



Benvenuti alla conferenza stampa



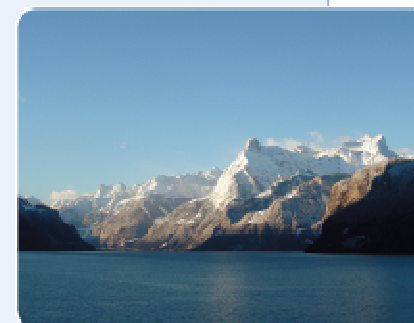
Viaggio stampa Cisalpino II (ETR 610)

Losanna-Sion 16.07.2009

Alain Barbey, CEO



10:00	Conferenza stampa a bordo
10:20	Domande
10:30	Partenza in direzione Sion
In viaggio	Interviste e visita al treno / Brunch
ca. 11:30	Arrivo a Sion Binario 2
A Sion	Foto/Riprese dall'esterno
ca. 12:25	Partenza in direzione Losanna
ca. 13:35	Arrivo a Losanna sul binario 5



- **Il nuovo Cisalpino II (ETR 610)**
 - Status omologazione
 - Tecnica
 - Standard di sicurezza / Interoperabilità
 - Comfort di viaggio
 - Informazioni di sistema
 - Ristorante, bar e minibar
 - Manutenzione
 - Cisalpino II in cifre
 - Messa in servizio commerciale

- **Materiale rotabile nel piano orario attuale**



Data di fondazione:	23. Novembre 1993
Quote azionarie:	50 % Ferrovie Federali Svizzere 50 % Trenitalia SpA
Consiglio di amministrazione:	6 consiglieri
Comitato Esecutivo:	2 consiglieri + CEO
Dipendenti:	40
Certificazioni:	ISO 9001.2008 QQQ-Certificato di Svizzera Turismo
Capitale azionario:	162,5 Mio. Franchi
Totale passeggeri:	12 Mio.
Ricavi lordi dalle tratte:	250 Mio. Franchi



- **Italia**
 - Sono state ottenute tutte le autorizzazioni per la circolazione in singola trazione, incluso l'Alta Velocità
- **Svizzera**
 - Autorizzazione per circolare con rango R
 - Concessione di accessibilità alla rete per circolare con rango P sull'asse del Lemano e del Lötschberg
 - Sul Gottardo sono in corso ulteriori analisi per un'eventuale adattamento di alcune componenti





- **Alta Velocità**
 - Commercialmente raggiunge la velocità massima di 250 km/h
 - Consente un risparmio di tempo tra Ginevra e Milano di 38 minuti
 - Consente un risparmio di tempo tra Milano e Firenze di circa 1 ora e 15 minuti (Alta Velocità)
- **Assetto variabile**
 - Aumento della velocità nelle curve fino al 35%
 - Angolo di inclinazione in curva fino all'8%



- **Standard di sicurezza**
 - Sistemi di sicurezza ETCS, ZUB, Signum (CH), SCMT (IT), LZB/PZB (DE)
 - La zona deformabile, posta al di sotto della struttura frontale aerodinamica, ha un'ulteriore funzione di sicurezza
- **Interoperabilità**
 - I sistemi di sicurezza rispondono pienamente alle severe „Specifiche tecniche di interoperabilità“ (STI) dell'Unione Europea

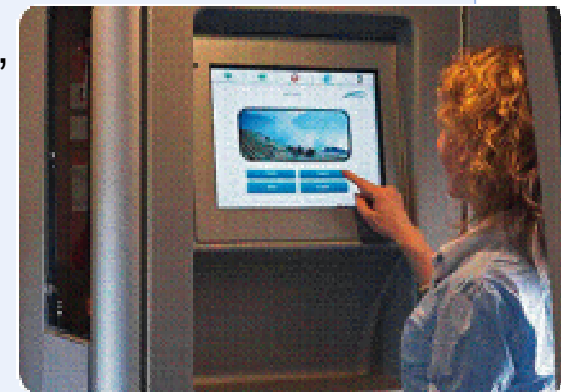


- **Comfort a bordo**
 - Treno silenzioso
 - Finestrini piu' ampi del 30% rispetto a Cisalpino I (ETR470)
 - 40% di spazio in piu' per i bagagli
 - Sedili ergonomici e cuscini poggiatesta regolabili
 - Ampio spazio tra i sedili



- **Comfort a bordo**
 - Scompartimenti e toilette per disabili (i clienti si possono accomodare nel ristorante con le sedie a rotelle)
 - Luci di lettura
 - Prese di corrente in entrambe le classi
 - Massima funzionalità

- **Schermi**
 - Informazioni sul viaggio
 - Partenza, arrivo, tragitto
 - Video sulle destinazioni Cisalpino
- **Intranet del treno**
 - Touch Screen
 - Disponibile in ogni vestibolo del treno
 - Diverse informazioni (destinazioni, offerte, informazioni sul Club Cisalpino ecc...)
- **Prenotazioni**
 - Sistema di prenotazione automatica del posto a sedere



- **Ristorante e Bar**
 - Cucina moderna (frigorifero, piastra a induzione, vaporiera, lavastoviglie)
 - Tutti i piatti vengono preparati al momento
 - Macchina da caffè espresso italiana
 - Al bar viene offerta una vasta scelta di snack
 - I viaggiatori di prima classe vengono serviti al posto
 - Promozioni regionali
- **Minibar**
 - Caffè servito al posto
 - Grande varietà di snack serviti al posto



- **Cisalpino II**
 - Ginevra (FFS) nella fase iniziale
 - Milano (Trenitalia)
 - La maggiore parte dei moduli possono essere effettuati in entrambi gli impianti. Le parti specifiche per la rete Italiana e Svizzera sono mantenute nei rispettivi paesi (ottimizzazione dei tempi)
- **Cisalpino I**
 - A Basilea (FFS) solo gli elementi di comfort e i sistemi di sicurezza
 - Milano (Trenitalia)



- **Riorganizzazione del concetto di manutenzione**
 - FFS e Trenitalia decideranno nel settembre prossimo se la manutenzione sarà effettuata dalle case madri o, parzialmente, da partner esterni



Il Cisalpino II (ETR 610) in cifre



- Produttore Alstom Ferroviaria a Savigliano
- Introduzione estate 2009
- 14 composizioni con 7 carrozze ciascuna
- 4 carrozze con trazione e 3 carrozze
- Peso 450 tonnellate
- Potenza 5500 kW
- Posti a sedere 430 (108/1, 304/2, 18 Ristorante)
- Lunghezza 187.4 m
- Larghezza 2.84 m
- Velocità massima 250 km/h
- Assetto variabile
- Sistemi di sicurezza, omologati per i tre paesi:
Svizzera, Italia e Germania
- Sistema informativo per i passeggeri
- On-Board Intranet con WiFi



Messa in pre-esercizio commerciale dei Cisalpino

	CIS 35		CIS
			40
Ginevra	5.45	Milano	16.25
Losanna	6.20	Stresa	17.21
Montreux	6.39	Domodossola	17.48
Sion	7.14	Brig	18.20
Brig	7.44	Sion	18.47
Domodossola	8.17	Montreux	19.21
Stresa	8.39	Losanna	19.45
Milano	9.35	Ginevra	20.18

- **Asse del Gottardo**
 - Il piano orario pubblicato è stato ristabilito
 - Collegamenti nord-sud: da Zurigo tutti i collegamenti effettuati con Cisalpino I vengono doppiati con treni ICN
 - Collegamenti sud-nord: da Lugano tutti i collegamenti effettuati con Cisalpino I (ETR470) vengono doppiati con treni ICN
 - Attualmente sono ancora presenti alcune criticità (cambio a Lugano, lavori all'infrastruttura)
- **Asse del Lötschberg via tunnel del Sempione**
 - A partire dal 4.5.2009, tutti i collegamenti sono garantiti con materiale Cisalpino I, ad eccezione di una coppia di treni (92% di puntualità - status giugno 2009).
- **Asse del Lemano via tunnel del Sempione**
 - Collegamenti 35 e 40 effettuati con composizioni Cisalpino II
 - Altri collegamenti con materiale convenzionale noleggiato
 - Le altre composizioni Cisalpino II saranno introdotte gradualmente

Grazie per la vostra attenzione!

Domande?

Alain Barbey, CEO