

da **News ferroviarie** del 15 ottobre 2015

ÖBB cerca le locomotive del futuro

di Alessandro Bordonaro

VIENNA (Austria) - A distanza di 16 anni dall'ultimo grande rinnovo della flotta rappresentato dalle 382 Taurus, le austriache ÖBB si apprestano ad indire quella che sarà una delle più articolate e particolari gare d'appalto degli ultimi tempi in ferrovia. 6 le tipologie di locomotive richieste divise in 3 lotti.

Ne da notizia il sito www.auftrag.at fornendo maggiori dettagli sulla gara.

Lotto 1: Locomotive elettriche standard

Consegna a partire dal 2017:

50 Locomotive per la sola Corrente Alternata a 4 assi di cui 30 in minimo garantito
- prestazioni minime richieste: 300 kN / 120 km/h / 5.6MW / 350kW con last mile diesel
- omologazioni necessarie: DE/AT/HU/RO/SK(AC)/CZ(AC)/HR/SB/BG/TR
- omologazioni optional: BA/MK/GR

25 Locomotive Multisistema per reti in Corrente Alternata e Continua a 4 assi di cui nessuna in minimo garantito

- prestazioni minime richieste: 300 kN / 120 km/h / 5.6MW
- omologazioni necessarie: DE/AT/HU/HR/SK/CZ/PL/IT/SI
- omologazioni optional: BE/NL/RO/BG/TR/SB/BA/MK/GR

25 Locomotive Multisistema per reti in Corrente Alternata e Continua a 4 assi di cui nessuna in minimo garantito

- prestazioni minime richieste: 300 kN / 120 km/h / 5.6MW
- omologazioni necessarie: DE/AT/HU/HR/SK/CZ/PL/SI
- omologazioni optional: BE/NL/RO/BG/TR/SB/BA/MK/GR

Lotto 2 'Super Locomotiva Cargo Ovest' (Ibrida)

Consegna a partire dal 2020:

50 Locomotive per la sola Corrente Alternata ma eventualmente predisposte anche per la Corrente Continua di cui 30 in minimo garantito con un numero di assi pari a 8 suddivisi su due sezioni (2x4 assi) o a 6 assi in un'unica locomotiva.

- prestazioni minime richieste: 450 kN / 120 km/h / 5.6MW + 1.8MW diesel
- omologazioni necessarie: DE/AT/HU/RO/SK(AC)/CZ(AC)/HR/SB/BG/TR
- omologazioni optional: BE/NL/PL/IT (paesi con Corrente Continua) /SI/BA/MK/GR

Lotto 3 'Super Locomotiva Cargo Est' (Ibrida)

Consegna a partire dal 2017:

50 Locomotive per la sola Corrente Alternata a 6 assi di cui 10 in minimo garantito
- prestazioni minime richieste: 450 kN / 120 km/h / 5MW / 350kW con last mile diesel
- omologazioni necessarie: AT (solamente la tratta di confine Hegyeshalom -Vienna)/HU/RO/BG
- omologazioni optional: AT(il resto della rete)/SK/TR/SB/HR/BA/MK/GR

Railcolor Artist Impression
'SuperCargoLok West'



Potrebbero presentarsi così le doppie locomotive Vectron per RailCargo Austria, in un disegno di Railcolor.net (Foto Railcolor.net)

Il primo lotto sarà probabile terreno di scontro tra Bombardier e Siemens.

Le prestazioni minime richieste permettono a Bombardier di proporre sia le Traxx 2 (seppur ormai datate) con l'offerta più completa (sia per Corrente Alternata che MultiSistema con omologazione sia per Italia che non), che di proporre anche la nuova

Traxx 3 che però è ancora priva di gran parte delle omologazioni necessarie e della quale una Versione MS è stata presentata solo su carta.

La Siemens dal canto suo potrebbe vincere con le Vectron che hanno già gran parte delle omologazioni richieste (con altre in via di ottenimento) e che soddisfano anche con un certo margine i requisiti tecnici richiesti. In più l'aver già fornito 382 Taurus negli anni 2000, i 51 Railjet e i gli oltre 100 Cityjet negli ultimi 7 anni la pone come soggetto favorito anche per il poter decentrare i lavori di costruzione delle locomotive direttamente presso le officine centrali di Linz in Austria, come già avvenuto per le Taurus.

Il secondo lotto sarà il più interessante, perché prevede soluzioni mai proposte su territorio centro europeo. Una Super Locomotiva per i servizi Cargo, che potrà esser formata da due locomotive standard permanentemente accoppiate lato testata tronca andando così a creare una gigante da 8 assi oppure potrà "semplicemente" essere una locomotiva a 6 assi con un non specificato rodiggio. Questa sarà la vera incognita.

La Siemens potrebbe proporre una Doppia Vectron da 8 assi che potrebbe arrivare alla mostruosa potenza di 12.8 MW. L'aver già presentato dei modellini e dei rendering di Vectron Monocabina per doppie locomotive, l'aver creato locomotive da 2, 3 e 4 sezioni in Joint Venture con Sinara Locomotives per il mercato Russo e la necessità da parte della nuova locomotiva di una buona potenza anche in modalità Diesel, pone Siemens in una posizione avvantaggiata poiché la produzione di Vectron Ibride al 100% è già iniziata con le Vectron Finlandesi. Inoltre anche le certificazioni optional potrebbero esser soddisfatte essendo la locomotiva potenzialmente MultiSistema.

Per quanto riguarda la configurazione, 6 assi su questo campo sarà battaglia aperta. Il lungo tempo di consegna potrebbe veder avvantaggiata la Newag che sta studiando una versione Multisistema della sua Dragon. La Bombardier o la Siemens potrebbero proporre delle Traxx o Vectron da 6 assi su 2 o 3 carrelli ma questo risulterebbe in un progetto completamente nuovo e poco conveniente. Un'altra outsider visti i 6 assi potrebbe essere la Softronic con una Transmontana un poco più moderna e magari con qualche omologazione in più.

Per il terzo lotto, la Softronic potrebbe vincere con poco. Sempre che le altre aziende già citate nel precedente lotto non decidano di creare delle versioni allungate o zatterone delle loro piattaforme (Traxx Bombardier o Vectron Siemens).

Alessandro Bordonaro - 15 ottobre 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