

## Ecosostenibilità

Omer: «Con le leghe per aerei e materiali segreti rendiamo i treni veloci anche più leggeri»

Dino Bondavalli alle pagine 34-35

# «Con le leghe per aerei e materiali segreti rendiamo i treni veloci anche più leggeri»

La Omer progetta e realizza arredi e componenti interni per Frecciarossa, TGV e gli Amtrak americani: i prodotti hi-tech, oltre a resistere a vibrazioni e torsioni, riducono il peso dei convogli abbattendo consumi e inquinamento

di Dino Bondavalli

**A**pplicare al settore dell'alta velocità ferroviaria la lega di alluminio di derivazione aeronautica. E farlo con le migliori tecnologie perché, pur non dovendo librarsi in volo, anche i mezzi che viaggiano sui binari possono beneficiare enormemente di una riduzione di peso senza la rinuncia a resistenza e affidabilità.

Si potrebbe riassumere così la ricetta del successo di Omer, società siciliana specializzata nella progettazione e produzione di componenti e arredi interni di treni superveloci, regionali e metropolitane. Ma dietro al percorso di questa realtà fondata nel 1990 per produrre componenti per gli autobus e poi diventata punto di riferimento a livello internazionale per il mondo ferroviario, tanto da "vestire" gli interni dei treni Frecciarossa, dei TGV francesi e degli Amtrak americani, c'è molto di più.

«In realtà», racconta Giuseppe Russello, fresco del riconoscimento di **Cavaliere del lavoro** e amministratore delegato di Omer, «quando mio padre aprì l'azienda lo fece per produrre componenti per veicoli su gomma. La scelta vincente fu quella di specializzarsi fin dall'inizio nella lavorazione della lega di alluminio di derivazione aeronautica, cosa che ci ha consentito di sviluppare nuovi mercati e aprirci al settore ferroviario

quando, a metà degli anni Novanta, la produzione locale di autobus andò in crisi».

L'altro segreto del successo nazionale e internazionale di Omer, che oggi occupa circa 400 persone tra il quartier generale di Carini, in provincia di Palermo, e il secondo stabilimento aperto a Detroit, negli Stati Uniti, è stato l'altissimo grado di specializzazione. «Una volta cominciato a lavorare per il settore ferroviario ci siamo specializzati nell'allestimento di componenti interni, facendo della ricerca e dell'innovazione di processo e di prodotto il nostro punto di forza», sottolinea Salvatore Giosuè, CTO di Omer.

Se l'azienda palermitana è riuscita a imporsi come il più importante player europeo a livello di know how, soluzioni ingegneristiche e tecnologiche in questa nicchia di mercato, diventando il riferimento per i grossi gruppi multinazionali che realizzano i treni più moderni come Alstom, Siemens, e Hitachi, è infatti grazie a un processo produttivo che garantisce la massima qualità di componenti che, nell'arco della loro vita, sono sottoposte a vibrazioni, torsioni e forze estreme.

«Noi partiamo dal bozzetto e lavoriamo su tutta una serie di specifiche di prodotto molto stringenti, soprattutto in termini di resistenza al fuoco dei materiali», spiega Russello. «Ad eccezione delle sedute, ci occupiamo di tutti gli interni di un treno, una parte che può apparire marginale, ma che invece incide moltissimo sulla percezione che il passeggero ha del viaggio. Al di là dell'appeal estetico, riuscire a garantire il confort in un mezzo che viaggia a 350 chilometri all'ora e che è soggetto a costanti vibrazioni rappresenta una sfida tecnologica importante».

Una sfida che Omer ha voluto affrontare puntando tutto sul Made in Italy. «La produzione degli

interior è qui a Palermo, in una sede che ha circa 80mila quadrati di superficie e che è tra le più grandi fabbriche di interior in Europa», sottolinea Russello. «Collaboriamo con diverse università per sviluppare soluzioni e materiali compatibili con la sfida della resistenza e della leggerezza».

Le leghe di alluminio e magnesio e i materiali compositi lavorati da Omer con una tecnologia coperta da patent box garantiscono, infatti, enormi vantaggi anche in termini di leggerezza. «Ogni chilo di materiale risparmiato su un veicolo ferroviario che resta in servizio 30 anni e che percorrerà milioni di chilometri fa un'enorme differenza. Anche in termini di CO2», sottolinea Giosuè.

Tutto ciò spiega perché in una fase storica come quella attuale, nel quale il trasporto su rotaia sta vivendo una seconda giovinezza grazie all'espansione della rete ad alta velocità in molti paesi nel mondo, l'azienda sia in costante espansione. Tanto da avere già in portafoglio ordini per 115 milioni di euro per i prossimi anni (ultimo dato diffuso a novembre 2022) a fronte di un fatturato di circa 60 milioni (come riportato nella ricerca di Intermondo), il 45% dei quali frutto dell'export in Francia, Germania, USA e Inghilterra.

Non basta. Per il futuro «stiamo guardando alla crescita attraverso due direzioni. La prima è quella interna, perché stiamo acquisendo nuovi contratti per la crescita del nostro business. L'altra è quella esterna, per cui ci stiamo interes-



sando a nuovi prodotti che vadano ad affiancare quelli che già facciamo, con la possibilità di fare acquisizioni che portino valore alla nostra attività nel settore ferroviario. Al momento ci saranno almeno un migliaio di treni in servizio in tutto il mondo dei quali abbiamo realizzato noi gli interni», conclude l'amministratore delegato di Omer. Dall'Europa agli Stati Uniti gli interior firmati da Omer viaggiano quindi in quasi tutti i continenti, portando alto il vessillo del design e della qualità italiana. ■

## Russello: con i nostri pannelli in alluminio risparmio del 40% in termini di emissioni

Non solo innovazione e alta tecnologia. Tra le priorità di Omer c'è anche la riduzione dell'impatto ambientale delle proprie attività.

«Lavoriamo in un settore che guarda alla sostenibilità come drive», spiega Giuseppe Russello, amministratore delegato di Omer. «Per questo abbiamo fatto tutta una serie di studi su quanto i pannelli realizzati in lega di alluminio anziché con materiali compositi derivati dal petrolio siano più sostenibili, e una ricerca congiunta dell'Università degli Studi di Palermo e della University of Wisconsin-Milwaukee ha messo in luce che i nostri materiali garantiscono un risparmio in termini di emissioni di circa il 40%. Se si considera che noi forniamo tonnellate di materiale per ogni treno, il beneficio è chiaro». Sempre in ottica di sostenibilità, oltre che di ottimizzazione delle risorse, c'è anche il nuovo impianto fotovoltaico da 1 Megawatt attivato lo scorso ottobre, che copre tra il 35 e il 40% del



Giuseppe Russello

fabbisogno energetico aziendale garantendo energia pulita. «Un'attenzione all'impatto ambientale che riguarda pure "i prodotti che utilizziamo per verniciare, anch'essi il più sostenibili possibili», assicura Russello, e che rappresenta sicuramente un aspetto particolarmente apprezzato all'estero, a partire dai Paesi del Nord Europa.

A tal proposito, presto i componenti progettati e realizzati da Omer caratterizzeranno anche i nuovi treni che entreranno in servizio nella metropolitana di Parigi, in Francia. E tra le commesse per le quali sono stati scelti nel 2023 c'è quella relativa alla Penisola dello Yucatan in Messico, per un nuovo servizio di trasporto ferroviario, denominato **The Mayan train project**, che collegherà le principali città e aree turistiche della zona. Il contratto, del valore complessivo di circa 5 milioni di euro, prevede la fornitura di moduli toilet per 42 treni. ■

