



## REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

MANIFESTAZIONE DI INTERESSE A PARTECIPARE ALL'INDAGINE CONOSCITIVA E DI MERCATO  
PER AZIENDE PRODUTTRICI DI TRENI PENDOLANTI DIESEL

### ALLEGATO 1

#### SCHEDA TECNICA

Si riassumono di seguito le caratteristiche di base dei treni che dovranno essere oggetto della fornitura per collegamenti di lunga distanza (250-300km) sulle linee R.F.I. Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia ed eventualmente sul collegamento Sassari-Olbia, per velocizzare i collegamenti citati sulla rete esistente nello stato attuale di armamento e tracciato, senza importanti interventi sull'infrastruttura ferroviaria e tali da consentire tempi di viaggio, specie sulle lunghe distanze (Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia), notevolmente inferiori agli attuali.

1. La trazione deve essere **diesel**, inoltre:
  - **scartamento**: europeo standard da 1,435m
  - **gabarit** (sagoma ferroviaria): nel rispetto della fiche UIC 505-1.
2. Il locomotore (o i locomotori, nel caso di composizione push-pull o multiple) dovrebbe avere una potenza complessiva di circa **3000kW** tale da consentire:
  - una **velocità di esercizio** in piano e rettilineo di circa 180km/h;
  - la **percorrenza di livellette in salita (26/27‰)** a velocità significativamente superiori a quelle degli attuali treni in linea (Minuetto) marcianti in rango "C", cioè a velocità dell'ordine di quella max consentita dalla linea e dal segnalamento attuale o superiore qualora la realizzazione di un sistema di segnalamento avanzato lo consenta;
  - una **accelerazione max** a treno vuoto, in piano, di circa  $0,7 \text{ ms}^{-2}$ ;
  - una **accelerazione a medio carico** in piano di circa  $0,6 \text{ ms}^{-2}$  (2,16km/h-s);
  - una **decelerazione max** con freno di servizio o di emergenza di circa  $1,2 \text{ ms}^{-2}$ ;
  - il traino di una composizione di treno (trainset) da **circa 200 posti a sedere**, incrementabile fino a circa 250, in **carrozze climatizzate e dotate di servizi per i passeggeri**.
3. **il peso massimo per asse** (massa per asse) non deve essere maggiore di quanto consigliato dalle caratteristiche di armamento delle linee da percorrere (20 t.)
4. Una percentuale di **peso frenato** di circa il 150% (o superiore).
5. Il treno deve poter marciare in curva a velocità superiori rispetto a quelle di un treno ad assetto costante che marci in rango "C" italiano sulla linea attuale (MAX ANC ammessa =  $1,2 \text{ ms}^{-2}$ ) contrastando una accelerazione laterale non compensata (ANC) di almeno  $1,2 \text{ ms}^{-2}$ ; Ovviamente il treno dovrà rispettare le normative in materia di materiale rotabile a cassa inclinabile (UIC 705).
6. La composizione del treno dovrà consentire la percorrenza di curve con un raggio minimo di 270m (valore minimo del raggio delle linee RFI nella rete sarda).
7. L'altezza del pavimento delle carrozze dal piano del ferro dovrà essere tale da favorire l'incarozzamento dei passeggeri e l'accesso dei carrozzini dei disabili.
8. Il treno dovrà essere omologabile per la marcia sulle linee italiane.
9. Il treno deve essere già costruito, sperimentato **e non un prototipo** da progettare e costruire.