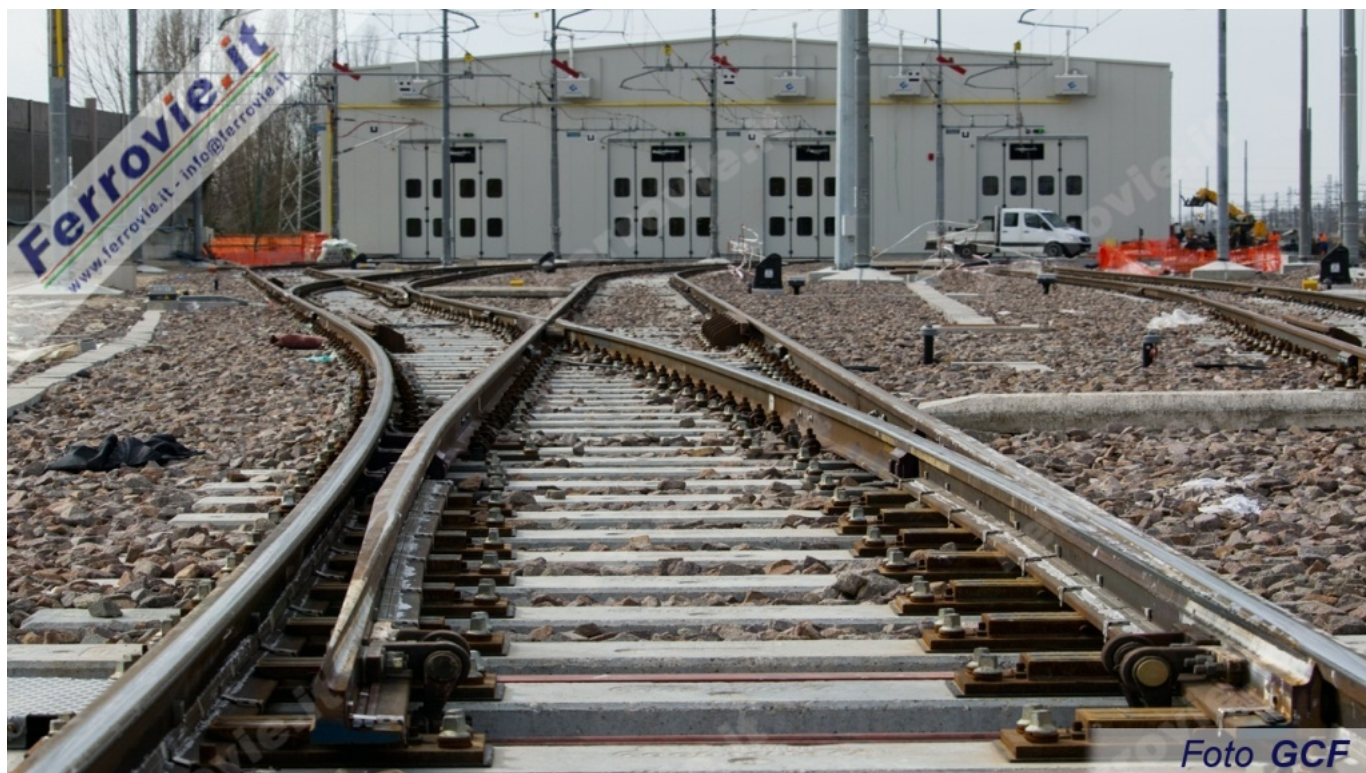




Nuova officina di RFI per Italo a Mestre

di David Campione

MESTRE (Venezia) - E' operativa la nuova officina di Mestre, realizzata da GCF (Generale Costruzioni Ferroviarie) per RFI e destinata alla manutenzione dei treni alta velocità di Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori. Dopo l'impianto di Nola, di proprietà Alstom e quasi esclusivamente dedicato alla manutenzione degli AGV 575 ed ETR.675 di NTV (vedi [Approfondimenti del 22/03/2013](#)) e di quello di Milano San Rocco di proprietà di RFI, Italo dispone adesso di un nuovo sito in cui figurerà come operatore d'impianto, per ricovero, pulizia, rifornimento e manutenzione dei propri elettrotreni.



1 La facciata del nuovo capannone di 8500 mq, che ospita l'officina di RFI in uso a NTV. (Foto GCF)

L'officina, realizzata in 105 giorni effettivi di lavoro, è incentrata su un capannone di 8500 metri quadri (illuminati da oltre 1000 corpi luce led), che ospita quattro binari da 250 metri di lunghezza ciascuno, posati su colonnine per l'ispezione dal basso dei mezzi e dotato di impianto motorizzato cala assi della Bertolotti. La catenaria è ottenuta mediante barre rigide sostenute da 24 bracci mobili per binario; ciò permette l'accesso degli elettrotreni con i propri mezzi nonché le prove in tensione, ma al tempo stesso di spostare la linea di contatto consentendo l'accesso all'imperiale in sicurezza mediante passerelle, per la verifica dei pantografi e delle altre apparecchiature presenti sul tetto.



2

Foto GCF



3

Foto GCF



4

Foto GCF



5

Foto GCF

2. Un ETR.675 Italo EVO fa il suo ingresso nell'officina. (Foto GCF)

3. Panoramica dell'officina vista dall'alto con le passerelle per l'ispezione dell'imperiale e la barra rigida della catenaria. (Foto GCF)

4. Particolare delle colonnine su cui poggiano i binari nell'impianto. (Foto GCF)

5. Particolare di una delle mensole mobili (con discese di alimentazione) che sostiene la catenaria rigida. (Foto GCF)

Tre dei quattro binari sono alimentati a 3 kV in cc, mentre il quarto può essere alimentato sia a 3 kV in cc che a 25 kV ca, in modo da testare gli azionamenti anche con la tensione in uso sulle linee alta velocità.

La superficie esterna al capannone consta di 5 deviatori per l'accesso all'officina ed il collegamento al resto della rete ferroviaria, con uno sviluppo di binari complessivo pari a 2 chilometri.

Oltre che per la manutenzione di carrelli, motori e pantografi, il sito di Mestre è attrezzato anche per la pulizia interna dei convogli; per il lavaggio esterno della cassa stanno per cominciare i lavori di costruzione di un impianto su platea a doppio binario che dovrebbero concludersi entro aprile 2018.

In fase di installazione anche il silo che conterrà 20 mc di sabbia silicea con umidità inferiore allo 0,5% e granulometria compresa tra 0,25 e 2,5 mm. La sabbia verrà erogata attraverso un impianto mobile di rifornimento ad alta pressione, per il rifornimento delle sabbie dei treni Italo.



6

Foto GCF



7

Foto GCF



8

Foto GCF



9

Foto GCF

6. Dettaglio del cala assi della Bertolotti. (Foto GCF)

7. L'ETR.675 nell'officina per le ispezioni del rodiggio e imperiale. (Foto GCF)

8. Il piazzale antistante il capannone, con i quattro binari che proseguono dentro l'officina. (Foto GCF)

9. Il piazzale dell'impianto visto verso l'uscita, con la platea dove sorgerà il macchinario per il lavaggio esterno dei rotabili. (Foto GCF)

David Campione - 22 marzo 2018

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](https://www.ferrovie.it/newsletter) 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