

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



TRENITALIA
.ITALO
SNCF

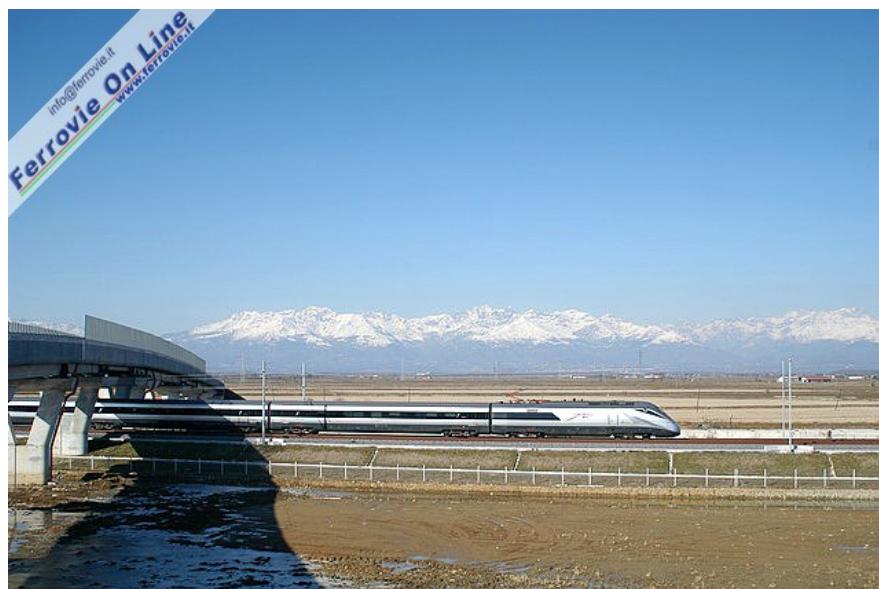
Ferrovie.it

da Racconti di viaggio del 02 aprile 2006

Alta Velocità olimpica: in viaggio da Novara a Torino

di Matteo Cucco

FOSSANO (Cuneo) - Da Roma a Napoli e da Novara a Torino. Dopo aver provato, lo scorso 4 gennaio, l'Alta Velocità tra la Capitale ed il capoluogo Partenopeo, non potevo lasciarmi sfuggire l'occasione di essere tra i primi viaggiatori dell'AV Novara - Torino, in compagnia di alcuni amici del forum di Ferrovie.it.



1. ETR.500-AV in servizio tra Torino Porta Nuova e Milano C.le, in corsa alla massima velocità sulla nuova linea Torino-Novara. (Foto Trainsphoto.it, 11 febbraio 2006)

Il nostro viaggio parte dalla stazione di Fossano alle 7.48 del 25 febbraio, con il Regionale 10214 Limone - Torino. Giungiamo nella città della Mole con 15 minuti di ritardo ed al volo riusciamo a salire sull'IR 2009 per Milano delle 8.50! Il nostro viaggio prosegue regolare fino Novara, dove giungiamo puntuali.

Scendiamo dal nostro IR e ci mettiamo in cerca della stazione di Novara delle Ferrovie Nord Milano, che raggiungiamo tramite il sottopassaggio in direzione dei binari alti ed uscendo dal lato opposto del fabbricato di stazione. Da notare, purtroppo, che nella stazione di Novara RFI mancano del tutto le indicazioni per raggiungere il terminal delle Nord, impianto costruito nel 2004 in sostituzione della storica stazione di Novara Nord, distante circa 500 metri dall'attuale.

Ci meravigliamo della presenza in banchina di un conspicuo numero di passeggeri in attesa dell'ES 9672 da Malpensa Aeroporto per Torino, in quanto nei primissimi giorni questo servizio non era molto frequentato.



2. Le ultime luci della giornata illuminano l'ETR.500-60 in livrea olimpica "Torino 2006", mentre percorre l'interconnessione di Novara, in viaggio tra Torino Porta Nuova e Malpensa Aeroporto. (Foto Trainsphoto.it, 11 febbraio 2006)

Una volta a bordoabbiamo conferma che da Malpensa i passeggeri fossero effettivamente pochi, mentre dopo la sosta a Novara le quattro carrozze di II classe sono ben frequentate. Siamo sull'ETR.500 numero 60 in livrea olimpica, in composizione ridotta di otto carrozze con allestimento ordinario: in testa lato Torino è ubicata la II classe (vettura da 8 a 5), a seguire la carrozza ristorante (vettura 4) ed infine la I classe (vettura da 3 a 1).

Nella carrozza 5 troviamo i nostri compagni di viaggio che sono saliti a Malpensa, provenienti da Milano con il TAF del servizio Malpensa Express delle FNME.



3. La stazione sotterranea di Malpensa Aeroporto ospita l'ETR.500 in livrea "Hitachi", non proprio usuale in questo impianto, mentre sul binario attiguo un TAF è appena giunto da Milano. (Foto Trainsphoto.it, 10 febbraio 2006)

Tra Malpensa e Novara, tratta di Ferrovie Nord Milano, il personale Trenitalia, non avendo ottenuto tutte le necessarie abilitazioni da parte di RFI, è supportato da macchinisti e Capo Treno delle FNME. Curiosamente, i biglietti venduti dalla biglietteria Trenitalia posta nella stazione di Malpensa Aeroporto vengono stampati il giorno prima da quella di Gallarate.

Altra curiosità sui biglietti che vengono emessi per questo servizio: chi ha fatto il biglietto in stazione o alle biglietterie automatiche ha in mano un ticket con l'indicazione "stazione di partenza: Novara Nord", mentre chi ha fatto il biglietto in modalità ticketless vi ritrova l'indicazione "stazione di partenza: Novara FNME".



4. L'ETR.500-31 in servizio come ES 9671 tra Torino e Malpensa, ha da poco lasciato Novara FNM e prende velocità sui binari delle Ferrovie Nord Milano. (Foto Trainsphoto.it, 11 febbraio 2006)

Il nostro viaggio ad Alta Velocità in direzione Torino inizia alle 11.18, con un minuto di ritardo dopo aver invertito la marcia. Poche centinaia di metri e siamo sull'interconnessione di Novara, quando hanno luogo le abituali operazioni per il cambio di tensione. Una volta entrati sulla linea AV ha inizio l'accelerazione e già affianchiamo l'Autostrada A4, dove un'automobile sportiva sfoggia le sue doti velocistiche sorpassando di gran carriera il nostro treno.



5. Sotto la tipica palificazione dell'alta velocità, l'ETR.500-31 in livrea "Hitachi" corre veloce verso Torino proveniente da Malpensa. (Foto Trainsphoto.it, 11 febbraio 2006)

E' un vantaggio che non durerà a lungo, in quanto in pochi minuti raggiungiamo i 300 km/h, annunciati dal Capo Treno tramite l'impianto sonoro di bordo. Adesso si ha una percezione della velocità molto netta, accentuata dalla vicina autostrada dove notiamo sfilare via ogni tipo di veicolo.

Le vibrazioni nella carrozza sono evidenti, soprattutto delle plafoniere delle luci, mentre a bordo degli Eurostar Alta Velocità sulla Roma - Napoli era stata netta la sensazione di correre a 300 km/h senza avvertire la minima vibrazione.

Ai lati del binario, soprattutto il pari, sono state installate in più punti le barriere fonoassorbenti, non eccessivamente alte, in modo che durante la marcia del treno non risultano così fastidiose, anche perché non sono mai presenti su entrambi i lati della linea contemporaneamente.



6. Un ETR.500-AV sfreccia sulla linea ad Alta Velocità Torino - Novara, diretto verso Milano, mentre alle spalle il traffico scorre regolare sulla autostrada A4. (Foto Trainsphoto.it, 11 febbraio 2006)

Dopo meno di mezz'ora il nostro treno lascia la linea AV e tramite il raccordo che avevamo intravisto durante il nostro viaggio verso Novara ci immettiamo sulla linea storica poco prima della stazione di Torino Stura.

Effettuiamo quindi fermata sul binario 2 di Torino Porta Susa (insolita situazione, visto che il corretto tracciato prevede di interessare il binario 1) e proseguiamo in direzione di Torino Porta Nuova, dove arriviamo alle 12.01 con 4 minuti di anticipo, con una percorrenza effettiva di 43 minuti.

Come termine di confronto, la distanza tra Novara e Torino viene percorsa dagli iR in 71 minuti e dagli IC in 66 minuti, mentre l'unico ES Milano - Torino che effettuava fermata a Novara percorreva la stessa distanza in 61 minuti.

L'arrivo avviene al binario 17 dedicato ai servizi ES AV, che insieme al 16 è attrezzato con marciapiede rialzato, con la segnaletica orizzontale "binario alta velocità" e la presenza di due addetti alle informazioni in tenuta "alta visibilità".



7. Primo servizio regolare a 300 km/h per Milano: l'ETR500-XX è pronto per partire da Torino Porta Nuova, nella giornata di avvio dei XX Giochi Olimpici invernali. (Foto Trainsphoto.it, 10 febbraio 2006)

La stazione di Torino Porta Nuova in occasione delle Olimpiadi ha visto l'installazione di nuovi pannelli in testa ai binari sullo stile di quelli montati tra fine dicembre ed inizio gennaio a Roma Termini, onestamente poco leggibili (scritte nere su sfondo giallo) rispetto ai precedenti che comunque permettevano maggiore visibilità (scritte bianche su sfondo nero). Inoltre i vecchi carrelli porta bagagli sono stati sostituiti da nuovi simili a quelli in uso negli aeroporti, con vano porta borsa (non presente nei precedenti) e fodera applicata con il logo AV.

Prima di congedarci dalla stazione di Porta Nuova e fare ritorno verso Fossano, non posso esimermi dal trarre alcune conclusioni su questo servizio dedicato per le Olimpiadi.



8. A Novara FNM l'ETR.500 in livrea pubblicitaria Hitachi attende di ripartire verso Torino, dopo aver invertito il senso di marcia. (Foto Trainsphoto.it, 10 febbraio 2006)

Il Torino - Malpensa Aeroporto ha cessato di esistere con il termine delle Olimpiadi, il 26 febbraio 2006, e purtroppo non è stato particolarmente utilizzato per vari motivi. Innanzitutto, la scarsa pubblicità effettuata da Trenitalia, che a parte la pubblicazione sul suo sito e la diffusione di pieghevoli informativi non ha provveduto ad indicare nemmeno sui tabelloni cartacei a Torino Porta Nuova e Porta Susa l'effettuazione di questi treni. Inoltre, le sole due coppie al giorno, in partenza da Torino alle 6.55 e 16.55 ed in partenza da Malpensa alle 10.40 e 20.40, mal contrastavano il frequente servizio con pullman gran turismo Torino - Malpensa, che percorrendo l'autostrada A4 fino a Novara e quindi la A26, raggiungono Malpensa in 2 ore contro 1 ora e 25 minuti dell'ES AV.

Non va, però, dimenticato che l'Alta Velocità Torino - Novara, sin dal primo giorno di servizio, il 10 febbraio 2006, ha da subito visto circolare gli Eurostar da/per Milano, prima instradati sul tracciato storico, apportando un beneficio non da poco sia in tempi di percorrenza che alleggerendo il traffico sulla vecchia linea.

Adesso non rimane che attendere il completamento verso Milano, ancora lontano da venire.



9. Le Alpi imbiancate fanno da cornice all'ETR500-AV in servizio tra Milano C.le e Torino P.N. (Foto Trainsphoto.it, 11 febbraio 2006)

Matteo Cucco - 02 aprile 2006

- Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.
- Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

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