

da **News ferroviarie** del 14 maggio 2015

Flirt 3 bimodali per la Valle d'Aosta

di **Giovanni Giglio**

AOSTA - Saranno Flirt 3 BMU realizzati dalla svizzera Stadler i 5 convogli bimodali che la Regione Valle d'Aosta metterà a disposizione di pendolari e turisti a partire da maggio 2018. Il contratto per i nuovi treni è stato siglato martedì 12 maggio ed il costo dell'operazione sarà di 43,1 milioni di euro, 27 provenienti dallo stato e 16 da fondi PAR-FAS. Inoltre la Regione potrà, entro il 2021, ordinare altri 5 treni alle stesse condizioni. Collaudo, omologazione sulla rete RFI e manutenzione per 5 anni saranno a cura dell'azienda costruttrice.

"Era un capitolo di spesa di 43 milioni che rischiavamo di perdere - ha spiegato l'assessore regionale ai Trasporti, Aurelio Marguerettaz - e ci siamo impegnati fattivamente perché non accadesse". E in attesa nei prossimi 36 mesi dell'arrivo del primo convoglio sui binari valdostani l'assessore ha confermato che "Trenitalia ha già firmato l'impegno ad usare questi treni".



¹ **Render del nuovo treno Flirt 3 bimodale che la Stadler realizzerà per la Regione Valle d'Aosta. (Foto Stadler)**

Giunge così finalmente a conclusione il travagliato bando per l'acquisto dei cinque treni bimodali valdostani. Dopo due rinvii e la decisione di ricorrere alla trattativa privata (vedi [News ferroviarie del 29/05/2014](#)), adesso la Regione Valle d'Aosta può puntare concretamente ad eliminare la fastidiosa rottura di carico ad Ivrea per i collegamenti tra Aosta e Torino. Infatti, come richiesto dagli uffici regionali, il nuovo treno Flirt 3 BMU monterà a bordo le apparecchiature per viaggiare sia lungo tratte elettrificate sia su quelle ancora a trazione Diesel. Un convoglio ibrido che rappresenta una novità per il panorama ferroviario italiano, ma non una preoccupazione per Stadler, la quale, nonostante non esista ancora oggi un prototipo, provvederà a breve a mettere a catalogo e a realizzare questo treno unendo le due tecnologie al momento prodotte separatamente: quella elettrica e quella Diesel.

Essenzialmente infatti, come spiegato dagli ingegneri Stadler, il treno Flirt 3 per la Valle d'Aosta nasce come un convoglio a trazione elettrica a cui verrà aggiunto un modulo intermedio (identico a quello in uso sugli ATR GTW in uso già da tempo su diverse linee regionali italiane) dotato di due potenti motori Diesel che produrranno l'elettricità necessaria per circolare sulle tratte non elettrificate.



2. Le tre livree proposte per i treni bimodali della Valle d'Aosta. (Foto Stadler)

Il treno, composto da tre casse con ambiente unico di seconda classe per una lunghezza complessiva di circa 67 metri, offrirà 178 posti a sedere, 350 compresi quelli in piedi, aria condizionata, incarrozziamento a raso ed una zona attrezzata per le persone diversamente abili. Le sedute, con un modulo generoso e del tipo a salotto, non avranno appoggi sul pavimento così da permettere di utilizzare lo spazio sotto i sedili per collocare i bagagli e rendere più semplice la pulizia del convoglio.

Con un carico assiale entro le 18 tonnellate, per poter circolare nelle migliori condizioni su la maggior parte delle linee ferroviarie, il nuovo convoglio valdostano potrà raggiungere una velocità massima di 130 km/h in modalità Diesel, grazie a due propulsori Deutz Common Rail ad 8 cilindri a V con un potenza vicina ai 700 kW, mentre in modalità di trazione elettrica la velocità massima sarà di 160 km/h, con una potenza al cerchione di 2600 kW.

Giovanni Giglio - 14 maggio 2015

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