

Wally Snodgrass  
Buzzi Unicem USA

Luca Valoti  
Buzzi Unicem USA

## Fase II dell'ampliamento del Terminal di Dallas

### Dallas Terminal Phase II Expansion

A DICEMBRE 2019 È TERMINATO L'AMPLIAMENTO DEL TERMINAL DI DALLAS, CON L'AUMENTO DELLA CAPACITÀ DEI SISTEMI DI SCARICO VAGONI E CARICO AUTOMEZZI. PER ASSICURARE LA FORNITURA DI CEMENTO IN ARRIVO, DI RECENTE, SONO ANCHE STATI EFFETTUATI DEGLI INTERVENTI AL SISTEMA FERROVIARIO PER RADDOPPIARE LA CAPACITÀ DI MOVIMENTAZIONE DEI VAGONI.

*IN DECEMBER 2019 THE DALLAS TERMINAL COMPLETED A CAPACITY EXPANSION FOR THE RAILCAR OFFLOADING INTO AND TRUCK SHIPPING FROM THE TERMINAL. IN ORDER TO ENSURE A RELIABLE INCOMING SUPPLY OF CEMENT, THE TERMINAL RECENTLY COMPLETED RAIL IMPROVEMENTS TO DOUBLE THE RAILCAR HANDLING CAPACITY.*

Nell'articolo "Maggiore capacità per il Terminal di Dallas (TX) – l'impegno continua" pubblicato a pagina 30 del n.77 di Portland di dicembre 2019, si parlava della prima fase del progetto di ampliamento della capacità del Terminal di Dallas.

Ora, sono disponibili anche i risultati della seconda fase di questo progetto, ovvero l'espansione del sistema ferroviario in ricezione per rispondere appieno agli obiettivi di spedizione.

Nel primo articolo, dicevamo che era nostra intenzione ampliare il deposito vagoni del Terminal per poter ospitare fino a 112 veicoli ferroviari. Questo intervento ci avrebbe permesso di gestire la nuova capacità produttiva dell'impianto, pari a 408.000 ton/anno.

Nel 2020, siamo però riusciti a superare anche le nostre aspettative e, spesso, abbiamo spedito anche oltre 2700 t di cemento al giorno. A Natale, poi, avevamo già superato le 450.000 t/anno.

Per spedire oltre 2700 t/giorno di cemento, nel Terminal devono essere scaricati 30 vagoni al giorno, sei giorni alla settimana. Ciò significa che ogni giorno, devono arrivare 30 vagoni all'impianto, ma deve esserci spazio per ospitare anche 30 vagoni in attesa e per scaricarne altrettanti ogni 24 ore. L'impianto doveva



quindi essere dimensionato per poter gestire più di 100 vagoni e il sistema ferroviario del Terminal doveva essere esteso, sia in ingresso che in uscita, con l'aggiunta di binari.

Il cemento per il nuovo Terminal di Dallas proviene principalmente dagli stabilimenti di Maryneal, TX, e di Festus, MO.

Entrambe le cementerie sono servite dalla Burlington Northern Railroad, collegata alla DGNO Short Line Railroad, che serve il Terminal cinque giorni alla settimana.

Come menzionato nell'articolo di dicembre 2019, in origine, il Terminal di Dallas era una cementeria. Al termine della prima fase del progetto di ampliamento, del vecchio stabilimento restava solo il magazzino dei primi del '900, utilizzato per insaccare e distribuire il cemento su rotaia e su gomma. In disuso da oltre 50 anni, il deposito si trovava proprio al centro dell'area individuata per l'espansione del sistema ferroviario.

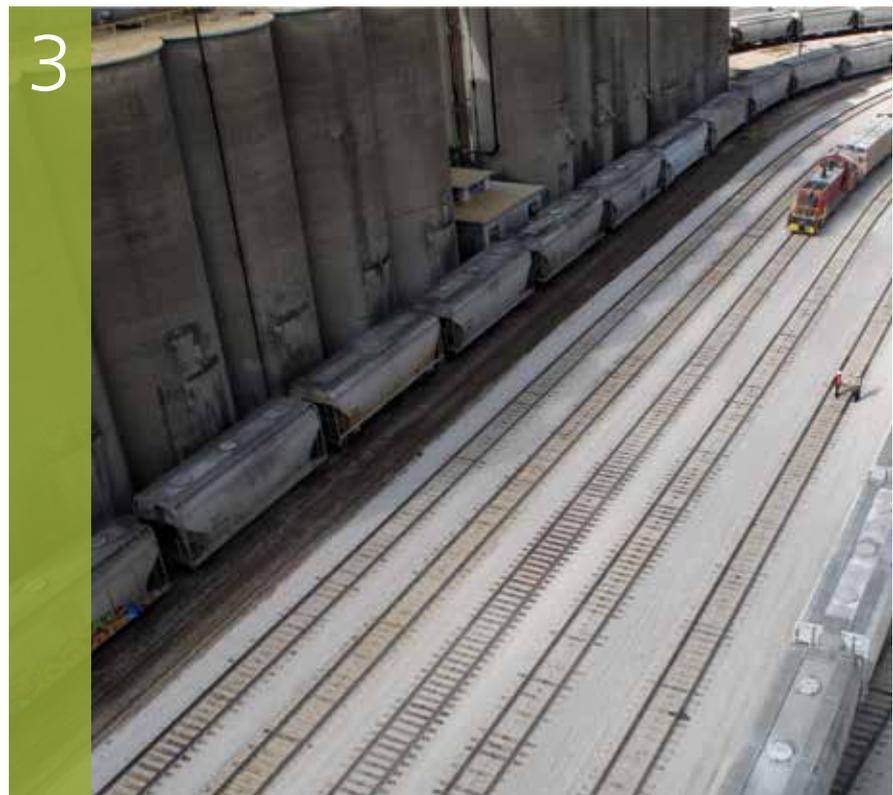
La fase 2 prevedeva la demolizione del magazzino e l'installazione di nuovi binari in quella zona del Terminal. Per ottenere una solida base su cui appoggiare le rotaie, era necessario preparare il terreno e predisporre dei sistemi di drenaggio. Dopo l'abbattimento occorreva realizzare uno scavo di 180 cm di profondità e poi riempirlo con calcestruzzo, riciclando come aggregato il materiale frantumato delle fondazioni e dei muri distrutti, fino ad ottenere il grado di compattezza del suolo necessario. Terminata la demolizione a febbraio 2020, si è proceduto con il livellamento del terreno, la preparazione del sottofondo con verifica di eventuali fenomeni di erosione e la predisposizione dei drenaggi, completando il

progetto con l'installazione dei nuovi binari.

Il restante calcestruzzo demolito è stato frantumato e riutilizzato in interventi al di fuori della proprietà e il metallo recuperato dai materiali del cantiere è stato tutto riciclato.

I lavori non hanno interferito con l'attività di ricevimento e spedizione dei vagoni, riuscendo a gestire

l'aumentato volume di distribuzione del cemento. I binari nuovi sono stati collegati ai binari vecchi con ben 18 scambi e sono entrati ufficialmente in servizio il primo di settembre. Grazie a questo intervento di espansione del sistema ferroviario, sarà possibile gestire il continuo incremento del volume di cemento distribuito dal Terminal di Dallas.



**2. IL CALCESTRUZZO DEMOLITO E FRANTUMATO È STATO RIUTILIZZATO PER IL LIVELLAMENTO DELL'AREA**  
CRUSHED DEMOLITION CONCRETE RECYCLED IN LEVELING SITE

**3. LA NUOVA AREA DEDICATA AL DEPOSITO DEI VAGONI**  
NEW RAILCAR STORAGE YARD TRACK COMPLETED

Last year we shared with you the “Capacity Expansion at the Dallas (TX) Terminal – The Legacy Continues” in the December 2019 Portland Magazine, Issue 77, page 30, as the first phase of improving the shipping capacity of the Dallas Terminal. We would now like to share with you the results of the second phase of this project, the expansion of the rail receiving system to fully support our shipping targets. The initial article pointed out that we planned to expand the rail storage at the Dallas Terminal from its current capacity of 59 railcars to a new capacity of 112 railcars. This expansion is intended to support the new nominal capacity of the terminal at 450,000 short tons annually. However, throughout 2020 we frequently shipped more than 3,000 short tons per day, and by Christmas Day we exceeded 500,000 short tons of shipping for the year. In order to achieve the daily shipments of over 3,000 short tons per day, the terminal needs to unload 30 railcars each day, six days per week. This requires the terminal to receive 30 cars per day, store 30 cars per day, and still have room to unload 30 cars per day. You can easily see why the track needed

to be expanded to support over 100 cars per day being moved in, out and around on the terminal property. Cement for the new Dallas Terminal comes primarily from the recently expanded Maryneal, TX plant along with the expanded Festus, MO plant. The Burlington Northern Railroad serves both of these plants.

This railroad connects to the DGNO Short Line Railroad, which services the terminal five days per week. As mentioned in the December 2019 article, the Dallas Terminal was an old cement plant converted into a distribution terminal. The main part of the plant that remained at the conclusion of phase one was the original early 1900 Packhouse, where cement was bagged and distributed by rail and truck.

The old packhouse had not operated in over 50 years and unfortunately sat right in the center of the area we needed to expand our railroad tracks.

The phase 2 challenge was to plan and execute demolition with the expectation of installing rail track over this area. There are multiple requirements needed to construct a solid rail base, including subbase compaction and drainage. The warehouse

foundation needed to be excavated six feet below grade to allow for a solid rail track base and in the basement areas fill needed to be added to meet the necessary compaction rates. Concrete foundation and walls were crushed and recycled as the fill for the basement areas. Noteworthy, the rest of the concrete demolished was also crushed and recycled for use off the property. All metal within the demolition was recycled as well. Demolition was completed in February of 2020. By February of 2020 demolition was complete, and we proceeded with grading, then subbase installation, erosion control and drainage, completing the project with the installation of the new tracks. This required very meticulous execution so as not to interfere with railcar operations within the terminal to keep up with the increased volume of cement distribution. There are a total of 18 switches that tie in all the original track and new track. The new track installation was officially put in service on September 1<sup>st</sup>. This new track expansion has already proven to be a successful project to achieving the continued increased volume of cement distribution for the Dallas Terminal.

4. IL SISTEMA FERROVIARIO AMPLIATO È IN SERVIZIO / RAILCAR STORAGE YARD IN SERVICE

