



[Politica](#)
[Esteri](#)
[Economia](#)
[Attualità](#)
[Sport](#)
[Cultura &](#)
[Editoriale](#)
[Sicilia](#)
[Torino](#)
[Per gli](#)
[Archivio](#)

Spettacolo

Abbonati

ECONOMIA

Il bus degli studenti e le buone intenzioni

di Pietro Serbassi - 7 Ottobre 2026



Data
Experience

www.sylla.it

Notizie Video



Nel Documento programmatico di finanza pubblica il trasporto pubblico locale occupa una riga. Si trova nella Relazione che accompagna la richiesta di attivare la clausola di salvaguardia europea, tra le misure contro il caro energia, e annuncia interventi per favorire l'uso dei mezzi pubblici da parte degli studenti. Non indica risorse, né strumenti, né tempi. Ad oggi somiglia più a una buona intenzione che a un progetto di governo, e come ricordava Samuel Johnson, riprendendo un antico proverbio, di buone intenzioni è lastricata la strada dell'inferno.

L'idea, sia chiaro, è giusta. Il caro energia ha spinto l'inflazione al 4,1 per cento a settembre e ha colpito soprattutto le famiglie meno abbienti, per le quali l'energia pesa sul bilancio più del doppio che per quelle benestanti. Spostare uno studente dall'auto all'autobus riduce consumi, emissioni e spesa. Ma una misura che incentiva la domanda funziona solo se esiste un'offerta capace di accoglierla, e sull'offerta il documento tace.

Le ultime news

Le risorse straordinarie concesse dall'Europa sono investimenti, reti, tranvie, metropolitane. Il servizio, invece, vive di spesa corrente, cioè contratti, energia, manutenzione e personale. Un abbonamento scontato non aggiunge una corsa alle sette e mezza del mattino. Lo stesso vale per i venticinque treni regionali e le quaranta stazioni che il PNRR lascia in eredità. Un treno nuovo fermo in deposito, senza equipaggi e senza tracce orarie, non sposta nessuno.

Per trasformare l'intenzione in progetto servono alcune scelte precise. La prima riguarda la misura stessa. Meglio un abbonamento scolastico e universitario a prezzo calmierato, con il mancato ricavo compensato alle aziende, e una quota vincolata a corse aggiuntive negli orari di ingresso e uscita, coordinate con lo scaglionamento delle scuole.

La seconda riguarda il fisco. La detrazione del 19 per cento sugli abbonamenti è ferma a un tetto di 250 euro, e chi ha redditi bassi spesso non riesce a usarla. Andrebbe rafforzata e trasformata in credito d'imposta. Le risorse si possono trovare dentro un impegno che il governo ha già preso con Bruxelles, la riduzione delle agevolazioni fiscali dannose per l'ambiente. Spostare quei risparmi sul trasporto collettivo non peggiorerebbe i conti.

La terza riguarda il Fondo nazionale trasporti. Vale circa 5,3 miliardi, poco meno dell'anno scorso, mentre i prezzi corrono. Va indicizzato all'inflazione e ripartito finalmente con costi standard che includano il personale e i rinnovi contrattuali, superando un riparto ancora fermo al 2020. Allo stesso modo, i crediti d'imposta contro il rincaro del gasolio concessi quest'anno all'autotrasporto andrebbero estesi alle aziende che portano ogni giorno milioni di pendolari.

La quarta riguarda chi guida. Molte aziende faticano a trovare autisti, anche perché la patente professionale costa e resta a carico di chi cerca lavoro. Il DPFP rivendica i risultati del programma GOL e un fondo per la riqualificazione di chi percepisce la Naspi. Un percorso dedicato alla formazione degli autisti sarebbe un uso coerente di quegli strumenti.

Infine, le risorse europee. Il Piano sociale per il clima vale oltre nove miliardi fino al 2032 e riguarda anche il trasporto stradale. Una parte potrebbe sostenere abbonamenti per le famiglie vulnerabili e servizi nelle aree interne. Anche la Commissione, che quest'anno non insiste più sulla concorrenza nei servizi pubblici locali, lascia spazio a questa discussione. Ogni misura, poi, dovrebbe avere indicatori pubblici, come passeggeri, posti offerti, corse aggiunte, affollamento nelle ore di punta. Lo stesso documento chiede di misurare gli effetti delle politiche pubbliche, e sarebbe un buon terreno per cominciare.

La legge di bilancio dirà se quella riga diventerà una politica. Le proposte ci sono, e sono pronte per il confronto con chi dovrà scriverla. Un abbonamento in più è una buona notizia solo se alla fermata arriva anche l'autobus.

PER TUTTE LE NEWS DI [ATTUALITÀ](#)



[Torna alle notizie in home](#)

Dalla stessa categoria

Sanità, i numeri Gimbe:
"Tagli invisibili costano 18,8 miliardi"

Casa, aumentano gli affitti e pure le tensioni




EP EDIPROJET

RIVOLUZIONA IL MODO DI COMUNICARE

La Ediprojet S.r.l. offre alla propria clientela la possibilità di realizzare campagne di comunicazione mirate ai target di volta in volta individuati.

Una giovane società che grazie a un gruppo di professionisti esperti e specializzati nel settore della comunicazione integrata, è in grado di garantire un sicuro ritorno degli investimenti.

L'Identità

Quotidiano online

Direttore responsabile Adolfo Spezzaferro

Condirettore Giuseppe Ariola

Caporedattore Eleonora Ciaffoloni

Giornalisti Europei Soc. Coop.

Via Teulada, 52 - 00195, Roma

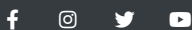
email: web@lidentita.it

Testata

Testata iscritta al n°225 del 07/12/2016 presso il Tribunale della Stampa di Roma già *Giornalisti Europei* fondata da Gino Falleri
 Impresa beneficiaria per questa testata dei contributi diretti per l'editoria di cui al decreto legislativo 15 maggio 2017, n. 70.

Impresa iscritta al ROC n°27012

[Privacy Policy](#) | [Cookie Policy](#)



© Copyright Giornalisti Europei soc. coop - P. Iva 14039411005