

TECNOLOGIA DEL CALCESTRUZZO - OPERE CIVILI E INFRASTRUTTURE - PAVIMENTAZIONI INDUSTRIALI E MASSETTI - INDUSTRIA DEGLI INERTI
PREFABBRICAZIONE E MANUFATTI IN CALCESTRUZZO - MONITORAGGIO, RIPRISTINO E CONSOLIDAMENTO - DEMOLIZIONE E RICICLAGGIO



concrete news

Supply chain of concrete and precast industries



**Intervista esclusiva
con il Ministro
delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

Paola De Micheli

Produzione da record per il tunnel del Brennero

ISOCELL PRECOMPRESSI HA SCELTO SIMEM PER L'IMPIANTO DI BETONAGGIO PER LA REALIZZAZIONE DELLE NUOVE GALLERIE TRA ITALIA E AUSTRIA. LA PRODUZIONE È DI CIRCA 1.000 METRI CUBI DI CALCESTRUZZO AL GIORNO

Simem è stata scelta da Isocell Precompressi come partner per l'impianto di betonaggio utilizzato per la realizzazione dei conci che andranno a formare il tunnel del Brennero. Questo, soprattutto in virtù delle ingenti quantità di calcestruzzo ne-

cessarie oltre che per le caratteristiche degli impianti forniti dalla azienda veneta. "Abbiamo effettuato una lunga selezione perché la stazione di produzione di calcestruzzo è di cruciale importanza e ci siamo resi conto fin da subito che dovevamo avere un partner abituato a lavorare su grandi progetti - ha affermato

Francesco Losciuto,

uno dei proprietari e direttore generale di ISOCELL PRECOMPRESSI SpA - Alla fine, abbiamo convenuto che SIMEM SpA sarebbe stata in grado di rispettare i tempi di consegna, le esigenze della costruzione e avrebbe anche potuto essere in sito in tempi rapidi se ce ne fosse stato bisogno". Isocell sta producendo i segmenti di tunnel prefabbricati





Proiettato nel futuro

Si stima che ogni giorno passeranno nel tunnel del Brennero 320 treni merci e 80 treni passeggeri, collegando merci e persone tra Germania, Austria e Italia. La sicurezza assume così un ruolo fondamentale. Gli standard di costruzione l'opera, che costerà 8 miliardi di euro (8,9 miliardi di dollari americani), sono probabilmente più alti di molti altri progetti di mobilità pubblica.

che costituiscono la parte portante della struttura. Sono gli anelli di rivestimento interno in calcestruzzo che impediscono il collasso della galleria. I tunnel supportano enormi quantità di peso, quindi il calcestruzzo che forma i rivestimenti deve avere uno standard elevato di qualità assoluta e di costanza della qualità. Questo calcestruzzo deve anche essere prodotto e utilizzato con ritmi serrati per rispettare le tempistiche di produzione e le scadenze imposte per le consegne dei pezzi.

Ognuna delle tre gallerie sarà lunga all'incirca 65 chilometri, due per i sensi di marcia nelle due direzioni e la terza per il cunicolo esplorativo e di servizio. La Galleria di Base del Brennero consentirà al traffico pesanti delle merci, che ora attraversa uno splendido tratto alpino, di abbandonare la strada e di viaggiare sottoterra su rotaie. Una volta completata, l'opera trasformerà la regione: si

alleggerirà il traffico e si ridurrà significativamente l'inquinamento in valle dato dai mezzi pesanti. La galleria permetterà il passaggio anche di treni passeggeri ad alta velocità e questo contribuirà anche allo sviluppo economico dell'area.

ISOCELL PRECOMPRESSI SpA è impegnata nella costruzione del lato italiano della galleria. Il progetto prevede essenzialmente la costruzione di un grande anello di calcestruzzo, un rivestimento prefabbricato che deve soddisfare i requisiti di costruzione specifici del progetto della galleria. Subito dopo aver scavato il terreno e la roccia, la talpa meccanica TBM consente di installare un gruppo di segmenti di calcestruzzo prefabbricati per formare un anello. L'installazione e il collegamento continui di questi anelli a segmenti creano il rivestimento del tunnel. Il rivestimento funge da cuscinetto di supporto, mantiene in posizione il terreno

intorno e controlla le acque sotterranee e funziona anche da base di supporto per l'installazione della linea ferroviaria.

Si stima che ogni giorno passeranno nel tunnel 320 treni merci e 80 treni passeggeri, collegando merci e persone tra Germania, Austria e Italia. La sicurezza assume così un ruolo fondamentale. Gli standard

di costruzione l'opera, che costerà 8 miliardi di euro (8,9 miliardi di dollari americani), sono probabilmente più alti di molti altri progetti di mobilità pubblica.

Aumento della quantità direttamente sul posto di lavoro

Negli impianti di prefabbricazione in funzione ISOCELL aveva a disposizione tre impianti di produzione di calcestruzzo che producevano in media 500 metri cubi di calcestruzzo al giorno. Il progetto del BBT ha richiesto una produzione giornaliera di calcestruzzo almeno due volte superiore. Due impianti di calcestruzzo prefabbricato SIMEM installati vicino al cantiere del BBT, producono per ISOCELL circa 800-1000 metri cubi di calcestruzzo al giorno. Ogni impianto di betonaggio è dotato di due mixer, per un totale di quattro mixer a disposizione di ISOCELL. Gli impianti di betonaggio hanno una capacità di produzione fino



a 2.000 metri cubi e possono scaricare simultaneamente in due autobetoniere differenti. La velocità e la capacità degli impianti di betonaggio consentono alle

cinque betoniere di ISOCELL di trasportare e di consegnare rapidamente il calcestruzzo nelle linee di produzione dei vari segmenti del tunnel. ◀

