descrizione di una serie di "strumenti tangibili", che rendono bene l'idea di approcci, percorsi, stile aziendale. Sarà proprio la concretezza dell'innovazione - rappresentata, nel caso specifico, da "oggetti fisici" quali i laboratori, gli impianti e le macchine - il fulcro di questo contenuto redazionale. A un'ulteriore concretezza, quella della sostenibilità, dedicheremo invece il box a latere, in cui parleremo di ESG e cultura tecnica dei CAM Strade, che le tecnologie stanno riuscendo a sostenere e diffondere.

Ing. Enrico Petelio
Direttore Commerciale
Valli Zabban Tecnologie
Stradali



Lo stabilimento di Trecastelli, in provincia di Ancona (immagini a lato): ospita i laboratori centrali Sistemi di Impermeabilizzazione e Tecnologie della Gomma (Aetolia), oltre a tutte le divisioni Valli Zabban.

Laboratori fissi e mobili

Il nostro viaggio attraverso l'innovazione - concreta e dunque tangibile - di Valli Zabban inizia dai suoi laboratori, luoghi di sperimentazione, innovazione, controlli, qualità. Le attività di laboratorio, ricerca e sviluppo dell'azienda di Calenzano si svolgono in tutti i suoi poli produttivi. A Bologna opera il laboratorio centrale Tecnologie Stradali, mentre a Trecastelli (Ancona) hanno sede i laboratori centrali Sistemi di

Impermeabilizzazione e Tecnologie della Gomma (Aetolia). In ambito stradale, oggetti privilegiati di osservazione sono, per esempio, i bitumi modificati le cui caratteristiche e prestazioni vengono messe in luce da sequenze di prove effettuate con strumenti di ultima, anzi ultimissima generazione. Prove sul comportamento nel tempo e sulle performance. Per scongiurare l'insorgenza di ormaie o prevenire la propagazione di microfratture. Anche i conglomerati bitu-



minosi realizzati con i leganti Valli Zabban sono sottoposti a verifiche continue - dinamiche e prestazionali - come quelle che consentono di valutare l'energia di innesco delle fessurazioni o la resistenza ai cicli di carico. Infine, il laboratorio mobile, operando nei cantieri, è diventato un vero e proprio polo di interscambio tecnico-operativo tra gli specialisti di Valli Zabban e stazioni appaltanti, progettisti, imprese, ricercatori. Passando alle membrane, il lab di Trecastelli, dove si lavora anche sull'acustica, si occupa di selezionare le materie prime, sviluppare i compound e dialogare costantemente con la produzione testando semilavorati e prodotti finiti. Le sue sfere di lavoro in sintesi: ricerca e sviluppo, controllo qualità, determinazione delle resistenze meccaniche delle soluzioni.

Geografia di impianti

Passiamo, quindi, a una "visita" ai siti di produzione, sempre coordinati dalla sede fiorentina, il "capoluogo" Valli Zabban. Si trovano a Bologna, Trecastelli (Ancona), Arezzo e Perugia. A Bologna, quartier generale Tecnologie Stradali, troviamo per esempio gli impianti per la produzione di emulsioni bituminose modificate, bitumi modificati, bitumi migliorati per conglomerati tiepidi e moltissime altre soluzioni. Nello stabilimento di Trecastelli (Ancona) operano invece tutte le divisioni Valli Zabban. Ci troviamo, tuttavia, nel quartier generale Sistemi di Impermeabilizzazioni: qui, infatti, sono attive due linee produttive, totalmente automatizzate e tecnologicamente all'avanguardia, dedicate alle membrane bituminose. Nel polo marchigiano, inoltre, si producono anche soluzioni per l'isolamento acustico (Tecnologie della Gomma - divisione Aetolia), da abbinare a diverse

tipologie di materiali in funzione delle destinazioni applicative, dall'anticalpestio alle pareti verticali, ricavate dalle lavorazioni del granulato di gomma da pneumatici fuori uso. Per quanto riguarda le Tecnologie Stradali, troviamo infine un impianto per la produzione di bitumi modificati, che si aggiunge a quello di Bologna. Nel polo Valli Zabban di Arezzo, che dal 2023 vanta un impianto nuovo di zecca, si producono invece conglomerati bituminosi a caldo e a freddo. Si tratta di un vero e proprio concentrato di innovazione e sostenibilità (per esempio connessa alla riduzione di rumori,

A Bologna opera il laboratorio centrale (nell'immagine a sinistra, il laboratorio bitumi).

Laboratorio conglomerati bituminosi (sopra).

Nel polo Valli Zabban di Arezzo, che dal 2023 vanta un impianto nuovo di zecca, si producono conglomerati bituminosi a caldo e a freddo.





Nota tra gli addetti ai lavori per il proprio elevatissimo tasso tecnologico, l'impianto di Perugia è dedicato (in affiancamento a quello bolognese) alla produzione di emulsioni bituminose, sia da bitume normale sia modificato.

odori ed emissioni), da cui fuoriescono prodotti come quelli ad alto contenuto di riciclato concepiti per migliorare efficienza, sicurezza e standard ambientali delle strade. Ultimo ma non ultimo, Perugia, dove è operativo un impianto per la produzione di emulsioni bituminose, sia da bitume normale sia modificato, che si affianca a quello bolognese ed è noto tra gli addetti ai lavori per il suo elevatissimo tasso tecnologico. Tra i prodotti di punta: quelli per il riciclaggio a freddo e le mani d'attacco.

Tecnologie su strada

Per chiudere il cerchio, vogliamo infine spendere ancora qualche parola sui mezzi d'opera che rendono particolarmente visibile e apprezzato il nome di Valli Zabban nei contesti applicativi. Ovvero la flotta aziendale. La compongono due bilici per il trasporto di bitume ed emulsione, una cisterna per l'emulsione da bitume modificato che viene generalmente impiegata



Qualità e sostenibilità nel solco dei CAM Strade

Dal contributo specialistico offerto al progetto europeo Life Silent (a cui partecipa sempre Anas) sull'impiego di polverino di gomma da pneumatici fuori uso per ridurre la rumorosità delle pavimentazioni stradali alla leadership tecnica offerta, negli ultimi anni, al "movimento" che ha portato alla definizione e poi all'attuazione dei CAM Strade: i Criteri Ambientali Minimi entrati in vigore nel dicembre scorso. Il fattore sostenibilità, a sua volta da leggere sotto il segno della concretezza, è fortemente connesso al percorso di Valli Zabban, pensiamo solo al suo sistema integrato QASE (Qualità Ambiente Sicurezza Etica), alle certificazioni EPD delle membrane impermeabilizzanti o, per l'appunto, alle tecnologie sviluppate persino anticipando il solco scavato dai CAM, una su tutte la linea PBT, Perpetual Binder Technology, un ventaglio di soluzioni, singolari e combinabili, in grado di prolungare la vita utile delle pavimentazioni stradali - rendendo dunque più che mai concreta quella durabilità-sostenibilità normata proprio dal decreto CAM - e allo stesso tempo di aggiungere valore a una serie di prodotti già pensati, all'origine, per migliorare l'ambiente. Si pensi solo a quelli che favoriscono il recupero funzionale di parti dei conglomerati bituminosi esistenti. In questo quadro - delineato e corroborato anche nelle ultime edizioni di Asphaltica dove la linea PBT è stata prima lanciata e poi raccontata nelle sue evoluzioni e casi applicativi di successo - svettano due momenti particolarmente significativi: il convegno di Ferrara organizzato dalla divisione Tecnologie Stradali (guidata da Massimo Paolini ed Enrico Petelio), insie-

me a Sintexcal nel febbraio 2024 e dedicato alle "pavimentazioni sostenibili" (dove si è parlato di CAM prima dei CAM) e quello, recentissimo, di Bologna del marzo 2025 dal titolo "CAM Strade, istruzioni per il buon uso", organizzatore sempre con Sintexcal. Un punto di merito, tra gli altri, dell'iniziativa: aver fatto dialogare costruttivamente tutti gli attori della filiera, dai gestori di grandi infrastrutture autostradali e reti stradali metropolitane e comunali, ai progettisti, alle imprese, al mondo universitario. Fattori ESG Environmental Social Governance non solo più che concreti, dunque, ma anche approfonditi, condivisi e divulgati. È la strada indicata dalla carta d'identità di Valli Zabban



Un momento del convegno CAM Strade del 19 marzo a Bologna.

nell'ambito dei cosiddetti "treni" di riciclaggio a freddo con emulsione, per proseguire con tre cisterne spruzzatrici, in campo, per esempio, nei cantieri di impermeabilizzazione di impalcanti (tra i casi recenti più illustri, il Ponte Nord di Calatrava a Reggio Emilia, dove è stata realizzata in opera una membrana armata continua con bitume modificato Drenoval PBT a elevato contenuto polimerico e TNT a fiocco in poliestere) oppure in quelli di pavimentazione con applicazione di mano d'attacco. Tra le tecnologie di impermeabilizzazione che prevedono l'impiego di cisterne ricordiamo STYR VZ, sistema impermeabile continuo in opera composto da bitume modificato e TNT. Il bitume modificato viene spruzzato a caldo da un'autocisterna termica provvista di impianto autonomo di riscaldamento e barra di spruzzatura automatica con strumentazione in grado di assicurare l'uniformità di stesa e dosaggio. In immediata successione, sul bitume viene steso - sempre con l'ausilio del mezzo - un TNT in poliestere che verrà successivamente impregnato da una seconda mano dello stesso bitume modificato. ■■

