

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Brevi ferroviarie* del 07 luglio 2026

La Ferrovia della Val Venosta entra nell'era elettrica con GCF

Comunicato stampa GCF

Con l'entrata in servizio dei primi convogli elettrici sulla Ferrovia della Val Venosta si conclude uno dei più significativi interventi di ammodernamento ferroviario realizzati negli ultimi anni in Alto Adige. L'intera tratta Merano - Malles, lunga circa 60 chilometri, è ora alimentata a 25 kV in corrente alternata, uno degli standard più avanzati adottati sulle moderne reti ferroviarie europee.

Generale Costruzioni Ferroviarie (GCF), insieme a INEO SCLE Ferroviarie, ha realizzato la linea di contatto e i principali impianti di elettrificazione, contribuendo alla trasformazione di una linea storicamente esercita con trazione Diesel in un'infrastruttura moderna, progettata per migliorare efficienza energetica, sostenibilità ambientale e qualità del servizio.

Una linea costruita "su misura" del territorio

Tra gli interventi più significativi figurano la posa di circa 1.700 sostegni della linea di contatto, la realizzazione di fondazioni progettate in funzione delle caratteristiche geologiche dei diversi tratti della valle, l'installazione della nuova linea aerea di alimentazione e delle sottostazioni elettriche che garantiscono la continuità dell'esercizio.

«Il progetto ha richiesto soluzioni ingegneristiche sviluppate specificamente per le caratteristiche della linea e del territorio attraversato» spiega Giuseppe Canneti, progettista di GCF. «Le fondazioni dei sostegni sono state differenziate sulla base delle indagini geologiche e geognostiche: tubi d'acciaio infissi nei terreni alluvionali, plinti in calcestruzzo nei tratti con presenza di roccia superficiale e ancoraggi diretti alla roccia dove le condizioni geomeccaniche lo consentivano. Anche ponti, manufatti e portali di galleria hanno richiesto sistemi di fissaggio progettati ad hoc».



Dal punto di vista impiantistico, la linea adotta una catenaria flessibile compensata nei tratti all'aperto, mantenuta costantemente in tensione mediante dispositivi automatici con contrappesi, mentre nelle quattro gallerie è stata installata una catenaria rigida, soluzione che riduce gli ingombri e incrementa affidabilità e semplicità manutentiva negli spazi confinati.

L'alimentazione elettrica è assicurata da una sottostazione principale a Coldrano-Vezzano, alimentata dalla rete ad alta tensione a 132 kV e dotata di due trasformatori monofase da 7,2 MVA, affiancata da due sottostazioni di emergenza a Lagundo e Malles, equipaggiate con trasformatori da 2 MVA e telecontrollate da remoto.

Tra gli elementi tecnologicamente più qualificanti figura il Posto di Confine (POC), che consente il raccordo tra la rete nazionale a 3 kV in corrente continua e la nuova linea della Val Venosta a 25 kV in corrente alternata.

«La principale sfida progettuale - prosegue Canneti - è stata garantire il passaggio dei convogli tra due sistemi elettrici completamente differenti mantenendo la continuità della linea di contatto e la totale separazione elettrica tra le due reti. Per questo il tratto di transizione è stato realizzato mediante una sovrapposizione delle condutture di circa 26 metri, mentre le apparecchiature del sistema di separazione e del trasformatore di isolamento sono state installate su una palificata dedicata e strutturalmente indipendente, soluzione che incrementa affidabilità e accessibilità manutentiva».

Innovazione e sostenibilità

L'intervento introduce inoltre sistemi di monitoraggio permanente della linea di contatto che controllano in tempo reale il corretto funzionamento dei dispositivi di tensionamento, consentendo di evolvere verso una manutenzione di tipo predittivo. A questi si affianca il sistema VIP (Video Inspection Pantograph), che acquisisce automaticamente le immagini del pantografo di ogni treno in transito per individuare eventuali anomalie prima che possano causare danni all'infrastruttura.

«L'elettrificazione della Merano - Malles rappresenta una sintesi delle competenze progettuali ed esecutive maturate da GCF negli interventi ferroviari più complessi» commenta Giuseppe Brecciaroli, Amministratore Delegato di GCF. «Il risultato non è soltanto una linea alimentata elettricamente, ma

un'infrastruttura intelligente nella quale diagnostica, telecontrollo e manutenzione predittiva operano in modo integrato per incrementare affidabilità, sicurezza ed efficienza dell'esercizio ferroviario».

Con l'avvio dell'esercizio dei primi convogli elettrici, la Ferrovia della Val Venosta entra così in una nuova fase della propria storia, mettendo a disposizione del territorio un'infrastruttura progettata secondo i più moderni standard tecnologici europei e destinata a rappresentare un riferimento per lo sviluppo della mobilità ferroviaria sostenibile.

Dati chiave:

60 km di linea

25 kV-50 Hz

1.700 sostegni

1 SSE principale + 2 di emergenza

4 gallerie con catenaria rigida

POC con sovrapposizione di 26 m

sistemi VIP e diagnostica predittiva

Comunicato stampa GCF - 07 luglio 2026

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003