



Valle d'Aosta, bando per cinque treni bimodali

di **Giovanni Giglio**

AOSTA - La Valle d'Aosta ci riprova. Dopo aver ribadito l'intenzione ai primi di aprile di ripresentare il bando per l'acquisto di 5 convogli bimodali, a doppia trazione Diesel ed elettrica per eliminare l'attuale cambio trazione e offrire collegamenti diretti tra Aosta e Torino, l'amministrazione regionale valdostana ha pubblicato il nuovo bando che mantiene a base d'asta il precedente finanziamento di 43 milioni di euro, dei quali fondi statali per 27 milioni e fondi europei per la parte restante. E nel caso il ribasso fosse sufficiente è previsto l'acquisto di un sesto treno, con l'opzione eventuale, entro tre anni, di ulteriori 5 convogli.

I nuovi treni, nelle specifiche del capitolato tecnico, dovranno avere a disposizione almeno 160 posti a sedere, ampie vetrate e luci a led, facilità nell'accesso per tutti i passeggeri compresi quelli affetti da ridotta mobilità, con ampie aree di passaggio da banchina a treno e viceversa e con ridottissimo o nullo impiego di gradini. L'eventuale superamento dei dislivelli dovrà essere ottenuto con l'impiego di rampe movibili.

Inoltre, essendo la zona dove il treno verrà impegnato una regione di montagna con la presenza di abbondanti nevicate e di temperature significativamente rigide, dovranno essere previsti sistemi di climatizzazione capaci di sfidare anche con condizioni climatiche particolarmente avverse i rigori dell'inverno alpino.



L'amministrazione regionale valdostana ha pubblicato un nuovo bando, per la costruzione di 5 treni bimodali per i servizi diretti Torino - Aosta (Foto Bing)

Ogni convoglio dovrà prevedere un apposito vano per il trasporto delle biciclette e degli sci, la presenza di prese elettriche in ciascun modulo di sedili per permettere ai viaggiatori il collegamento di computer o altri dispositivi web, la predisposizione per il collegamento wi-fi e di telefonia radiomobile, oltre alla possibilità di implementare l'installazione a bordo di un server per l'erogazione all'utenza di contenuti multimediali e l'attivazione di sistemi di videosorveglianza interna per garantire la sicurezza dei passeggeri.

Il treno proposto dovrà essere di concezione con potenza distribuita con almeno due carrelli motori a piena aderenza per la trazione del treno. In modalità di funzionamento elettrico dovranno poter viaggiare ad una velocità di almeno 140 Km/h che scende a 130 Km/h nel caso della trazione Diesel.

Le singole unità di trazione dovranno prevedere la possibilità di accoppiamento in doppia trazione attraverso aggancio automatico del tipo Schafenberg già in esercizio sui mezzi Trenitalia.

In occasione del precedente bando erano giunte tre proposte, dalla francese Alstom, dalla spagnola Caf e dalla svizzera Stadler Rail, ed è probabile che anche in questa occasione saranno loro le protagoniste con i Coradia Polyvalent (Alstom), i Flirt3 (Stadler) e il City (Caf). Ovviamente non sono da escludere la presenza di Bombardier, che porta a catalogo i complessi AGC, o le due ditte polacche Pesa e Newag che ultimamente si stanno affermando in diverse regioni d'Europa.

L'apertura delle buste è prevista il 2 luglio. Il termine di esecuzione e consegna è fissato in otto anni e quattro mesi a partire dalla data di aggiudicazione.

Giovanni Giglio - 29 maggio 2014

□ 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.