

REPORT D'IMPATTO 2025

IL VALORE GENERATO DA
TRENITALIA PER IL PAESE,
LE PERSONE E L'AMBIENTE

REPORT D'IMPATTO 2025

IL VALORE GENERATO DA
TRENITALIA PER IL PAESE,
LE PERSONE E L'AMBIENTE

Il **primo Report d'impatto di Trenitalia** ha l'obiettivo di illustrare gli **impatti economici, sociali ed ambientali** generati nel 2025, offrendo una lettura integrata del valore creato per le **persone, i territori, l'ambiente e il sistema Paese**.

I risultati dell'analisi d'impatto contribuiscono al perseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030, e si inseriscono nella più ampia **strategia di sostenibilità della Società**.

Attraverso un approccio orientato alla **creazione di valore condiviso**, Trenitalia rafforza il legame tra i propri obiettivi strategici e l'impegno nella responsabilità sociale ed ambientale.

INDICE

- ① CHI SIAMO: INNOVAZIONE E QUALITÀ NEL TRASPORTO FERROVIARIO pag. 7
- ② MODELLO DI VALUTAZIONE D'IMPATTO pag. 15
- ③ RISULTATI DEL 2025 pag.21
- ④ DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI pag. 27
- ⑤ NOTA METODOLOGICA pag. 49

236
4



A high-speed train (TGV) is shown from a front-quarter perspective, moving along a track. The train is red and white, with the number '103' visible on the front. The background features a signal post with the number '226' and a dense forest. The text 'CHI SIAMO: INNOVAZIONE E QUALITÀ NEL TRASPORTO FERROVIARIO' is overlaid in white, bold, sans-serif font across the center of the image.

**CHI SIAMO: INNOVAZIONE E QUALITÀ
NEL TRASPORTO FERROVIARIO**

CHI SIAMO: INNOVAZIONE E QUALITÀ NEL TRASPORTO FERROVIARIO

5.600

treni in circolazione
ogni giorno

480 milioni

passengeri trasportati
nel 2025

2.000

destinazioni servite sul
territorio nazionale

Trenitalia è la **principale impresa ferroviaria italiana** e uno degli attori principali nel panorama europeo della mobilità sostenibile. Parte del **Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**, la Società opera ogni giorno su tutto il territorio nazionale, con l'obiettivo di offrire servizi di trasporto affidabili, sicuri e accessibili, contribuendo allo sviluppo economico, sociale e culturale del Paese.

Il **modello di business** di Trenitalia si fonda sull'integrazione tra il trasporto passeggeri a mercato e servizi regolati da contratti pubblici con lo Stato e le Regioni. Attraverso l'offerta delle **Frecce per l'Alta**

Velocità (AV), dei treni **Intercity** e dei servizi del **Regionale**, la Società coniuga sostenibilità economica e funzione sociale, grazie a investimenti in materiale rotabile, innovazione tecnologica e organizzazione operativa, in coordinamento con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria.



Trenitalia basa la propria **missione** sulla **sicurezza e la qualità del servizio**, sulla **tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori**, sulla **protezione dell'ambiente e sull'attenzione alla clientela**, considerandoli elementi essenziali per creare valore e un vantaggio competitivo duraturo. In linea con questi principi, l'azienda opera quotidianamente per rispondere alle esigenze dei viaggiatori attraverso un continuo processo di sviluppo e modernizzazione improntato alla sostenibilità.

Gli **obiettivi strategici** comprendono il **rafforzamento della presenza sul mercato italiano**, in particolare nei servizi ad Alta Velocità, **l'integrazione modale dei sistemi di mobilità**, la **crescita del trasporto su gomma in relazione ai servizi offerti** e la **valorizzazione delle nuove flotte di treni e autobus dedicate al Trasporto Pubblico Locale**.

All'interno di questo percorso di trasformazione e sviluppo, **Trenitalia pone al centro le persone**, riconoscendo nel capitale umano una leva essenziale per la qualità del servizio e l'evoluzione dell'organizzazione. Nel 2025 l'azienda conta oltre **25.000 dipendenti**, tutti con contratto a tempo indeterminato, e investe in modo strutturale nello sviluppo delle competenze, erogando

circa **70 ore di formazione medie per dipendente**. La formazione sostiene l'innovazione dei servizi e la preparazione dell'organizzazione alle sfide future, con un'attenzione specifica ai temi della sostenibilità, dell'inclusione e della crescita professionale e manageriale.

La sostenibilità è incorporata anche nei processi di governance e nelle scelte di business, orientando il modo in cui Trenitalia opera lungo l'intera catena del valore. **L'adozione di criteri ambientali, sociali e di governance (ESG) nelle procedure di acquisto e nella gestione della supply chain** promuove comportamenti responsabili e trasparenti. Nel 2025 le spese da fornitori valutati tramite criteri ESG sono state pari a **oltre 2,6 miliardi di euro**. Tutti i fornitori hanno sottoscritto il Codice di Condotta e i contratti includono clausole ambientali, sociali e relative ai diritti umani. Inoltre, a partire dal 2027 sarà introdotto un **valore soglia minimo di rating ESG** all'interno di tutti i sistemi di qualifica dei fornitori.

L'impegno sul piano sociale e di governance è affiancato da una forte attenzione alla dimensione ambientale. Questa si traduce, ad esempio, in **investimenti continui nel rinnovamento delle flotte**, puntando su treni elettrici, ibridi e ad alta efficienza energetica, progettati secondo principi di economia circolare. Nel 2025 sono stati consegnati oltre **100 nuovi treni**, contribuendo alla riduzione delle percorrenze in trazione diesel e delle emissioni generate.

Oltre **100**
nuovi treni consegnati nel 2025



Intercity

grazie alla tripla alimentazione elettrica, diesel e a batterie, si riducono il consumo di diesel e le emissioni di CO₂.



Regionale

treni elettrici e trimodali con alti livelli di riciclabilità attestati attraverso Environmental Product Declaration (EPD) o rapporti di riciclabilità.



Frecciarossa

il treno ETR 1000 è stato progettato con un'attenzione verso la scelta dei materiali utilizzati per la sua realizzazione, che sono riciclabili per il 94%.

In parallelo, è proseguita **l'installazione di impianti fotovoltaici negli stabilimenti del Gruppo**: sono attualmente in esercizio circa **12 impianti**, per una **potenza complessiva di oltre 9 MWp**, a supporto dell'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili.

Trenitalia ha inoltre sviluppato un **sistema di gestione integrato** che consente di monitorare e migliorare in modo sistematico le proprie performance. In questo ambito, l'azienda è la prima grande impresa ferroviaria europea ad aver esteso all'intero business un sistema certificato secondo standard internazionali per la Qualità (**ISO 9001:2015**), la Gestione Ambientale (**ISO 14001:2015**) e la Salute e Sicurezza sul lavoro (**ISO 45001:2018**), rafforzando un modello orientato al miglioramento continuo.

A conferma dell'impegno in tutte le dimensioni ESG, nel 2025 Trenitalia ha ottenuto la **Medaglia Gold da parte di EcoVadis**, confermandosi nel **Top 5% delle aziende premiate**. All'interno del settore di riferimento, l'azienda si posiziona nell'**1% delle realtà ferroviarie a livello globale**, a testimonianza di un impegno strutturato e in costante evoluzione.



Top 1%
delle aziende ferroviarie a
livello globale



Il contributo di Trenitalia agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile

L'impegno sul piano sociale e di governance è affiancato da una forte attenzione alla dimensione ambientale. Questa si traduce, ad esempio, in **investimenti continui nel rinnovamento delle flotte**, puntando su treni elettrici, ibridi e ad alta efficienza energetica, progettati secondo principi di economia circolare. Nel 2025 sono stati consegnati oltre **100 nuovi treni**, contribuendo alla riduzione delle percorrenze in trazione diesel e delle emissioni generate.



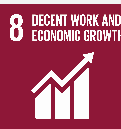
L'analisi degli impatti generati da Trenitalia si concentra sul contributo a specifici SDGs, attraverso i quali la mobilità ferroviaria si afferma come leva di crescita, inclusione e tutela ambientale.

Salute e benessere



#Attenzione e **#Prevenzione** sintetizzano la centralità del benessere delle persone. Prendersi cura della salute fisica e mentale di chi lavora e viaggia significa creare le condizioni per un ambiente sicuro, sereno e orientato alla qualità della vita, dentro e fuori l'azienda

Lavoro dignitoso e crescita economica



#Equilibrio e **#Impegno** illustrano la volontà di coniugare crescita economica e tutela della dignità del lavoro. Significano creare valore duraturo garantendo condizioni sicure, inclusive e rispettose delle persone, sostenendo al tempo stesso lo sviluppo dei territori attraversati

Imprese, innovazione e infrastrutture



#Connessione e **#Sinergia** descrivono la capacità di fare rete tra infrastrutture, competenze e tecnologie. Innovare significa costruire sistemi integrati e resilienti, in cui la collaborazione tra imprese, istituzioni e comunità genera soluzioni di mobilità orientate al futuro

Riduzione delle disuguaglianze



#Vicinanza e **#Coesione** definiscono la dimensione sociale della mobilità ferroviaria. Ridurre le distanze, fisiche e culturali, significa garantire pari accesso ai servizi di trasporto e rafforzare il senso di appartenenza alle comunità, trasformando il viaggio in uno strumento di inclusione

Città e comunità sostenibili



#Collettività e **#Integrazione** delineano l'impegno a costruire una mobilità come progetto condiviso. Integrare persone, servizi e territori significa dare forma a città più accessibili, vivibili e coese, dove il bene comune nasce dalla corresponsabilità di cittadini, istituzioni e imprese

Lotta contro il cambiamento climatico



#Coraggio e **#Determinazione** esprimono la volontà di affrontare la sfida climatica con azioni concrete e continue. Significa trasformare una visione in risultati misurabili, assumendosi la responsabilità di ridurre l'impatto ambientale e contribuire alla costruzione di un futuro sostenibile



MODELLO DI VALUTAZIONE D'IMPATTO



MODELLO DI VALUTAZIONE D'IMPATTO

In un contesto in cui la **creazione di valore nel lungo periodo richiede una crescente integrazione tra performance economica, contributo sociale e sostenibilità ambientale**, Trenitalia ha sviluppato una **valutazione d'impatto** volta a rappresentare in modo strutturato il valore generato dalle proprie attività, andando oltre la sola dimensione economico-finanziaria.

L'obiettivo è misurare **il contributo del servizio ferroviario al benessere delle persone, delle comunità e dei territori, sostenendo la crescita economica, migliorando la qualità della vita e riducendo gli impatti**.

Tali benefici si manifestano attraverso aspetti quali l'accessibilità ai servizi, la sicurezza degli spostamenti, il supporto al turismo, le opportunità di lavoro e studio, fino ai vantaggi ambientali derivanti dallo shift modale dall'automobile al treno.

L'analisi fa riferimento alle **attività svolte da Trenitalia nel 2025** sull'intero territorio nazionale e considera le linee di business del trasporto ferroviario passeggeri – **Alta Velocità, Intercity e Regionale** – consentendo una quantificazione complessiva degli effetti generati a livello Paese. In particolare, la valutazione degli impatti è articolata in tre principali dimensioni di analisi: **economica, sociale ed ambientale¹**.

Il percorso metodologico adottato si basa su un approccio strutturato, articolato in **quattro fasi integrate**. La prima riguarda la definizione del perimetro di analisi, approfondendo il modello di business, le aree operative e le interazioni della Società con territori e stakeholder. A partire da questo inquadramento, la seconda fase prevede l'identificazione degli impatti rilevanti generati dall'attività di Trenitalia sulle dimensioni economica, sociale e ambientale.

16 ¹ La quantificazione degli impatti economici e ambientali si basa su una metodologia sviluppata dal Gruppo FS. La valorizzazione monetaria degli impatti sociali e ambientali è ottenuta mediante l'applicazione di un modello sviluppato in collaborazione con KPMG

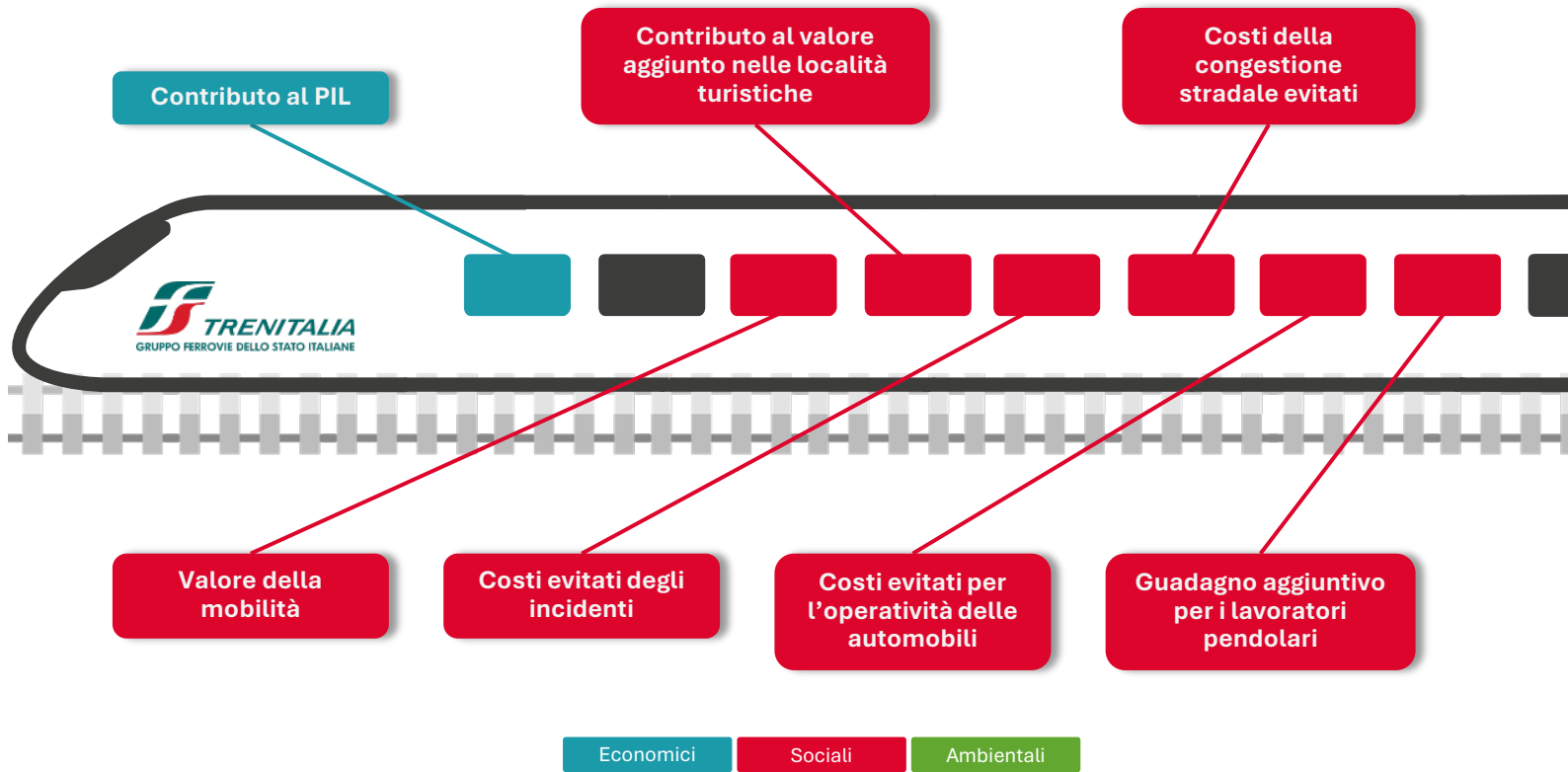
Segue la raccolta dei KPI necessari per descrivere e misurare tali impatti, tramite l'integrazione di dati interni e fonti esterne. Infine, la quarta fase consiste nella monetizzazione degli impatti, attraverso l'utilizzo di indicatori e parametri economici consolidati, così da tradurre gli effetti osservati in una stima comparabile del valore generato per la collettività.

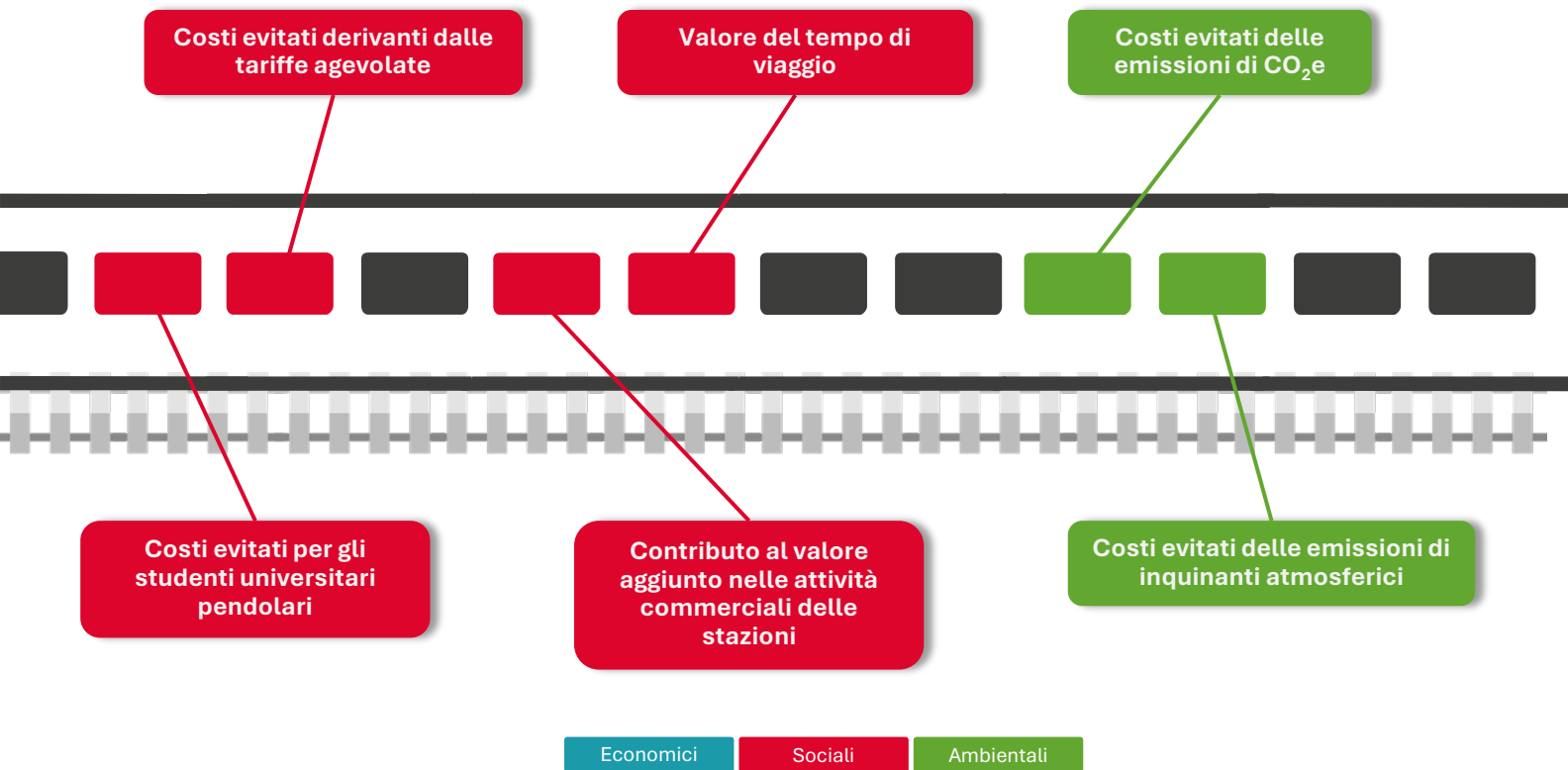
Il **modello** considera tre categorie di impatti:

- **impatti diretti**, ovvero quelli riconducibili alle attività di Trenitalia;
- **impatti indiretti**, che includono gli effetti attivati lungo la catena del valore, sia a monte – tramite l'acquisto di beni e servizi – sia a valle, attraverso l'esperienza di viaggio dei passeggeri;
- **impatti indotti**, generati dalla spesa dei lavoratori e dei fornitori coinvolti, nonché dalla spesa attivata dai viaggiatori, ad esempio nelle località turistiche raggiunte in treno.

La combinazione di dati quantitativi, indicatori socio-economici e proxy di monetizzazione consente di stimare il **valore complessivo degli impatti generati**, fornendo una rappresentazione equilibrata e trasparente del **contributo di Trenitalia allo sviluppo sostenibile del Paese**.









ETR 1000



R150m



2B

A photograph of two high-speed trains, likely Italian Frecciarossa, at a station platform. The trains are red and white with a distinctive chevron design. The train in the foreground is numbered 24. The background shows the station's architecture with a large glass and steel structure. The text "RISULTATI DEL 2025" is overlaid in white on a dark semi-transparent background.

RISULTATI DEL 2025

24

RISULTATI DEL 2025

Il **contributo allo sviluppo socioeconomico del Paese** rappresenta un risvolto fondamentale delle attività di Trenitalia, che offre ogni giorno un'ampia gamma di servizi sicuri e di elevata qualità per i viaggiatori.

Nel 2025, il valore complessivo degli impatti di Trenitalia per il Paese, le persone e l'ambiente è di oltre **23 miliardi di euro, con un effetto moltiplicatore di circa quattro volte rispetto ai ricavi**: per ogni euro derivante dai servizi e dalle prestazioni, si generano 4 euro di esternalità positive per la collettività.

Di questi, **9,6 miliardi di euro** derivano dagli impatti economici; circa **13 miliardi di euro** dagli impatti sociali connessi ai benefici per i viaggiatori, lavoratori, studenti e comunità; e circa **700 milioni di euro** dagli impatti ambientali, espressione delle emissioni evitate e degli effetti positivi dello shift modale.

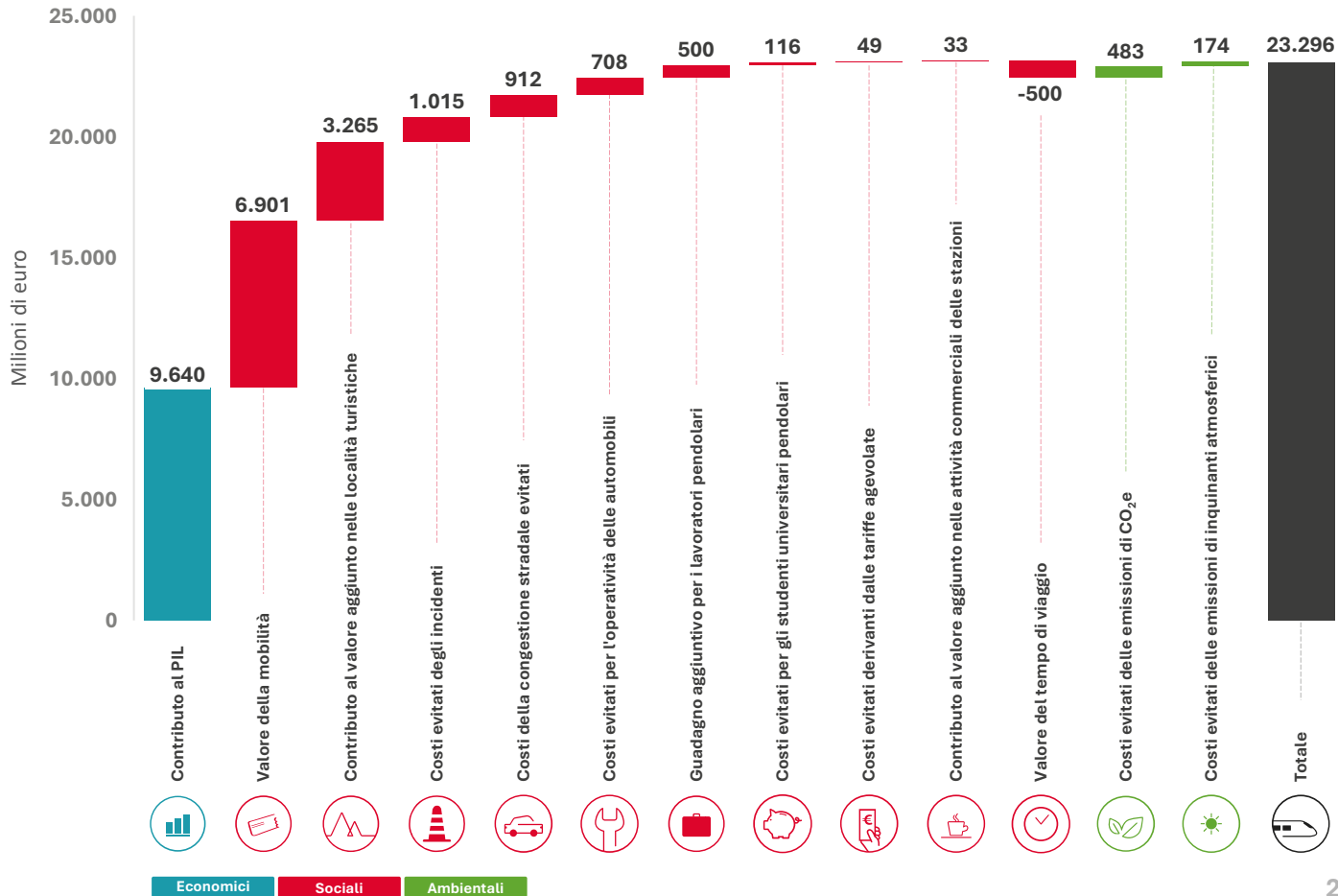


Valore totale generato

≈ 23 mld €



Risultati della valutazione d'impatto



Il valore del **contributo di Trenitalia al Prodotto Interno Lordo** nel 2025 sottolinea come **le attività dell'azienda sostengano la crescita del sistema economico nazionale** attraverso effetti diretti, indiretti e indotti.

Oltre la dimensione economica, l'analisi d'impatto evidenzia il **ruolo sociale fondamentale svolto dal treno**. Il valore sociale, che rappresenta oltre il **55% del totale**, comprende i benefici generati dal servizio offerto ai viaggiatori, la collettività e i territori collegati. **Il treno, infatti, abilita l'accesso al lavoro, all'istruzione, ai servizi essenziali e alle relazioni sociali, contribuendo alla coesione territoriale e alla riduzione delle disuguaglianze**. Particolarmente significativo è il **valore della mobilità**, ovvero il beneficio per i viaggiatori derivante dalla presenza di un sistema di trasporto capillare, affidabile e accessibile.

Sono inoltre rilevanti gli effetti positivi legati allo **sviluppo delle località turistiche** che, grazie al collegamento offerto dal servizio di Trenitalia, beneficiano della spesa attivata dai viaggiatori.

Inoltre, **il treno è da sempre riconosciuto come mezzo di trasporto sostenibile dal punto di vista ambientale²**. L'impatto positivo è attribuibile prevalentemente alle **emissioni di CO₂e e di inquinanti atmosferici evitate** grazie alla scelta del treno in alternativa all'automobile. Nel loro insieme, **i risultati mettono in luce il ruolo del servizio ferroviario nel generare valore per il Paese e la collettività**, con ricadute positive per le dimensioni economica, sociale e ambientale.

24 ²Le emissioni medie del trasporto ferroviario risultano pari a 36 gCO₂e per passeggero-km, rispetto ai 163 gCO₂e per km delle autovetture a benzina (Fonte: UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting 2025)



A close-up photograph of a blue high-speed train. The train's body is a vibrant blue, and the word "interCity" is printed in a white, lowercase, sans-serif font. Above the text, there are four rectangular windows with dark frames. The windows reflect the surrounding environment, including what appears to be a station platform with red lettering. The train is moving, as indicated by the slight blur in the reflections. The bottom of the image shows a white section of the train's body, possibly a door or a lower-level window.

interCity

DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI



DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI

Contributo al PIL



Considerando gli impatti diretti, indiretti e indotti, Trenitalia ha contribuito nel 2025 a generare circa **9,64 miliardi di euro di Prodotto Interno Lordo**, sostenendo oltre **71 mila posti di lavoro** (FTE³) lungo l'intera catena del valore. L'analisi degli effetti generati evidenzia inoltre un **reddito complessivo distribuito alle famiglie pari a circa 1,7 miliardi di euro** e un **contributo fiscale di circa 280 milioni di euro**, rappresentando in modo integrato il ruolo di Trenitalia nel sistema Paese e la sua capacità di generare benessere diffuso.

Nel 2025, il **programma di investimenti** ha attivato complessivamente **1,6 miliardi di euro** lungo la filiera produttiva. La distribuzione settoriale degli investimenti mostra una concentrazione nel comparto dei mezzi di trasporto, che rappresenta il **58%** del totale, coerentemente con il core business aziendale. Seguono le attività di riparazione, manutenzione e installazione di

macchinari e apparecchiature (**31%**), di ingegneria civile (**7%**) e, infine, la produzione di software e i servizi informatici (**4%**). Tale articolazione conferma la trasversalità degli effetti generati e la capacità di Trenitalia di attivare settori a elevato contenuto tecnologico e manifatturiero.

Per stimare questi impatti, il Gruppo FS adotta un **modello Input-Output**, che descrive le interdipendenze tra settori economici e consente di tradurre un impulso iniziale – come la spesa verso fornitori locali – in impatti indiretti e indotti lungo le filiere produttive. Il modello, teorizzato da Wassily Leontief – economista premio Nobel nel 1973 – considera le **tavole simmetriche delle risorse e degli impieghi** messe a disposizione dall'ISTAT, garantendo una quantificazione coerente, trasparente e metodologicamente solida degli effetti sull'economia.



³ I posti di lavoro espressi in termini di *Full Time Equivalent* (FTE) rappresentano una misura standardizzata dell'occupazione che converte il volume complessivo di lavoro generato in un numero equivalente di unità lavorative a tempo pieno

Valore della mobilità



Nel 2025 il **valore generato dalla mobilità ferroviaria** offerta da Trenitalia è stimato in circa **6,9 miliardi di euro**, a rappresentare il beneficio che i passeggeri ricavano dalla disponibilità di un servizio diffuso, affidabile e strutturato. Tale valore è quantificato attraverso la disponibilità a pagare dei cittadini italiani per gli spostamenti sul territorio nazionale, che consente di stimare in termini monetari l'utilità percepita dei viaggiatori nell'accedere a un sistema di mobilità ampio e integrato.

Il ruolo di Trenitalia si manifesta innanzitutto nella capacità di garantire un **servizio capillare e continuativo**, in grado di rispondere alle esigenze quotidiane di lavoro, studio, tempo libero e mobilità turistica. Con **circa 5.600 treni in circolazione ogni giorno** e collegamenti verso **quasi 2.000 destinazioni** su tutto il territorio nazionale, la rete ferroviaria si configura come una vera e propria **infrastruttura sociale**, che abilita la partecipazione, riduce le distanze e rafforza



Valore della mobilità

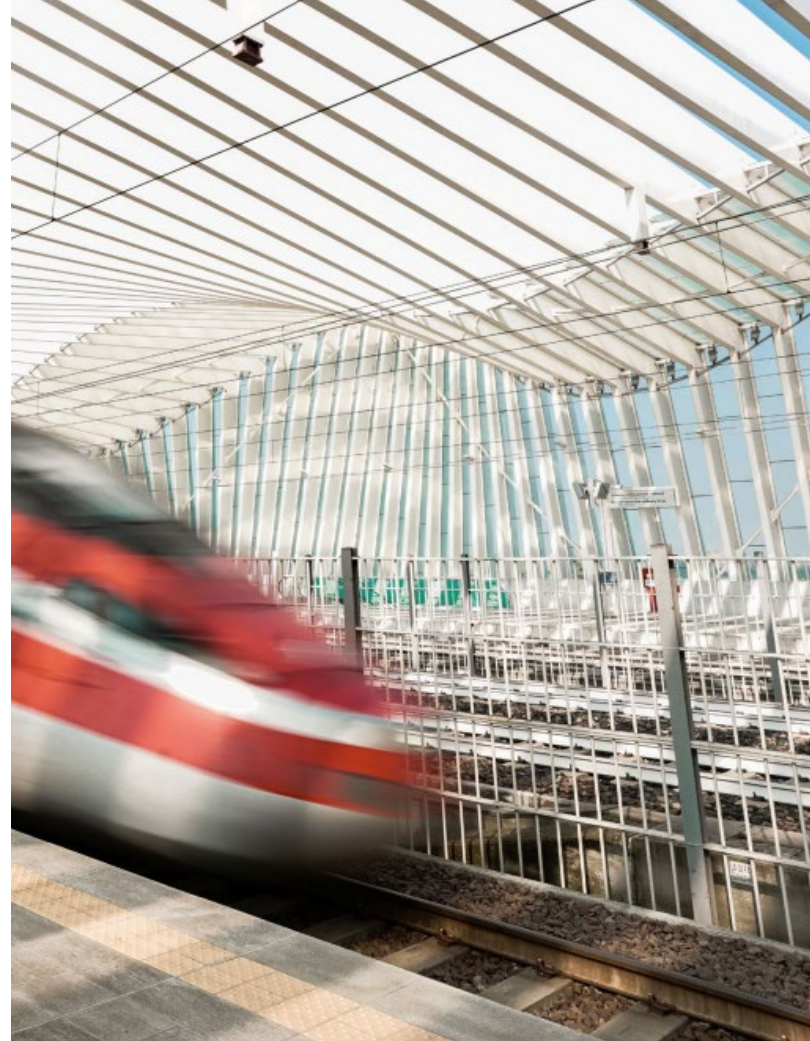
≈ 6.900 mln €

l'accesso alle opportunità economiche e culturali dei territori. Nel 2025 Trenitalia ha trasportato all'incirca **480 milioni di passeggeri**, confermando il ruolo centrale del treno nella vita economica e sociale del Paese.

Questo valore si esprime anche attraverso il presidio del servizio nei territori a minore densità abitativa, dove i **collegamenti Regionale e Intercity svolgono una funzione essenziale per la coesione territoriale e la riduzione delle disuguaglianze di accesso**. L'integrazione con i sistemi locali di mobilità e con il Trasporto Pubblico Locale rafforza ulteriormente l'accessibilità ai servizi essenziali. In caso di interventi sulla rete, Trenitalia adotta misure operative dedicate alla continuità del servizio, come soluzioni intermodali, servizi sostitutivi e adeguamenti dell'offerta, assicurando la mobilità anche in situazioni temporanee di ridotta disponibilità infrastrutturale.

Un contributo particolarmente significativo alla qualità della mobilità deriva dall'introduzione e dal continuo sviluppo dell'Alta Velocità, che ha ridotto in modo rilevante i tempi di percorrenza: sui principali corridoi italiani, come Roma–Napoli e Milano–Torino, i tempi di viaggio si sono ridotti rispettivamente del 20% e del 27%, migliorando l'efficienza degli spostamenti e ampliando le possibilità di pendolarismo di medio raggio⁴. Nelle aree a maggiore domanda, l'utilizzo dell'Alta Velocità cresce in modo proporzionale alla frequenza dell'offerta, confermando la capacità del servizio di rispondere a un bisogno reale e continuativo di mobilità. Un esempio emblematico è la tratta Roma–Milano, dove la quota di spostamenti in treno è passata dal 36% nel 2008 al 74% nel 2019, segnando un cambiamento strutturale nelle preferenze di mobilità⁵.

Il valore della mobilità si riflette, infine, nella qualità dell'esperienza di viaggio. Trenitalia monitora costantemente la soddisfazione dei clienti, che nel 2025 raggiunge il **93% per l'Alta Velocità, l'88% per i servizi Intercity e il 79% per il trasporto del Regionale**, confermando livelli elevati di affidabilità, comfort e qualità percepita lungo tutte le principali linee di servizio.



Contributo al valore aggiunto nelle località turistiche



**Contributo al valore aggiunto
nelle località turistiche**

≈ 3.270 mln €

Nel 2025 il contributo di Trenitalia al **valore aggiunto generato nelle località a vocazione turistica raggiunte in treno** è di **circa 3,27 miliardi di euro**. La stima si basa sulla spesa media sostenuta dai viaggiatori nelle destinazioni turistiche, sulla durata dei viaggi effettuati dai passeggeri che si muovono per finalità turistiche – rilevata dalle indagini di customer satisfaction – e sulla quota di utenti che, in assenza del treno, non avrebbe potuto utilizzare l'automobile come alternativa di trasporto. Questo metodo permette di cogliere il ruolo effettivo del servizio ferroviario nell'attivare consumi e valore economico per i territori.

In questo contesto, il servizio ferroviario assume la funzione di **leva abilitante per lo sviluppo del turismo sostenibile**, riducendo le barriere di accesso alle destinazioni e distribuendo i flussi turistici in modo più equilibrato sul territorio nazionale. Il potenziamento dei collegamenti diretti e l'introduzione di soluzioni integrate

di viaggio consentono infatti di raggiungere con facilità località stagionali, mete culturali e aree di particolare interesse naturalistico, favorendo la valorizzazione delle economie locali e la crescita dei settori collegati.

Nelle aree servite dall'Alta Velocità si registra un incremento significativo del turismo nazionale, con aumenti stimati tra il 20% e il 50% per alcune località turistiche, a conferma dell'effetto diretto del treno sulla domanda e sulla spesa dei visitatori. L'impatto risulta ancora più marcato considerando i turisti stranieri: in diverse destinazioni collegate dall'Alta Velocità gli arrivi di visitatori stranieri più che raddoppiano, grazie alla maggiore accessibilità e alla possibilità di integrare il treno in itinerari di viaggio di medio-lunga distanza. L'aumento della spesa media associata ai flussi internazionali amplifica ulteriormente il contributo economico generato sul territorio⁶.

⁶Tartaglia, M., & Lopresti, I. (2023). *The relationship between high-speed rail accessibility and tourism demand: The case study of Italy*. FS Research Center.

La riduzione dei tempi di viaggio resa possibile dall'Alta Velocità ha inoltre migliorato in modo sostanziale l'accessibilità alle destinazioni turistiche, rendendo più vicine e facilmente raggiungibili numerose località. Nel periodo 2009–2019, il potenziamento dell'offerta AV ha determinato un risparmio medio di 57 minuti, ampliando il bacino di attrazione delle destinazioni e rafforzandone la competitività rispetto ad altri mezzi di trasporto.

In occasione dell'orario estivo, Trenitalia rafforza ulteriormente il proprio ruolo di abilitatore della mobilità turistica sostenibile introducendo nuovi collegamenti Alta Velocità e Intercity, come i **Frecciarossa diretti verso il Sud Italia** e i servizi **Freccialink** verso località costiere e culturali. L'azienda sostiene inoltre eventi sportivi e culturali di rilevanza nazionale in qualità di **Official Green Carrier**, facilitando l'accesso a grandi iniziative e consolidando il legame tra mobilità ferroviaria, attrattività territoriale e sviluppo turistico.



Costi evitati degli incidenti stradali, della congestione stradale e dell'operatività delle automobili



La promozione del treno come alternativa all'utilizzo dell'automobile genera benefici significativi non solo in termini di riduzione della congestione stradale, ma anche di miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema dei trasporti e di risparmio economico per i viaggiatori. **Il trasferimento modale dalla gomma al ferro riduce infatti la pressione sulle infrastrutture stradali**, migliora la fluidità della circolazione urbana ed extraurbana e consente ai passeggeri di evitare una serie di costi operativi direttamente associati all'utilizzo del veicolo privato – come carburante, pedaggi, parcheggi e manutenzione. Questi effetti congiunti rafforzano ulteriormente il valore della scelta ferroviaria all'interno di un sistema di mobilità sostenibile.

Nel 2025, l'impatto positivo generato grazie alla scelta del treno in alternativa all'automobile è stimato per circa **1 miliardo di euro** in costi evitati per le persone e la collettività derivanti dagli incidenti.



Costi evitati degli incidenti

≈ **1.020 mln €**

Tale valore riflette la differenza tra i costi evitati per gli incidenti stradali, pari a circa **1,2 miliardi di euro**, e i costi generati da incidenti ferroviari, pari a circa **-200 milioni di euro**.



Costi della congestione stradale evitati

≈ **910 mln €**

La congestione stradale evitata, stimata in oltre **900 milioni di euro**, rappresenta i costi evitati derivanti dalla riduzione del traffico veicolare, generata dai passeggeri che scelgono il treno in alternativa all'automobile. La valutazione considera la quota di utenti che, in assenza dell'opzione ferroviaria, avrebbe fatto ricorso al mezzo privato, combinandolo al valore del tempo che gli automobilisti avrebbero perso rispetto ad una condizione di flusso libero.

**Costi per l'operatività
delle automobili evitati**
≈ 710 mln €



A questi effetti si aggiunge il risparmio legato ai **costi per l'operatività delle automobili evitati**, pari a **oltre 700 milioni di euro**, che deriva dalla riduzione dell'uso del veicolo privato da parte dei viaggiatori che scelgono il servizio ferroviario. In tale categoria rientrano le spese connesse al mantenimento e all'utilizzo del mezzo, come carburante, pedaggi, manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nel loro complesso, questi elementi confermano la capacità del trasporto ferroviario di ridurre inefficienze e costi generati dalla mobilità su gomma. L'effetto positivo dello shift modale si traduce inoltre in un miglioramento dell'efficienza urbana. Le analisi sull'accessibilità delle principali città italiane mostrano che, nei contesti caratterizzati da un uso intensivo dell'automobile, il tempo necessario per raggiungere o lasciare una stazione può aumentare di oltre il 50% nelle ore di punta. Al contrario, nelle città più compatte e meglio integrate con

il trasporto pubblico locale e con la mobilità attiva (camminabilità, ciclabilità), la variazione dei tempi di accesso ed egresso si mantiene contenuta, tra il 3% e il 5%⁷. Queste evidenze confermano come il potenziamento dei servizi ferroviari e delle connessioni intermodali contribuisca a ridurre la congestione e a migliorare la qualità della mobilità urbana.

La diminuzione del traffico stradale comporta anche un incremento della sicurezza complessiva della circolazione, poiché la riduzione dei veicoli in movimento implica una diminuzione del rischio di sinistri. Questo beneficio è ulteriormente rafforzato dalle politiche di intermodalità e di mobilità dolce promosse da Trenitalia, che favoriscono soluzioni alternative all'automobile anche nelle tratte di primo e ultimo miglio. L'azienda, infatti, mette a disposizione oltre **9.500 postazioni stazioni bici** sui treni Intercity e Regionale e promuove l'integrazione con servizi di micromobilità e sharing, rendendo più sostenibile e sicura l'intera catena dello spostamento.

34 ⁷ Montenegro, E., Tartaglia, M., & Farsi, M. (2025). *Beyond the station: The impact of first and last mile on perceived accessibility in high-speed rail travel*. FS Research Center.

Nel loro insieme, la **riduzione della congestione stradale, degli incidenti e dei costi operativi delle automobili evitati costituisce un beneficio strutturale per la collettività**. Il treno si conferma così non solo come mezzo di trasporto efficiente e sicuro, ma anche come una scelta economicamente vantaggiosa per i viaggiatori, capace di migliorare la qualità della vita e di contribuire alla sostenibilità del sistema di mobilità italiano.

Per arrivare in stazione o per proseguire il viaggio in maniera sostenibile, una volta scesi dal treno, si può scegliere tra:

Scooter elettrico in sharing



Vehicle-sharing
(con macchine ibride ed elettriche)



Servizi trasporto bici
e mezzi di micromobilità a bordo treno



Guadagno aggiuntivo per i lavoratori pendolari e costi evitati per gli studenti universitari pendolari



Il servizio ferroviario svolge un ruolo determinante nel **collegare aree periferiche con le principali città metropolitane, ampliando l'accesso al mercato del lavoro, ai percorsi formativi e alle opportunità professionali**. Grazie a una programmazione dei servizi mirata alle esigenze del pendolarismo e focalizzata sulle fasce orarie di ingresso e uscita da luoghi di lavoro e di studio, Trenitalia permette a un numero crescente di persone di raggiungere quotidianamente poli occupazionali e universitari più attrattivi, senza dover cambiare residenza né sostenere costi aggiuntivi di mobilità o alloggio.

Il beneficio generato per i lavoratori pendolari – pari a **oltre 500 milioni di euro** – rappresenta il valore associato alla possibilità di accedere a città metropolitane caratterizzate da livelli retributivi medi più elevati rispetto



Guadagno aggiuntivo per i lavoratori pendolari

≈ 500 mln €

a quelli registrati nelle aree periferiche di partenza. Il trasferimento modale facilitato dal servizio ferroviario riduce infatti le barriere geografiche tra luogo di residenza e luogo di lavoro, consentendo ai pendolari di accedere a occupazioni meglio retribuite e più qualificate.

Nel 2025 il traffico del Regionale ha raggiunto **oltre 413 milioni di passeggeri**, confermando il ruolo del trasporto ferroviario come infrastruttura essenziale per la mobilità quotidiana e per il funzionamento dei mercati del lavoro locali. La qualità, l'affidabilità e la continuità del servizio rappresentano condizioni indispensabili affinché tale accessibilità si traduca in un beneficio economico stabile, sostenendo forme strutturali di pendolarismo e contribuendo alla coesione territoriale.

Costi evitati per gli studenti universitari pendolari

≈ 120 mln €



In aggiunta, i costi evitati per gli studenti universitari che utilizzano il treno per raggiungere le sedi accademiche sono quantificati in **circa 120 milioni di euro**. La disponibilità di collegamenti ferroviari consente infatti a molti studenti di frequentare università situate anche a distanze significative dal comune di residenza senza dover sostenere le spese legate all'affitto nelle città universitarie.

Questo impatto evidenzia il ruolo del trasporto ferroviario come fattore di equità nell'accesso agli studi superiori. La possibilità di raggiungere le sedi di studio in tempi adeguati permette a un numero maggiore di giovani di mantenere la residenza nel territorio di origine, riducendo gli oneri economici associati al percorso formativo e ampliando l'accessibilità all'istruzione terziaria. A ciò si aggiunge un effetto di sistema: la presenza di una stazione Alta Velocità in una provincia è associata a un aumento significativo degli studenti fuori sede immatricolati al primo anno, segnalando che un

miglioramento dei collegamenti facilita scelte universitarie basate sulla qualità dell'offerta formativa più che sulla mera vicinanza geografica⁸. In questo modo, **il treno contribuisce a ridurre le disuguaglianze territoriali e a favorire una più ampia mobilità sociale.**

A sostegno dei benefici generati per lavoratori e studenti, **Trenitalia mette a disposizione un articolato sistema di abbonamenti e programmi di fidelizzazione** che rendono il pendolarismo quotidiano più accessibile. Gli abbonamenti per i servizi del Regionale, Intercity e Alta Velocità permettono viaggi illimitati su specifiche tratte o relazioni, garantendo un risparmio rispetto all'acquisto di biglietti singoli e favorendo la stabilizzazione dei costi di mobilità nel tempo. Le diverse formule, incluse quelle integrate con il trasporto locale, rispondono alle esigenze di chi si sposta regolarmente per lavoro o studio.

A questi strumenti si affiancano programmi di fidelizzazione come **CartaFRECCIA**, dedicata ai viaggiatori dei servizi Alta Velocità, che consente di accumulare punti convertibili in biglietti premio o upgrade, e **X-GO**, rivolto ai clienti dei servizi del Regionale e Intercity, che permette di ottenere *cashback* sui viaggi successivi.

⁸Tartaglia, M., & Lopresti, I. (2023). *The relationship between high-speed rail accessibility and tourism demand: The case study of Italy*. FS Research Center.

Costi evitati derivanti dalle tariffe agevolate



L'accessibilità e l'inclusione rappresentano principi centrali nella strategia di Trenitalia, che si impegna a garantire un sistema di mobilità sempre più equo e accessibile per tutti i cittadini. In tale contesto, le politiche tariffarie agevolate costituiscono uno strumento fondamentale per ridurre le barriere economiche all'utilizzo del trasporto ferroviario, favorendo l'accesso al servizio da parte di specifiche categorie di viaggiatori e contribuendo a promuovere una mobilità più inclusiva e sostenibile.

L'impatto dei costi evitati derivanti dalle tariffe agevolate è pari a **circa 50 milioni di euro** e rappresenta il beneficio economico complessivo generato per i viaggiatori grazie all'accesso a titoli di viaggio a prezzo calmierato rispetto alle tariffe ordinarie. Tale valore è stimato considerando il numero di utenti che hanno usufruito delle agevolazioni e valorizzato attraverso la differenza tra il costo pieno dei



Costi evitati derivanti dalle tariffe agevolate

≈ 50 mln €

titoli di viaggio e il prezzo effettivamente sostenuto. In questo modo, l'analisi traduce in termini economici il risparmio generato per gli utenti, evidenziando il contributo delle politiche tariffarie nel favorire una mobilità più accessibile, con particolare riferimento alle categorie di viaggiatori beneficiarie delle agevolazioni, tra cui **giovani** (under 30), **senior** (over 60), **persone a mobilità ridotta ed eventuali accompagnatori**.

Tra le principali iniziative finalizzate a favorire le categorie di viaggiatori beneficiarie di cui sopra, la Società ha sviluppato una serie di **servizi dedicati** per migliorare l'esperienza di viaggio delle persone con disabilità o esigenze specifiche. Tra questi, il servizio di video-interpretariato in **Lingua dei Segni Italiana** (LIS), attivo quotidianamente in numerose stazioni, consente alle persone sorde di comunicare in tempo reale con il personale di assistenza, facilitando l'accesso alle

informazioni di viaggio e ai servizi di biglietteria.

A ciò si affiancano iniziative strutturate come il **servizio PostoBlu**, che permette alle persone con disabilità o a ridotta mobilità di prenotare assistenza e posti dedicati a bordo dei treni, garantendo un'esperienza di viaggio accessibile, sicura e senza barriere. Questo servizio rappresenta un elemento chiave nell'ambito dell'accessibilità, contribuendo a rendere il trasporto ferroviario fruibile anche per le categorie più vulnerabili.



Contributo al valore aggiunto nelle attività commerciali delle stazioni ferroviarie



Nel 2025 il contributo al **valore aggiunto generato dai passeggeri di Trenitalia nelle attività commerciali situate all'interno delle stazioni ferroviarie** è pari a oltre 30 milioni di euro. L'impatto quantifica il valore creato dagli esercizi commerciali presenti nelle stazioni **Platinum e Gold⁹** – negozi, bar, ristoranti e servizi – e tiene conto della quota di passeggeri Trenitalia sul totale dei viaggiatori che transitano nei principali hub ferroviari. La mobilità ferroviaria rappresenta infatti un fattore abilitante per la domanda commerciale all'interno delle stazioni, alimentando un flusso costante e significativo di clienti potenziali.

In quest'ottica, le stazioni ferroviarie vanno oltre la loro funzione primaria di nodo infrastrutturale: si configurano come **poli urbani integrati, capaci di generare valore economico, ospitare servizi e favorire la vitalità del**



Contributo al valore aggiunto nelle attività commerciali delle stazioni

≈ 30 mln €

territorio. Si affermano sempre di più come **spazi di connessione e luoghi multifunzionali, in cui mobilità, commercio e servizi convivono.** L'intenso flusso di passeggeri generato dal servizio ferroviario sostiene l'economia degli hub, rendendo le stazioni elementi centrali nel tessuto urbano. In particolare, le stazioni dell'Alta Velocità si configurano come veri e propri *gateway urbani*, con un ruolo che trascende quello del semplice punto di accesso ai treni.

L'accessibilità, la frequenza dei collegamenti e la qualità dell'offerta di mobilità contribuiscono ad aumentare i flussi di persone e a prolungare il tempo di permanenza all'interno delle aree di stazione. Ciò produce effetti positivi non solo sulle attività commerciali interne, ma anche sull'attrattività delle aree circostanti.

Il contributo economico delle stazioni varia in funzione del contesto urbano in cui si inseriscono: in alcuni casi rafforzano dinamiche commerciali già esistenti, in altri contribuiscono ad attivarne di nuove, incidendo su processi di rigenerazione urbana e affermandosi come elementi chiave dell'integrazione tra mobilità e sviluppo urbano¹⁰.

Nel complesso, questi fattori consolidano il **ruolo delle stazioni ferroviarie come generatori di valore aggiunto per le attività commerciali ospitate**. La spesa dei viaggiatori, unita alla crescente centralità delle stazioni come luoghi di servizio, relazione e vita urbana, alimenta dinamiche economiche positive sia all'interno degli hub ferroviari sia nelle aree limitrofe. Analisi recenti mostrano, ad esempio, che la prossimità alle stazioni dell'Alta Velocità è associata a una maggiore domanda di alloggi turistici e ad un utilizzo più intenso delle strutture ricettive nelle zone adiacenti, con ricadute favorevoli sulla vitalità economica dei territori¹¹.

Il ruolo delle stazioni come spazi di accoglienza e servizio è ulteriormente rafforzato dagli interventi di Trenitalia volti a migliorare la qualità dell'esperienza dei viaggiatori.

Il Gruppo mette a disposizione spazi dedicati come **FRECCIALounge, FRECCIAClub e sale Freccia**, oltre a punti di customer service e servizi di assistenza.

Attualmente sono operative **17 sale dedicate** nelle principali stazioni italiane, pensate per rendere più confortevole la permanenza dei viaggiatori. A ciò si aggiunge un sistema capillare di canali fisici e digitali che facilitano l'accesso ai servizi: oltre **210 biglietterie**, più di **2.000 macchine self-service**, circa **40.000 punti vendita terzi**, oltre ai canali digitali – sito web e App Trenitalia.

¹⁰ Cerullo, M., Chinzari, C., Pasqua, E., Pignatone, G., Radicioni, M., Ravà, S., & Tartaglia, M. (2025). High-speed rail as a catalyst for high-quality urban development: Lessons from case studies. FS Research Center; ¹¹ Fulponi, J. I., Tartaglia, M., & Nourbakhsh, S. (2025). Unpacking the impact of high-speed rail on the short-term rental market: A machine learning approach using Airbnb data in Italy. FS Research Center

Oltre **210** biglietterie
e **2.000** macchine
self-service

Oltre **12.400**
Agenzie di viaggio, di cui circa
5.000 punti vendita all'estero

Oltre **150**
Tour Operator

Oltre **76.700**
aziende aderenti ai programmi
“Trenitalia for Business”

18
Uffici Gruppi

40.000
punti vendita terzi
diffusi sul territorio





destinazione destination
partenza departure
21
OSTITUZIONI CON BUS AI TRENI RE MILA
informazioni information

interCity

iC

Valore del tempo di viaggio



Alla luce della crescente centralità che il valore del tempo riveste nella vita quotidiana dei cittadini, il viaggio in treno assume un ruolo sempre più rilevante nell'esperienza complessiva di mobilità. In questo contesto, **il tempo trascorso a bordo può configurarsi come un'opportunità**, in quanto consente ai passeggeri di dedicarsi ad attività personali o lavorative durante il tragitto. Inoltre, al fine di garantire la qualità del servizio e la soddisfazione dei passeggeri, **Trenitalia presta la massima attenzione alla puntualità** attraverso il monitoraggio delle inefficienze del servizio che possono causare disagi e ritardi.

L'impatto complessivo associato al valore del tempo di viaggio è pari a circa **-500 milioni di euro**. Tale valore riflette la differenza tra il beneficio derivante dalla possibilità di utilizzare il tempo trascorso a bordo per attività produttive e lavorative che possono essere svolte



Valore del tempo di viaggio

≈ -500 mln €

nelle tratte a media e lunga percorrenza, quali Alta Velocità ed Intercity, pari a circa **200 milioni di euro**, e il costo associato al tempo perso dai viaggiatori a causa di inefficienze del servizio, pari a circa **-700 milioni di euro**. La componente negativa rilette le ore di viaggio aggiuntive dovute a disservizi e irregolarità, le cui cause non sono interamente riconducibili al servizio erogato da Trenitalia, ma includono anche ritardi imputabili al gestore dell'infrastruttura ferroviaria e ad altre cause esogene

Nel complesso, l'analisi evidenzia come **la qualità del servizio ferroviario** rappresenti un **elemento chiave** nella determinazione del **valore del tempo per i viaggiatori**. Il miglioramento della puntualità e della regolarità del servizio costituisce pertanto una leva fondamentale per ridurre gli impatti negativi e massimizzare il valore generato dal tempo trascorso a bordo.

Regionale



94 83 0521 564-21-T1

Costi evitati delle emissioni di CO₂e e di inquinanti atmosferici



Il trasporto ferroviario rappresenta una delle modalità di mobilità a minore impatto ambientale e costituisce un elemento fondamentale nei processi di decarbonizzazione del settore dei trasporti.

Il principale contributo ambientale del servizio ferroviario è rappresentato dalle emissioni di CO₂e evitate, calcolate come differenza tra le emissioni che si sarebbero generate dall'utilizzo dell'automobile e le emissioni generate dal trasporto ferroviario, pari a circa **3,9 milioni di tonnellate di CO₂e evitate**. Complessivamente, nel 2025 il saldo emissivo netto si traduce in un beneficio, in termini di costi evitati per la mitigazione dei cambiamenti climatici, pari a **circa 480 milioni di euro**, confermando il ruolo del trasporto ferroviario nel diminuire in modo sostanziale gli impatti ambientali dell'intero comparto dei trasporti.



Costi evitati delle
emissioni di CO₂e

≈ 480 mln €

Il coinvolgimento dei viaggiatori è un elemento determinante, poiché l'entità degli impatti ambientali dipende principalmente dalle **scelte dei viaggiatori**. All'aumentare del numero di persone che scelgono il treno, infatti, aumenta proporzionalmente il beneficio ambientale complessivo. Per questo Trenitalia promuove scelte di mobilità responsabili offrendo informazioni trasparenti sugli impatti ambientali delle diverse modalità. L'integrazione del calcolatore **EcoPassenger** nei sistemi di vendita consente ai clienti di visualizzare in fase di acquisto le emissioni di CO₂ del viaggio in treno e confrontarle con quelle di altri mezzi. Trenitalia è stata la prima impresa ferroviaria europea a adottare questo strumento, inizialmente sui servizi Alta Velocità e successivamente anche sui servizi Intercity e Regionale, favorendo uno shift modale crescente verso il treno.

Parallelamente, Trenitalia contribuisce alla riduzione delle emissioni attraverso un **ampio programma di innovazione tecnologica e di rinnovo della flotta**. I nuovi treni elettrici ad alta efficienza, consumano fino al 30% in meno di energia rispetto ai modelli più vetusti, contribuendo in modo determinante alla riduzione dei consumi.

Sulle tratte non elettrificate, i treni dotati di tripla alimentazione (elettrico – diesel – batterie), permettono un significativo contenimento dell'uso di carburante. Nel 2025 l'intensità emissiva media del servizio ferroviario di Trenitalia si attesta su circa **20 gCO₂e per passeggero-km**, rispetto alle emissioni chilometriche dell'automobile pari a 36 gCO₂e¹².



Costi evitati delle emissioni di inquinanti atmosferici

≈ 170 mln €

Il trasferimento modale dal trasporto su gomma al treno contribuisce ad evitare le emissioni dei principali inquinanti atmosferici legati alla mobilità stradale, con miglioramenti significativi per la qualità dell'aria nelle aree urbane. L'impatto netto in termini di inquinamento atmosferico – calcolato come differenza tra le emissioni che si sarebbero generate dall'utilizzo dell'automobile e le emissioni generate dal trasporto ferroviario – è pari a circa **6.000 tonnellate di ossidi di azoto (NO_x) e 800 tonnellate di particolato fine (PM₁₀) evitate**. Il beneficio economico per la collettività, rappresentato dai costi evitati associati ai danni dell'inquinamento atmosferico, è stimato in **circa 170 milioni di euro**.

¹² UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (2024)





NOTA METODOLOGICA

NOTA METODOLOGICA

Descrizione dell'impatto	Metodologia di calcolo
Dimensione economica	
Contributo al PIL	
<p>Valore economico complessivo generato dal servizio ferroviario, derivante dagli effetti diretti, indiretti e indotti sull'economia.</p>	<p>Applicazione del modello Input-Output, che permette di valutare le interdipendenze tra settori economici al fine di misurare gli impatti diretti, indiretti e indotti generati dalle attività del Gruppo e lungo la propria catena di fornitura. Il contributo al PIL rappresenta il valore aggiunto dei settori attivati aumentato delle imposte sui prodotti.</p>
Dimensione sociale	
Valore della mobilità	
<p>Beneficio derivante dal servizio di trasporto in treno erogato, che permette ai viaggiatori di spostarsi lungo le tratte coperte dal servizio per soddisfare le proprie esigenze.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando la distanza totale percorsa dai passeggeri di Trenitalia per la disponibilità dei viaggiatori a pagare per gli spostamenti. Tale valore è ottenuto dal rapporto tra spesa per consumi finali in trasporti delle famiglie italiane e distanza totale percorsa in Italia con mezzi di trasporto pubblici e privati.</p>
Contributo al valore aggiunto nelle località turistiche	
<p>Valore aggiunto generato dalle spese che i viaggiatori effettuano nelle località turistiche raggiunte in treno.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando la quota di viaggiatori che hanno utilizzato il treno per raggiungere località turistiche per motivi di turismo, e che non avrebbero potuto utilizzare l'automobile, per la spesa media che i viaggiatori effettuano nelle località turistiche in Italia.</p>

Descrizione dell'impatto	Metodologia di calcolo
<p>Costi evitati degli incidenti</p>	
<p>Differenza tra (i) i costi evitati per la collettività derivanti dagli incidenti stradali che non si sono verificati grazie all'utilizzo del treno in alternativa all'automobile e (ii) i costi generati da incidenti ferroviari.</p>	<p>L'impatto è calcolato come differenza tra i costi evitati per gli incidenti stradali e i costi medi sostenuti per gli incidenti ferroviari. I primi sono ottenuti moltiplicando la quota di viaggiatori che, in assenza del treno, avrebbe potuto utilizzare l'automobile per i costi medi sostenuti dal soggetto infortunato e dalla collettività (es. sistema sanitario nazionale) a seguito di incidenti stradali. I secondi, invece, considerano i costi medi sostenuti dai medesimi soggetti a seguito di incidenti ferroviari.</p>
<p>Costi della congestione stradale evitati</p>	
<p>Costi evitati per la collettività derivanti dalla congestione stradale che non si è verificata grazie all'utilizzo del treno in alternativa all'automobile.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando la quota di viaggiatori che, in assenza del treno, avrebbe potuto utilizzare l'automobile per il costo sociale della congestione stradale evitata, ovvero il valore del tempo di viaggio perso dagli automobilisti rispetto a una situazione di flusso libero.</p>
<p>Costi evitati per l'operatività delle automobili</p>	
<p>Costi evitati per i viaggiatori derivanti dalle spese per l'operatività delle automobili (es. carburante, manutenzione, pedaggi autostradali, ecc.) che non sono state sostenute grazie all'utilizzo del treno in alternativa all'automobile.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando la quota di viaggiatori che, in assenza del treno, avrebbe potuto utilizzare l'automobile per la differenza tra il costo medio chilometrico di un viaggio in treno e quello per l'esercizio di un'automobile (carburante, usura degli pneumatici, manutenzione/riparazione e pedaggi autostradali)</p>

Descrizione dell'impatto	Metodologia di calcolo
<p>Guadagno aggiuntivo per i lavoratori pendolari</p> <p>Beneficio per i viaggiatori derivante dall'accesso a redditi più elevati grazie al collegamento ferroviario tra le aree periferiche e le città metropolitane.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando la quota di viaggiatori che si sono recati nelle città metropolitane da aree periferiche per lavoro abituale, e che non avrebbero potuto utilizzare l'automobile, per la differenza tra il reddito medio nelle aree metropolitane rispetto a quello delle aree periferiche.</p>
<p>Costi evitati per gli studenti universitari pendolari</p> <p>Costi evitati per gli studenti derivanti dalle spese per l'affitto che non sono state sostenute grazie alla disponibilità del treno per raggiungere le università.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando la quota di viaggiatori compresi tra 19 e 27 anni che si sono recati nelle principali città universitarie per motivi di studio, e che non avrebbero potuto utilizzare l'automobile, per il costo medio dell'affitto di una camera per studenti.</p>
<p>Costi evitati derivanti dalle tariffe agevolate</p> <p>Costi evitati per i viaggiatori derivanti dall'acquisto di titoli di viaggio agevolati.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando numero di viaggiatori che hanno usufruito di titoli di viaggio agevolati per la differenza tra il costo intero dei titoli di viaggio e il costo ottenuto applicando le tariffe agevolate.</p>
<p>Contributo al valore aggiunto nelle attività commerciali delle stazioni ferroviarie</p> <p>Valore aggiunto generato dalle spese che i viaggiatori effettuano nelle attività commerciali situate nelle stazioni ferroviarie.</p>	<p>L'impatto è calcolato considerando il valore aggiunto generato dalle attività commerciali presenti nelle stazioni ferroviarie attribuibile alla quota di viaggiatori di Trenitalia.</p>

Descrizione dell'impatto	Metodologia di calcolo
<p>Valore del tempo di viaggio</p> <p>Differenza tra (i) il valore del tempo speso in treno per svolgere attività lavorative e (ii) il valore del tempo perso dai viaggiatori a causa dei ritardi dei treni.</p>	<p>L'impatto è calcolato come differenza tra il valore del tempo speso in treno per svolgere attività lavorative e il costo del tempo di viaggio perso dai viaggiatori. Il primo è ottenuto moltiplicando le ore di viaggio trascorse in treni Alta Velocità e Intercity per il valore della retribuzione oraria lorda in Italia. Il secondo, invece, è ottenuto moltiplicando le ore di viaggio aggiuntive imputabili ai ritardi del treno, sia attribuibili a cause interne che esterne, per il valore del tempo.</p>
Dimensione ambientale	
<p>Costi evitati delle emissioni di CO₂e</p> <p>Costi evitati per la collettività derivanti dalle emissioni di CO₂e che non si sono generate grazie alla scelta dei passeggeri di utilizzare il treno in alternativa all'automobile.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando le emissioni di CO₂e evitate dai viaggiatori – pari alla differenza tra le emissioni che si sarebbero generate dall'utilizzo dell'automobile e le emissioni generate dal trasporto ferroviario – per il costo di mitigazione dei cambiamenti climatici.</p>
<p>Costi evitati delle emissioni di inquinanti atmosferici</p> <p>Costi evitati per la collettività derivanti dalle emissioni di inquinanti atmosferici che non si sono generate grazie alla scelta dei passeggeri di utilizzare il treno in alternativa all'automobile.</p>	<p>L'impatto è calcolato moltiplicando le emissioni di inquinanti atmosferici evitate dai viaggiatori – pari alla differenza tra le emissioni che si sarebbero generate dall'utilizzo dell'automobile e le emissioni generate dal trasporto ferroviario – per il costo del danno derivante dall'inquinamento dell'aria.</p>

