



Evviva, arriva «.Italo», ma ci aspettavamo più coraggio nel design

Nola (Napoli). In previsione della partenza del primo servizio Av privato in Europa (si vocifera di un via libera entro la prima metà dell'anno), il 13 dicembre è stato presentato in anteprima alla stampa il nuovo prodotto della francese Alstom, l'Automotrice grande vitesse (Agv) nella sua versione definitiva per il primo acquirente, la Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv), partecipata dalle ferrovie francesi (Sncf) con una quota del 20%. La cerimonia si è tenuta di fronte al centro commerciale Vulcano buono, progettato da Rpbw. Teatro della manifestazione è stato l'interno del nuovo deposito di Ntv, fra i più evoluti in Europa; si tratta di un sorprendente grumo di scatole insipide, capannoni privi di qualità architettoniche: atmosfera notevolmente dissonante con le competenze ospitate all'interno, la vicina realizzazione e il curato disegno del treno. Il nuovo convoglio, ordinato nel 2007 in 25 esemplari al prezzo di 650 milioni totali, è stato battezzato «.Italo» tramite un sondaggio web e sarà immatricolato in Italia con la sigla Etr (Elettro treno rapido) 575. Si tratta di un mezzo leggero ad alta velocità progettato per raggiungere i 360 Km/h; in Italia viaggerà a 300 Km/h dati i limiti fisici delle linee esistenti. A differenza degli Etr 500 (Freccia rossa) e dei Tgv, lo schema di trazione è a potenza distribuita, ovvero i motori non sono concentrati sulle locomotive di testa e coda ma dislocati su più casse. Esattamente come nel Pendolino (Freccia argento), nei Velaro di Siemens, negli

Shinkansen giapponesi e pure, più indietro nel tempo, nell'innovativo italianissimo Etr 200 della metà degli anni trenta, capace del record mondiale di velocità. Da questo tipo di treno è stata pure replicata un'altra soluzione: l'articolazione dei carrelli imperniati fra una carrozza e la successiva; elemento caratteristico che lo accomuna ad altri elettrotreni eccellenti degli anni cinquanta come il Settebello (Etr 300) e l'Arlecchino (Etr 250). L'applicazione di questi accorgimenti permette di aumentare lo spazio a disposizione (e quindi il numero di passeggeri) a parità di lunghezza del convoglio, riducendo i pesi in gioco e il numero di ruote, generando quindi dei rilevanti risparmi di esercizio. Prodotto in più stabilimenti del gruppo sparsi soprattutto in Europa, è assemblato a Savigliano (Cuneo) e La Rochelle (Francia). Il treno può essere composto a piacere offrendo dai 250 ai 650 posti. Ntv ha scelto una composizione di 11 vetture per un'estensione di circa 200 m con una capienza di 450 passeggeri divisi in tre classi. La dotazione comprende una carrozza cinema, il collegamento internet gratuito tramite Wi-fi e la possibilità di vedere, grazie al collegamento satellitare (fuorché nelle tratte in galleria), programmi televisivi. Per la prima volta in Italia, sono finalmente presenti a bordo due distributori automatici per caffè e snacks, non lontani da un'area break simile a quella dei Tgv, che però poteva essere risolta in modo diverso, per esempio, valorizzando la visione verso l'esterno anziché negarla, inserendo schermi multifunzione sopra i finestrini e dotando l'area di microappoggi per il sostegno e la seduta a orientamento libero all'impiedi. Non è presente una cucina. I pasti saranno serviti al posto in vassoi che ricordano i cestini giapponesi «Bento»; per assicurare la qualità è stata siglata un'apposita partnership con Eataly che provvederà alla loro fornitura. Il costruttore ha pensato molto opportunamente di fornire una sorta di tubo vuoto, uno spazio discretamente flessibile e personalizzabile a piacimento dal compratore. Tuttavia, nonostante il treno sia nuovo, le scelte per gli interni sono prive di guizzi: Ntv ha provveduto a compartirlo in modo piuttosto ordinario; sembra abbia guardato poco o nulla le soluzioni proposte da Giulio Minoletti e Gio Ponti negli elettrotreni anni cinquanta. I sedili in cuoio marcati, da soli non bastano a dare un tono. Eccetto otto posti in due scompartimenti nella classe più costosa, le altre sedute sono state disposte a salone differenziandole con poltrone e spazio frontale più largo nelle classi superiori. Gli accostamenti di colore e di materiali utilizzati fanno pensare a un ambiente anodino, scarsamente caratterizzato e null'affatto domestico. Senza arrischiare, con poco, si poteva osare di più ottenendo qualcosa di molto migliore.



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](#)

[+](#) Condividi