

Bombardier presenta Omneo, il nuovo treno regionale



Si chiama "Omneo", in Francia (dove è già stato adottato da SNCF) ha già un altro nome (Regio 2 N, double niveau) e in Italia cambierà ancora denominazione. E' il nuovo prodotto di punta di Bombardier Transportation per i treni regionali e secondo l'amministratore delegato della società italiana Luigi Corradi, è un prodotto "con caratteristiche innovative tali da avere pochi paragoni nel settore degli elettrotreni a doppio piano".

Omneo è la piattaforma di base su cui, con flessibilità e una serie di variazioni, Bombardier è in grado di

innestare la produzione di treni regionali, pendolari ed Intercity, ognuno con caratteristiche ed arredi interni relativi alle diverse utilizzazioni, ma tutti con identiche prestazioni in termini di velocità (aumenta solo per gli IC, arrivando fino a 200 chilometri orari), di potenza, accelerazione, nonché di comfort e di funzionalità.

"Omneo ha oggi gli spazi più grandi dei treni di questa categoria – ha spiegato l'ad Corradi illustrando le caratteristiche del convoglio – abbiamo pensato alla necessità che, come in metropolitana, i viaggiatori possano salire e scendere rapidamente dal treno senza trovarsi di fronte ad ostacoli improvvisi o complicazioni da affollamento. Oltre alle porte grandi, "l'accessibilità ai piani superiori è facilitata e questo rende Omneo un vero treno a doppio piano che non deve sacrificare nulla al comfort e alla fruibilità rispetto ai convogli normali", ha precisato ancora Corradi.

Le differenze tra i vari modelli riguardano solo la lunghezza e la composizione dei convogli (si può arrivare sino a 8 carrozze, anche se la media oscilla tra composizioni a 4 e 6) e nella disponibilità dei posti: sedili a doppie file sopra e sotto nei treni regionali, a tre file nei convogli pendolari ad alta capacità, in versione più confortevole (più spazio per i bagagli etc.), ma sostanzialmente analoga ai treni regionali nei convogli Intercity.

Le caratteristiche di accelerazione consentono al treno di recuperare subito velocità dopo le fermate, che, nel caso dei convogli pendolari, sono inevitabilmente numerose. Omneo è stato adottato dalle ferrovie francesi, che hanno ordinato una fornitura fino a 860 treni per effettuare i servizi regionali e intercity.

Più complicata la situazione per quanto riguarda l'Italia: "Siamo in attesa di verificare come si evolverà il rapporto tra Trenitalia e le Regioni – ha spiegato Corradi a Braunschweig; la società del gruppo Ferrovie dello Stato ha già investito 3 miliardi di euro per rinnovare parte della flotta di treni regionali e aveva in programma di investire altri 3 miliardi, ma le incertezze legate al rinnovo dei contratti di servizio regionali (quasi tutti in scadenza) hanno inevitabilmente frenato le intenzioni della società: nessuno investe in nuovi mezzi se non c'è la garanzia di una continuità dei contratti. Questo vale per le FS, ma anche per qualsiasi altra impresa ferroviaria che volesse entrare sul mercato: l'intero settore del TPL deve trovare certezza del proprio quadro di regole, oltre che la garanzia delle risorse necessarie", ha spiegato l'amministratore delegato di Bombardier Transportation Italia guardando alle incertezze del mercato nazionale nel settore ferroviario.

