

## **Fs, 30mila tonnellate di CO2 in meno grazie all'Alta Velocità. -70% di emissioni nocive rispetto all'aereo, -63% rispetto all'auto**

Trentamila tonnellate di CO2 in meno all'anno<sup>1</sup>: tanto vale in termini ambientali la costante crescita di viaggiatori registrata negli ultimi 13 mesi sull'Alta Velocità.

Il Frecciarossa consente infatti un risparmio in emissioni nocive del 70% rispetto all'aereo e del 63% rispetto all'auto<sup>2</sup>.

L'attivazione della linea AV Bologna – Milano a dicembre 2008 e il completamento dell'intero asse Torino-Salerno a dicembre 2009, si stanno traducendo in concreti vantaggi ecologici. Sono più di un milione al mese gli italiani che scelgono il Frecciarossa: tra Roma e Milano l'aumento medio di viaggiatori è stato di circa il 25% rispetto al 2008, portando la quota di mercato del treno, rispetto agli altri vettori, dal 38 al 50%.

Ma i benefici sull'ambiente del sistema ferroviario arrivano soprattutto dal trasporto locale. Sono quasi 1.700.000 i pendolari che ogni giorno utilizzano il treno per recarsi al lavoro: se decidessero di punto in bianco di prendere tutti l'auto avremmo una fila di automobili lunga quanto 19.000 campi di calcio o un unico serpentone di vetture lungo 3 volte l'intera Autostrada del Sole, da Milano fino a Napoli<sup>3</sup>.

La loro scelta virtuosa sottrae 1.400.000 tonnellate di emissioni nocive all'anno dall'atmosfera<sup>4</sup>.

Il 2009 ha visto una sostanziale conferma della domanda del trasporto regionale rispetto all'anno scorso. 1.680.000 pendolari al giorno (dato medio di un giorno ferialo), 513 milioni durante tutto l'anno, per una percorrenza complessiva di 22.180 milioni di chilometri. In questi ultimi mesi si sono create le premesse perché questi dati possano crescere: il piano da 2 miliardi di investimenti del Gruppo FS, reso possibile anche grazie ai nuovi contratti di servizio firmati da quasi tutte le Regioni con la sola eccezione del Piemonte, è uno dei presupposti per il rilancio del servizio regionale e per un'ulteriore conseguente crescita dei passeggeri, a tutto beneficio dell'ambiente.

---

1 Fonte [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org). Risparmio calcolato considerando il potenziale adeguamento dell'offerta aerea e del traffico stradale ai cambiamenti già avvenuti della domanda.

2 Fonte: Studio IWWI INFRAS 2004 (dati Europa 2000)

3 Il numero delle auto che avremmo in più sulla strada si ottiene dividendo il numero giornaliero di pendolari su ferro (1.680.000), per 2 (viaggio di andata e di ritorno) e poi ancora per 1,5 (coefficiente medio di riempimento delle auto secondo Ecopassenger – Environmental Methodology and Data, Final Report, June 2008).

Il calcolo tiene poi conto della lunghezza media di un'auto di media cilindrata (4 m.) rapportata a quella di un campo di calcio (120 m.) e alla lunghezza totale dell'A1 Milano – Napoli (759 km).

4 Emissioni calcolate moltiplicando il numero di passeggeri all'anno del trasporto ferroviario regionale (513 milioni ca.) per 2,7 kg di CO2 (differenza tra le emissioni per passeggero di CO2 prodotte dal treno e quelle prodotte dall'auto) tenendo conto del percorso medio giornaliero effettuato da un pendolare (Circa 40 km).