

TAV IN VALSUSA, ESPROPRI PER LA NUOVA AREA INDUSTRIALE DI SALBERTRAND: ECCO IL PROGETTO

da Valsusaoggi del 31-07-2019

<http://www.valsusaoggi.it/tav-in-valsusa-espropri-per-la-nuova-area-industriale-di-salbertrand-ecco-il-progetto/>

SALBERTRAND – Telt ha mandato le comunicazione di esproprio ai vari proprietari dei terreni delle aree dove sorgerà la nuova fabbrica dello smarino di Salbertrand. Non a caso, il sindaco Roberto Pourpour ha organizzato un incontro per chiarimenti sul progetto. “L’invito è aperto a tutti – spiegano dal Comune – ai cittadini e ai non residenti, che desiderano essere informati sul futuro del nostro paese e della nostra valle, ritenendo che il confronto con la popolazione sia di fondamentale importanza”.

L’incontro si terrà venerdì 2 agosto alle ore 21 presso la sede del parco Gran Bosco. Parteciperanno i tecnici del movimento No Tav, per fornire alcuni consigli ai cittadini che hanno ricevuto la lettera di esproprio.

QUI SOTTO LA PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Nelle varie documentazioni ufficiali Telt spiega cosa sarà costruito a Salbertrand

“Nella nuova area industriale di Salbertrand verrà trattato il materiale prodotto dagli scavi dei diversi cantieri; ed è anche prevista la realizzazione degli impianti di prefabbricazione per la produzione dei conci per il rivestimento delle gallerie Tav”.

“Lo smarino arriverà sul cantiere via camion, ma la sua movimentazione e quella degli aggregati all’interno del cantiere avverrà utilizzando nastri trasportatori chiusi al fine di limitare le emissioni sonore e di polveri, parimenti le attività di trattamento dei materiali di scavo (produzione di aggregati) e i siti di deposito temporanei in cantiere saranno ubicati all’interno di strutture chiuse”.

I POSTI DI LAVORO

Nel *Grafico 1* si riporta l’andamento, in funzione del cronoprogramma di costruzione, del personale (impiegatizio e maestranze) presente nell’area industriale “Salbertrand”

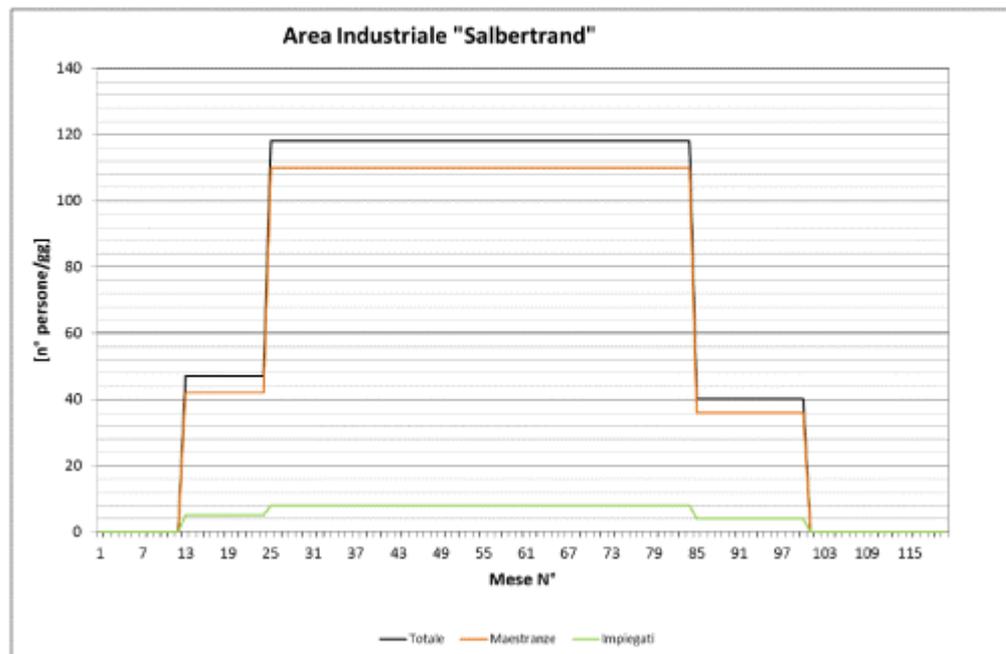


Grafico 1 – Area industriale « Salbertrand » - Maestranze & Impiegati

“L’approvvigionamento dei materiali da costruzione da e verso i cantieri avverrà utilizzando la viabilità autostradale e l’evacuazione dello smarino verso i siti di deposito definitivi sarà realizzato mediante ferrovia”.

“Il cantiere si sviluppa nel comune di Salbertrand, nella zona posta a nord dell’attuale area di servizio di Gran Bosco ed a sud dell’attuale fascio binari della ferrovia. La superficie complessiva del cantiere è di circa 110.000 m²”.

“Presso tale area le principali attività sviluppate saranno:

- Processo di valorizzazione dello smarino in arrivo dagli scavi in sotterraneo;□
- Caricamento e trasporto via treno dello smarino destinato a deposito definitivo;□
- Impianto di prefabbricazione dei conci per il rivestimento dello scavo con TBM;□
- Stoccaggio provvisorio di smarino in attesa di valorizzazione, dell’inerte per rilevato e □
- dell’aggregato per calcestruzzi in attesa di essere trasportato ai siti di riutilizzo o di produzione di calcestruzzi.
- Stoccaggio provvisorio di conci”.□

“L’area di accesso di Salbertrand sarà accessibile direttamente dall’A32 svincolando presso l’area di Servizio di GranBosco ed attraversando il piazzale su una viabilità dedicata. Il collegamento con l’area industriale dal lato opposto della Dora rispetto all’area di servizio sarà garantito a mezzo di un ponte di nuova realizzazione. Il sistema di svincolo per l’immissione/uscita dal piazzale dell’area di servizio è stato studiato per non interferire con gli utenti dell’autostrada”.

“L’area industriale “Salbertrand” è a supporto dei cantieri per la costruzione delle opere in sotterraneo e delle opere a cielo aperto per la fornitura degli inerti. Al suo interno sono presenti l’impianto di frantumazione e valorizzazione per la produzione degli aggregati , l’impianto per la prefabbricazione dei conci e l’area di carico per l’evacuazione del marino mediante treno”.

“L’area industriale “Salbertrand” si sviluppa nella fascia attualmente compresa tra l’autostrada A32 Torino-Bardonecchia e la ferrovia, in corrispondenza dell’attuale area di servizio di Gran Bosco. L’area è suddivisa principalmente su due livelli:

Piano area industriale di estensione circa 110’000 m² posizionata all’attuale quota di □
piano campagna che varia da circa 1001 m a 996 m circa.

Piano area caricamento su treno di estensione circa 14’000 m² posizionata ad una □
quota di circa 1005 m”.

“La continuità tra le due aree è garantita dal strada di collegamento posta sul lato Ovest del cantiere. L’accesso al cantiere avverrà dallo svincolo autostradale di Salbertrand provenendo da Torino: si accederà all’attuale piazzale dell’area di servizio, adeguatamente configurato, per poi accedere all’area di lavoro attraversando un ponte bailey di attraversamento della Dora.

L’uscita dall’area avverrà percorrendo la medesima viabilità e immettendosi in autostrada in direzione Torino”.

Organizzazione ed attività del cantiere

“L’area occupata dal cantiere, nella prima fase, verrà sistemata e regolarizzata per permettere l’installazione degli impianti previsti. Vista la conformazione dell’area e la sua configurazione nel momento in cui sarà disponibile, non saranno necessari scavi e rilevati particolari. Per permettere il caricamento su treno dello smarino da evacuare verrà ampliato l’attuale fascio binari: oltre ai binari di carico si prevede un binario di manutenzione. L’allargamento del rilevato ferroviario sarà possibile grazie alla realizzazione di un muro di sostegno che si svilupperà parallelamente al fascio per tutta la lunghezza del cantiere.

Successivamente saranno montate le strutture, gli impianti e le macchine necessarie per le attività di cantiere. L’attuale edificio ferroviario abbandonato presente sull’area verrà recuperato ed utilizzato come uffici e spogliatoi per gli impiegati e le maestranze. Gli impianti presenti sul sito saranno ubicati in modo da limitare le interferenze tra le differenti attività. La viabilità interna è stata definita cercando di limitare i possibili incroci tra le differenti maestranze: i mezzi percorreranno il cantiere seguendo la viabilità perimetrale in senso orario”.

Movimentazione dei materiali

“La movimentazione degli aggregati e dello smarino tra le diverse zone di lavorazione dell’area industriale (impianto di valorizzazione, impianto di caricamento su treno, stoccaggio inerti etc.) dovrà avvenire mediante nastri trasportatori chiusi ed insonorizzati. L’approvvigionamento degli aggregati per i cantieri “Maddalena”, “Imbocco Est Tunnel di Base” “Imbocco Ovest Interconnessione” e “Opere cielo aperto Susa” avverrà su gomma utilizzando principalmente la viabilità autostradale”.

Impianto di prefabbricazione conci

“Centrale di prefabbricazione conci: La centrale di prefabbricazione dei conci deve garantire una produzione giornaliera confrontabile all'avanzamento massimo previsto per lo scavo con TBM dei differenti fronti di scavo in avanzamento in relazione al planning di avanzamento. La massima velocità di avanzamento è assunta pari a 300 m/mese, corrispondente a un avanzamento massimo giornaliero di circa 15 m/gg. Il numero di anelli che devono essere prodotti giornalmente dalla centrale è pari a $15 \text{ m/gg} / 1,80 \text{ m}$ (lunghezza concio) = 9 anelli/gg x 2 gallerie = 18 anelli/gg, poiché un singolo anello è composto da 7+1 conci, ne consegue che la centrale deve garantire una produzione minima di 144 pezzi/gg. La superficie minima necessaria per l'installazione di una centrale di prefabbricazione che garantisca le suddette produzioni è di 6.000 m² circa. Il fabbisogno giornaliero di calcestruzzi è pari a $15 \text{ m} \times 2 \times 11 \text{ m}^3/\text{m} = 330 \text{ m}^3/\text{gg}$ e per garantire la produzione prevista, l'impianto di prefabbricazione sarà equipaggiato da una centrale di betonaggio da 60 m³/h.

Impianto di betonaggio

“L'impianto di betonaggio installato sul sito di Salbertrand servirà da supporto all'impianto di prefabbricazione conci. Come indicato nel capitolo 4.9.1 l'impianto dovrà garantire una produzione oraria di 60 m³/h. Ipotizzando un consumo di acqua pari a 200 l/m³ di calcestruzzo, e per un volume complessivo gettato giornalmente di 330 m³/gg il volume di acqua complessivamente necessario è pari a 66 m³/gg. Durante le fasi di betonaggio il fabbisogno idrico massimo della centrale, considerando un tempo di ciclo di 1 min/1 m³, è pari a 200 l/min (valore medio)”.

“Il quantitativo di inerte necessario per la prefabbricazione dei conci sarà presente nei silos di stoccaggio presenti sull'area, la loro dimensione garantirà il fabbisogno richiesto. Per un una produzione di almeno 15 giorni sono richiesti silos di stoccaggio di altezza 10 m per una superficie minima complessiva di circa 600 m² derivante da $330 \text{ m}^3/\text{gg} \times 2 \text{ t/m}^3 \times 15 \text{ gg} = 9.900 \text{ t} / 1,6 \text{ t/m}^3 = 6.188 \text{ m}^3 / 10 \text{ m} / \text{h cumulo} = 600 \text{ m}^2$ (per semplicità si è considerato un fabbisogno al m³ di calcestruzzo pari a 2 t/m³, nel calcolo del bilancio dei materiali si è considerato un fabbisogno di 1,9 t/m³)”.

Impianto di caricamento su treno

“Il materiale eccedente a quello direttamente riutilizzato nel progetto o il materiale di classi non idonee al reimpiego sarà allontanato dal cantiere e trasportato via ferro. La logistica dell'allontanamento del materiale eccedente tramite ferrovia è organizzata in base ai seguenti principi:

viene caricata su treno l'aliquota di smarino in arrivo da Maddalena che, a seguito del □ passaggio nell'impianto di valorizzazione, risulta destinato a deposito definitivo e l'eventuale surplus di materiale che non viene riutilizzato sui cantieri industriali; lo smarino arriverà su gomma al cantiere logistico, ma tutte le successive □ movimentazioni (impianto di valorizzazione, silos di stoccaggio, caricamento su treno) avverranno per mezzo di nastri trasportatori chiusi.

stoccaggio del materiale in attesa di caricamento in silos chiusi posizionati sull'area di □ cantiere. Mediante nastro chiuso il materiale da evacuare verrà trasferito in silos posti a cavallo del binario di caricamento. caricamento del materiale sul treno di trasporto (carri tramoggia o container)”. □

Definizione del treno tipo

“Il trasporto avverrà utilizzando dei carri pianale con il trasporto dei materiali all'interno di container “open top” da 20 piedi e che verranno riempiti direttamente sul carro e svuotati con rimozione dal carro. I container durante il trasporto saranno completamente chiusi. I carri pianali FS tipo RGMMS sono lunghi, ai respingenti, 14,04 m, hanno una tara di 20,5 t e possono portare 2 container da 20 piedi. Il carico (smarino + 2 container) che un carro può portare è di 59,5 t (di cui 7 t di tara per i due container), quindi con un carico utile di 52,5 t per carro. Il calcolo della quantità totale di materiale trasportabile dal treno dipende dalla prestazione della linea ovvero dal massimo peso trainabile nelle diverse tratte componenti il tragitto del treno (ovvero la massima prestazione). Tenendo conto che la prestazione massima della linea ferroviaria nella zona in esame è di 1.530 t, il treno avrà le seguenti caratteristiche:
n. dei carri pari a 19; □
lunghezza del treno carico pari a 267 m + locomotore con peso totale trainato di □
1520 t e peso utile di 997 t;
lunghezza del treno vuoto pari a 267 m + locomotore con peso totale di 522 t”. □

Fascio binari di carico

“È prevista la realizzazione di 3 binari di carico dei treni, rispettivamente di lunghezza utile pari a:

Binario n. 1 (Binario più a nord): 360 m senza impegno deviatoio □
Binario n. 2: 310 m senza impegno deviatoio □
Binario n. 3: 300 m senza impegno deviatoio □

I binari sono realizzati in curva con raggio variabile da 1100 a 1800 m e con pendenza massima dello 0,1%, presentano un interasse minimo di 4,60 m e possono essere percorsi ad una velocità massima nominale di 30 km/h. Sono inoltre presenti 1 binario di manutenzione ed 1 binario di ricovero entrambi con accesso al locale adibito con fossa per la manutenzione dei mezzi. Il caricamento del materiale sui 3 treni avverrà su tutti i 3 binari in corrispondenza della zona predisposta ed attrezzata con silos. Il caricamento per mezzo di silos fissi è reso possibile dalla presenza di un'asta di manovra di lunghezza 310 sulla quale i treni potranno avanzare ed indietreggiare per garantire il loro completo caricamento".

"L'area complessivamente occupata dal fascio di binari e dall'area di manutenzione di cantiere è di circa 13.000 m²: si attesterà all'attuale quota del fascio binari esistente posto a circa 5 m più in alto rispetto alla quota prevista per il piano di cantiere. Per garantire gli spazi necessari alla realizzazione del nuovo fascio verrà realizzato un muro di sostegno parallelo al fascio".

Impianto di caricamento su treno

"Il caricamento del materiale sui treni è effettuato mediante un impianto di caricamento costituito da dei silos ubicati al di sopra del binario del fascio, destinato posto più a sud. L'area di carico prevede 1 fila composta da 6 silos. Nel seguito viene riportata in funzione del quantitativo massimo giornaliero trasportato, il dimensionamento dei silos necessari per il carico del materiale sul treno".

"Per il dimensionamento dei silos sono state fatte le seguenti ipotesi:

Tonnellate trasportate per treno: 997 t/treno
N° treni massimo al giorno: 3 treni
Peso di volume della roccia in posto: 2,65 t/m³
Coefficiente materiale in mucchio: 1,6".

"Da cui deriva che giornalmente sono trasportate complessivamente 3.000 t (circa), a cui corrispondono circa 1.875 m³ (materiale in mucchio). Ipotizzando di utilizzare dei silos dalla capacità unitaria di 250 t (160 m³) deriva che per il caricamento di ciascun treno sono necessari 4 silos".

"Al fine di avere un elevato indice di affidabilità e di continuità di esercizio dell'impianto si ritiene necessario di disporre, per ciascuna linea di carico, di una ridondanza di 2 silos, ne consegue che la stazione di carico è costituita da un numero complessivo di 6 silos per binario per un totale di 18".

"L'arrivo del materiale al piano di carico dei silos dovrà essere realizzato mediante un nastro trasportatore chiuso ed insonorizzato; all'interno dell'impianto il riempimento dei singoli silos sarà realizzato mediante un sistema di nastri trasportatori fissi e semi-fissi. La pezzatura del materiale dovrà essere idonea ad essere trasportata via nastri e ad essere prelevata dal sistema di scarico della tramoggia, se necessario dovrà quindi essere prevista l'installazione di un frantoio (lato alimentazione dei nastri trasportatori). I nastri trasportatori (e l'eventuale frantoio) dovranno avere una capacità minima di 1.000 t/h".

"L'impianto dovrà essere provvisto di schermature ed altri accorgimenti per contenere le emissioni diffuse di polveri e di rumore verso l'esterno e i silos e le tramogge di carico dovranno essere realizzati in acciaio anti-usura al fine di garantire un'elevata durabilità dell'impianto. La forma, le inclinazioni e il rivestimento delle pareti dei silos devono essere ottimizzate al fine di garantire la massima continuità di esercizio ed evitare fenomeni di intasamento. La parte del fascio dei binari di carico, non occupato dall'impianto di caricamento dovrà essere delimitato mediante barriere al fine di evitare l'accesso involontario da parte di veicoli o del personale di cantiere. Complessivamente la stazione di carico occuperà una superficie di circa 14.000 m²".