

Treni: c'è la novità ArenaWays (ma gli aerei sono migliori)

L'ambito ferroviario è una sorta di reame chiuso, riottoso, se non addirittura impermeabile al cambiamento. Contro ipotetiche innovazioni, a supporto degli innumerevoli «ma» è opposta la specificità del settore custodita da una quasi-casta che oppone, soprattutto in Italia, un viluppo di inossidabili e intangibili regolamenti.

A ben guardare, le peculiarità sono invocate spesso invano e le ragioni accampate, soprattutto in nome della sicurezza, e non hanno la stessa forza di quelle del più critico settore aereo.

Soprattutto per gli allestimenti interni, il confronto è decisamente perdente per il treno.

Procedendo a una comparazione sommaria, prendiamo in considerazione la serie più piccola dell'Airbus, quella dell'A320 (quattro versioni) da cui scegliamo il «cucciolo» della famiglia, l'A318, relativamente simile, a motivo delle dimensioni della cabina passeggeri, a una carrozza ferroviaria. La differenza è indubitabile: per l'aereo è subito evidente il concetto di flessibilità e trasformabilità, praticamente assente nel caso del treno. Si può passare da un layout che prevede 107 posti in due classi a 132 posti nel caso di sistemazioni high density: con i nuovi sedili «Skyrider», una mezza via fra l'accomodarsi e lo stare in piedi, prototipati di recente dall'italiana Avio Interiors, si può ipotizzare una configurazione «very» high density aumentando ulteriormente il carico pagante in funzione di una diminuzione di prezzo dei biglietti su tratte brevi. Questi cambiamenti, senza pregiudizio per la sicurezza, sono previsti e possono essere operati in qualsiasi momento con un lavoro relativamente breve in officina, in virtù del fatto che il pavimento è munito di binari standard in cui i sedili si fissano a innesto orizzontalmente con un sistema simile a quello di una comune libreria di casa dotata di piani registrabili. Lo stesso tipo di velivolo è allestibile in versione Acj (Airbus Corporate Jetliner) con pochi posti (15-20) e un corredo alberghiero comprendente camere con veri letti e bagni normali. Non bastasse, per l'aereo, le dotazioni infrastrutturali per la comunicazione a bordo (telefono mobile, wireless point, infotainment) sono in parte già operative e rispondenti a norme molto stringenti, mentre tutto ciò per il treno è novità. La ristorazione in aereo è effettuata con trolley standard (Atlas o half Atlas) coniugati a una o più galley (la cambusa di bordo) che alberga tutte le apparecchiature per il deposito, la conservazione e la cottura dei cibi. Qui, da circa quarant'anni, non si assisteva a innovazioni rilevanti: proprio Airbus ha finanziato un'interessante ricerca svolta dall'americana Formation Design di Atlanta, che ha avuto il

pregio di ridisegnare intelligentemente il classico trolley, rendendolo modulare, e pure il sistema della galley, ottimizzandolo. Oltre a molto resto, in concreto, sull'aereo più grande di Airbus, l'A380, il risparmio di peso è stato calcolato in circa una tonnellata.

Lo stesso non si può dire del settore ferroviario che, nel frattempo, nonostante tutto ciò, è in letargo. E pure i nuovi treni, a onta delle dichiarazioni, non presentano grosse novità. I layout dei sedili dei nuovi Agv di Alstom (che entreranno in servizio con Ntv verosimilmente a fine settembre) non sono modulari, così come nel caso dello Zefiro V300, progettato da Bertone per AnsaldoBreda-Bombardier e fresco vincitore di una competizione per i 50 nuovi treni delle Ferrovie dello Stato. Lo stesso si può dire per gli spazi di ristoro, sostanzialmente immutati dal tempo che fu, a eccezione dell'introduzione di qualche distributore automatico. A onor del vero, questo non succede solo in Italia, dove però il servizio ristoro è a dir poco scadente, diversamente da altri paesi europei in cui rimane un punto irrinunciabile.

In tale immobilismo, qualcuno, non certo grazie al marketing, ha intuizioni e voglia di nuovo. Si tratta del proprietario di una giovane compagnia ferroviaria: Giuseppe Arena fondatore di ArenaWays, cui va dato atto, con idee fresche e libere da preconcetti, di aver immaginato un modo diverso di vivere il treno, in cui l'offerta risponde a semplici necessità oggettive di chi viaggia. Fare un po' di spesa, pranzare decentemente con prodotti di qualità, acquistare il biglietto a bordo, controllare la posta elettronica e molto altro. I rendering qui illustrati danno idea di un nuovo ambiente, diverso dal solito. Non c'è il concetto di modularità e di trasformabilità ma almeno si è creato un interessante tipo. I tempi straordinariamente stretti di realizzazione (ordine a maggio e consegna a settembre) forse non hanno dato modo di lavorare sui dettagli, piuttosto grezzi, confrontando il progetto con la realizzazione. Tuttavia il progresso, rispetto allo status quo, è notevole.

About Author



Gabriele Toneguzzi

Architetto, PhD in design, è attivo in vari settori progettuali, in particolare negli allestimenti museali. Dal 2005 scrive per «Il Giornale dell'Architettura». Come contrattista ha svolto didattica a Roma (La Sapienza), Firenze, Ferrara, Padova, San Marino, Venezia (luav), ove insegna attualmente. È stato designato visiting professor and researcher semestrale in Portogallo. Ha collaborato con la Chalmers University of Technology di Göteborg

[See author's posts](#)

[!\[\]\(cbe80b694ebd74fcfe136a095b608235_img.jpg\) Condividi](#)