

Eurocity Cisalpino al debutto

di **David Campione**

Dal 13 giugno Cisalpino esordisce con nuovi treni da Zurigo su La Spezia e Venezia. La società italo-svizzera (50% Trenitalia - 50% SBB), operativa dal 1996 con nove Pendolini ETR.470 in servizio tra Italia, Svizzera e Germania, ha infatti allargato il raggio d'azione, prendendo in carico per la prima volta nella sua storia la gestione degli Intercity a composizione ordinaria, con l'occasione divenuti "Eurocity Cisalpino".



1, L'EC Cisalpino in viaggio verso La Spezia, sulla ferrovia del San Gottardo. Il convoglio è ripreso dal bagagliaio e nell'ordine si riconoscono la prima classe, la vettura ristorante e le sei carrozze di seconda classe. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

Si tratta di un graduale passaggio di consegne dagli odierni Intercity Italia - Svizzera composti da materiale rotabile Trenitalia e SBB a treni con carrozze dedicate ed appositamente noleggiate da Cisalpino presso le due amministrazioni ferroviarie.

La prima fase è scattata il 13 giugno con i treni Venezia - Zurigo (e vv.) "Canaletto" e La Spezia - Zurigo (e vv.) "Cinque Terre" (EC CIS 35054/35055 e 35082/35083). Nel dicembre 2004 sarà la volta del valico del Sempione, quando le sei coppie di Intercity Milano - Ginevra e Basilea diventeranno "Eurocity Cisalpino". L'operazione si concluderà nel dicembre 2005, con le restanti otto coppie di treni IC Milano - Svizzera (cinque su Zurigo e tre su Lucerna) trasformate anch'esse in "Eurocity Cisalpino".

Tutto questo in aggiunta ai tradizionali servizi Cisalpino con ETR.470 e comunque in attesa del 2007, quando saranno consegnati i primi esemplari dei 14 Pendolini tritensione di produzione Alstom (vedi *News ferroviarie* del 09/04/2004), che consentiranno di migliorare l'offerta tra Italia e Svizzera.



2, Una Re 4/4 svizzera è incaricata di condurre dal fascio ricovero alla stazione di Zurigo il materiale per l'EC Cisalpino "Cinque Terre". (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

Attualmente sono disponibili cinque treni "Eurocity Cisalpino" completi, quattro in servizio ed uno di scorta, tutti assegnati all'Impianto Formazione Treno di Venezia Mestre.

Ciascun treno si compone di undici carrozze (tranne una tutte ex Trenitalia): un bagagliaio tipo Z, una carrozza di prima classe a salone (ex SBB), due prime classi tipo Z a compartimenti, una ristorante, una carrozza tipo Z a salone di seconda classe e 5 seconde classi tipo Z a compartimenti.

Ciascun convoglio offre 573 posti a sedere, 168 in prima classe (di cui 18 per fumatori nella carrozza salone ex SBB) e 405 posti in seconda classe (di cui 66 per fumatori nella carrozza estrema); si aggiungono poi 34 posti disponibili nella carrozza ristorante.



3, EC Cis 35054 Venezia S.L. - Zürich in viaggio nei pressi di Bivio Fenilone, poco oltre la stazione di Verona P.N. (Foto Fabio Veronesi, 13 giugno 2004)

La trasformazione delle vetture è stata eseguita in impianti differenti: i bagagliai presso le Officine di Verona Porta Vescovo, le carrozze passeggeri ex Trenitalia nelle Officine di Santa Maria La Bruna (NA) ed infine le ristorante presso la Firema di Caserta. In fase di revisione sulle carrozze è stata applicata la diffusa pellicola anti graffiti, che riproduce l'inedita e ricercata livrea Cisalpino appositamente studiata per questi convogli: colore predominante per cassa e tetto l'argento, filetto alla base della cassa e logo Cisalpino in celeste, fascia grigio scura all'altezza dei finestrini e pittogrammi in bianco. Indovinata l'idea di evidenziare le carrozze di prima classe con un'abbondante fascia gialla in corrispondenza delle porte di accesso.



Foto David Campione

4. L'elegante composizione dell'EC Cisalpino "Cinque Terre" sotto la tettoia di Zurigo, in attesa di partire per La Spezia. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

A parte le salone di prima classe SBB che non sono state sottoposte a rinnovamento, diverse le novità all'interno delle vetture dove è stato attuato un restyling simile a quello che ha interessato le carrozze per treni Intercity di Trenitalia.

In prima classe si sono scelti colori e materiali già visti sulle Gran Confort rinnovate: moquette grigio scura con tappezzeria e rivestimenti delle pareti in color ghiaccio già vista. Nuove plafoniere all'interno degli scompartimenti e nuove le prese di corrente a 220 Volt (4 per scompartimento), applicate nei pressi del finestrino in posizione poco comoda per i passeggeri seduti al centro o lato corridoio. Differenziate uomo - donna le toilette che sono state parzialmente rinnovate e trasformate a scarico diretto quelle che precedentemente erano a circuito chiuso...



5

Foto David Campione



6

Foto David Campione



7

Foto David Campione



8

Foto Dario Giacomini

5. Esterno della Z1 di prima classe. (Foto David Campione, 13 giugno 2004)

6. Uno scompartimento della Z1 di prima classe. (Foto David Campione, 13 giugno 2004)

7. Il logo Cisalpino con l'indicazione della classe. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

8. Le prese di corrente della Z1 di prima classe. (Foto Dario Giacomini, 13 giugno 2004)

In seconda classe gli interventi sono identici a quelli attuati sulle vetture Z Trenitalia per Intercity rinnovati: poltrone in stoffa blu

con moquette grigia nei vestiboli, ritirate differenziate, nuove plafoniere e nuovi spot di lettura a led.

In entrambi le classi è comunque evidente l'identità del treno: poggiatesta in colore bianco personalizzati con il logo Cisalpino in celeste, adesivi applicati sulle porte di accesso all'ambiente viaggiatori ed ancora le cartine con i collegamenti Cisalpino esposte in ogni vestibolo.



Foto David Campione



Foto David Campione



Foto David Campione



Foto David Campione

9. Esterno della Z1 di seconda classe a salone. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

10. Uno scompartimento della Z1 di seconda classe. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

11. Esterno della carrozza ristorante. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

12. L'interno della carrozza ristorante con le poltrone rivestite in stoffa blu. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

Notevoli gli interventi sulla vettura ristorante, dove è prevista (come per gli ETR.470) cucina espressa e servizio ristorante curato da personale Cisalpino. La cucina è attrezzata con forno a vapore, e piastre elettriche in luogo dei fuochi. Sostituita la tappezzeria delle poltroncine, adesso in blu e rinnovato il banco del bar, attrezzato con macchina per il caffè di origine svizzera...

Il menù completo include aperitivo, primo, secondo, contorno e dolce o formaggio e costa 27,00 Euro, bevande escluse.

Minori gli interventi di ristrutturazione attuati sul bagagliaio, in composizione tutto l'anno sia sul "Canaletto" che sul "Cinque Terre": all'interno dispongono di ganci per il trasporto di biciclette, compartimento per il capotreno ed un ampio vano a disposizione per eventuali usi diversi.



Foto David Campione



Foto David Campione

13. Vista esterna del bagagliaio. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

14. Una vista interna del bagagliaio: in primo piano le rastrelliere per le biciclette. (Foto David Campione, 14 giugno 2004)

Il servizio a bordo dell'Eurocity Cisalpino prevede in partenza la distribuzione di quotidiani in prima classe, oltre al servizio bar con carrellino.

Per viaggiare sugli Eurocity Cisalpino non è obbligatoria la prenotazione del posto; in servizio interno è sufficiente biglietto con supplemento Intercity mentre per il servizio internazionale rimangono in vigore le tariffe già esistenti.

Va detto che qualora si disponesse di prenotazione del posto a sedere, la stessa viene indicata mediante tagliandi cartoncini esposti negli appositi alloggi presenti all'esterno di ogni scompartimento (che sulle carrozze Trenitalia per Intercity Rinnovati sono stati rimossi...).

La scorta di questi treni è affidata al personale SBB e Trenitalia come la trazione, che rimane in carico a macchine e personale delle due amministrazioni. Va detto che l'elegante composizione in livrea Cisalpino viene maldestramente interrotta da locomotive che per ovvi motivi di turni sono in livrea tradizionale, nonché da due carrozze SBB in livree originali, puntualmente aggiunte dalle ferrovie svizzere quale rinforzo sui treni EC Cisalpino tra Chiasso e Zurigo...



15_ Eurocity Cisalpino in corsa presso Mendrisio. Risaltano dietro la Re 460 le due carrozze SBB in livrea originale, che interrompono l'uniforme livrea del convoglio... (Foto Maurizio Tolini, 12 giugno 2004)

Del nuovo Eurocity Cisalpino...

...ci è piaciuto di più:

sempre confortevoli le carrozze tipo Z, ideali per viaggi lunghi;
indovinata l'idea di evidenziare la prima classe con fasce gialle;
cucina espressa in luogo dei piatti precotti a cui siamo ormai abituati sugli IC interni;
la prenotazione del posto è sempre indicata dai tagliandi esposti in bacheca.
...ci è piaciuto di meno:

scomode le prese di corrente, solo vicino al finestrino e comunque disponibili solo in prima classe;
poco personalizzati gli arredi interni, in tutto identici a quelli Trenitalia per le carrozze IC rinnovate;
pulizia a bordo treno insufficiente durante il viaggio;
servizio di bordo migliorabile.



16_ I primi giorni di servizio non sono mancate delle composizioni ibride, dovute alla iniziale indisponibilità di carrozze Cisalpino. Nell'immagine l'EC Cis 35055 a Seregno viaggia verso Venezia affidato alla E.656.297. (Foto Maurizio Tolini, 12 giugno 2004)

Club Cisalpino

Il "Club Cisalpino" è un programma a premi promosso dalla Cisalpino AG.

Il programma è in vigore dai primi mesi del 2004 e consente di accumulare punti viaggiando a bordo dei treni Cisalpino. A partire dal 13 giugno 2004 sono accreditati anche i punti accumulati viaggiando sui due treni EC Cis "Cinque Terre" in servizio da Zurigo a Genova e La Spezia e EC Cisalpino "Canaletto" da Zurigo a Venezia. Il regolamento completo e tutti dettagli sul "Club Cisalpino" sono disponibili all'indirizzo internet <http://www.cisalpino.com/club/club.php?sprache=it>.



Foto David Campione

17 L'EC Cis 35083 nei pressi di Wassen sul San Gottardo, in viaggio verso l'Italia. (Foto David Campione, 14 ottobre 2004)

David Campione - 04 novembre 2004

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003