



Ministero dell'Università e della Ricerca
Consiglio Nazionale degli Studenti Universitari

Roma, 17 settembre 2026
Alla c.a.

del Ministro dell'Università e della Ricerca (MUR)

On. Anna Maria Bernini

gabinetto@pec.mur.gov.it

del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)

Sen. Matteo Salvini

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

del Ministro delle Economie e delle Finanze (MEF)

On. Giancarlo Giorgetti

ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it

LORO SEDI

OGGETTO: Istituzione di agevolazioni tariffarie strutturali e sussidi per lo spostamento degli studenti universitari, specializzandi e dottorandi in status fuorisede e pendolari.

Adunanza del 17 settembre 2026

VISTO l'art. 3 della Costituzione della Repubblica Italiana, il quale impone allo Stato il dovere inderogabile di rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che limitano l'uguaglianza dei cittadini e impediscono il pieno sviluppo della persona umana;

VISTO l'art. 34 della Costituzione, che sancisce il diritto dei capaci e meritevoli, anche se privi di mezzi, di aggiungere i gradi più alti degli studi;

VISTO l'art. 16 della Costituzione, a presidio della libera circolazione dei cittadini, in combinato disposto con il novellato art. 119, sesto comma, che riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità;

VISTO il Decreto Legislativo 29 marzo 2012, n. 68, recante la normativa di principio in materia di Diritto allo Studio. Nello specifico, l'art. 6, comma 1, lettera e), annovera formalmente i "trasporti" tra gli strumenti e i servizi per il conseguimento del successo formativo. Altresì, l'art. 7, comma 2, lettera b), stabilisce che l'importo standard della borsa di studio debba computare una voce "trasporto", comprendente gli abbonamenti urbani/extra-urbani e, per gli studenti fuorisede, il costo per il raggiungimento della sede di origine parametrato a



Ministero dell'Università e della Ricerca
Consiglio Nazionale degli Studenti Universitari

due viaggi l'anno, calcolati sulle tariffe più economiche.

PRESO ATTO che il sistema accademico italiano si regge strutturalmente su un'elevata mobilità studentesca. Secondo i dati ufficiali estratti dall'Anagrafe Nazionale Studenti (ANS) del MUR relativi all'A.A. 2023/2024, gli studenti "fuorisede" (immatricolati o iscritti in Atenei situati in province o regioni diverse da quelle di residenza) superano le 550.000 unità, rappresentando circa il 28-30% della popolazione accademica complessiva, con un flusso migratorio netto dal Mezzogiorno verso il Centro-Nord. A questa componente si somma la vasta platea degli studenti pendolari, che il XXVI Rapporto sul Profilo dei Laureati (Almaurea, 2024) quantifica stabilmente al 43,5% degli iscritti, i quali affrontano quotidianamente onerosi spostamenti interprovinciali o intraregionali;

RILEVATO che le politiche di *prezzo dinamico* applicate dalle principali aziende di trasporto ferroviario sull'Alta Velocità e sugli Intercity generano picchi tariffari insostenibili in concomitanza con le festività nazionali, le sessioni d'esame e le finestre di rientro accademico, periodi in cui la necessità di spostamento degli studenti è ineludibile;

CONSIDERATO che da un'analisi attenta del D.lgs. 68/2012, emerge un paradosso legislativo: il legislatore ha formalmente contemplato i "trasporti" tra i Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP), ma li ha regolamentati in maniera del tutto insufficiente. L'art. 7, comma 2, lettera b), nel quantificare la componente trasporto della borsa di studio per i fuorisede, la parametrizza al costo di "due viaggi l'anno". Questa previsione è anacronistica, in quanto ignora le reali dinamiche della vita accademica;

CONSIDERATO altresì che lo stesso art. 7 del D.lgs. 68/2012 fa riferimento alle "*tariffe più economiche del trasporto pubblico*", un parametro oggi inapplicabile per la mobilità a lunga percorrenza a causa dei continui rialzi dettati dagli algoritmi di mercato;

CONSIDERATO che le agevolazioni tariffarie sono state demandate alla mera discrezionalità commerciale dei vettori di trasporto, quali, a titolo esplicativo, l'attuale programma "*Welfare Plus*" di Trenitalia S.P.A. Il quale risulta accessibile unicamente a discrezione dei singoli Atenei tramite convenzioni specifiche e limita le sconti ai soli servizi ad Alta Velocità (Freccie). Ciò genera un duplice paradosso: esclude milioni di studenti pendolari (utenti di treni regionali) e discrimina in maniera inaccettabile intere macro-aree del Paese — *in primis* la Sicilia e ampie zone del Mezzogiorno — dove l'infrastruttura di Alta Velocità è di fatto inesistente o marginale;

CONSIDERATO che un intervento pubblico per calmierare i prezzi di spostamento è giuridicamente ed economicamente fattibile, come ampiamente dimostrato dal modello virtuoso istituito dalla Regione Siciliana. Si fa specifico riferimento alla misura introdotta per contrastare il fenomeno del "*Caro Voli*" (avviata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 461 del 15 novembre 2023 e prorogata per l'intero anno 2025 e 2026). Tale quadro normativo regionale prevede l'erogazione di sussidi diretti – gestiti tramite apposito bando pubblico e sportello telematico – a favore dei cittadini residenti che viaggiano da e per la Regione, stabilendo rimborsi che passano dal 25% al 50% del costo del biglietto specificamente per le categorie prioritarie, tra cui gli studenti fuorisede. Questo paradigma dimostra in modo inequivocabile che le istituzioni pubbliche possiedono gli strumenti tecnici e finanziari per intervenire in ausilio della mobilità studentesca;



Ministero dell'Università e della Ricerca
Consiglio Nazionale degli Studenti Universitari

CONSIDERATO che il modello "Unico Campania", al pari di altre analoghe iniziative regionali di agevolazione tariffaria per studenti universitari, specializzandi e dottorandi, pur costituendo un precedente virtuoso, resta concepito e limitato alla sola dimensione del trasporto pubblico regionale, risultando pertanto non completamente idoneo a rispondere alla reale fisionomia della mobilità studentesca, la quale, come già evidenziato, si sviluppa in larghissima parte su base interregionale e nazionale, a fronte di un flusso di studenti fuorisede che attraversano i confini regionali per raggiungere la sede del proprio Ateneo; che tale generalizzazione, per essere realmente efficace, non può quindi limitarsi a una mera replica del modello campano in ciascuna Regione su base di competenza territoriale esclusiva, la quale lascerebbe comunque privo di copertura lo spostamento tra le Regioni, ossia la componente più onerosa e strutturale della mobilità universitaria, ma deve necessariamente prevedere un coordinamento statale che estenda l'agevolazione anche alla tratta interregionale e nazionale, superando così la frammentazione regionale in favore di un sistema unitario di tutela del diritto alla mobilità dello studente, dello specializzando e del dottorando, indipendentemente dal confine amministrativo attraversato;

CONSIDERATO che un sistema di agevolazioni tariffarie realmente adeguato, esteso alla dimensione interregionale e nazionale, produrrebbe un beneficio che travalica la mera componente del trasporto, incidendo positivamente anche sull'annosa questione del caro-affitti che grava sugli studenti fuorisede; che, difatti, spostamenti rapidi, frequenti ed economicamente sostenibili consentirebbero a un numero significativo di studenti, specie quelli residenti in aree limitrofe o comunque raggiungibili in tempi ragionevoli dalla sede universitaria, di optare per il pendolarismo anche su base interregionale, in luogo della locazione di un immobile nei pressi dell'Ateneo, con conseguente alleggerimento della pressione della domanda sul mercato degli affitti nelle città universitarie e un concreto risparmio economico per le famiglie;

CONSIDERATO che il diritto allo studio passa anche attraverso la garanzia di una mobilità efficiente e sostenibile sotto il profilo economico per gli studenti e le studentesse fuorisede e pendolari, e che tale diritto risulta oggi parzialmente compromesso dalle persistenti carenze infrastrutturali che interessano soprattutto la rete ferroviaria in diverse aree del Sud e delle Isole, le quali necessitano, di interventi di ammodernamento sostenuti da adeguati investimenti e finanziamenti statali, al fine di ridurre il divario infrastrutturale rispetto al resto del territorio nazionale;

RITENUTO di particolare rilievo sanare la discrasia del D.lgs. 68/2012, affiancando alle mere convenzioni tariffarie anche un sistema di sussidi diretti, trasformando il trasporto da voce di costo marginale e sottostimata all'interno della borsa di studio a vero e proprio pilastro del welfare studentesco

Alla luce di quanto sopra,

IL CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI STUDENTI UNIVERSITARI

C H I E D E

(3)



Ministero dell'Università e della Ricerca
Consiglio Nazionale degli Studenti Universitari

che il Ministero dell'Università e della Ricerca (MUR), di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), si attivi tempestivamente al fine di:

1. Promuovere una modifica strutturale dell'art. 7 e dell'art. 8 del D.lgs. 29 marzo 2012, n. 68, superando l'anacronistico calcolo basato su "due viaggi annui" e inserendo formalmente i "Servizi e i sussidi diretti per la mobilità studentesca interregionale e di pendolarismo" all'interno dei Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP) garantiti dallo Stato.
2. Istituire un "Fondo Nazionale per la Mobilità Studentesca", dotato di una copertura finanziaria stabile volta a compensare l'abbattimento delle tariffe di viaggio, garantendo equità sociale mediante l'ancoraggio dell'entità delle agevolazioni all'indicatore ISEE/ISEE-U.
3. A superare l'attuale frammentazione delle agevolazioni su base volontaria (es. modello "Welfare Plus" di Trenitalia S.P.A.), promuovendo la stipula di un Accordo Quadro Interministeriale con i principali vettori ferroviari, automobilistici, aerei e marittimi nazionali. Tale intesa dovrà essere finalizzata all'istituzione di una "Tariffa Unica Studenti Universitari" strutturale, che assicuri una decurtazione fissa non inferiore al 50% ed estesa a tutte le tipologie di servizio (Alta Velocità, Intercity, tratte Regionali, bus, aereo e nave), garantendo in tal modo una piena parità di accesso a prescindere dal divario infrastrutturale dei territori.
4. Adottare un meccanismo di blocco tariffario sul trasporto ferroviario, automobilistico, aereo e marittimo, vietando l'applicazione di algoritmi di prezzo dinamico ai biglietti (di treno, bus, aereo e nave) rientranti nella Tariffa Studenti durante i periodi di picco accademico (esodi per festività e sessioni d'esame).
5. Implementare un sistema di agevolazioni per gli spostamenti degli studenti fuorisede basato sul modello realizzato dalla Regione Siciliana (D.G.R. n. 461/2023 e successive proroghe valide per il 2025 e 2026). Tale misura dovrà prevedere l'istituzione di un bando nazionale permanente per l'erogazione di sussidi diretti a copertura (fino al 50%) delle spese di viaggio sostenute dagli studenti residenti in Italia per gli spostamenti interregionali (via treno, bus, aereo o nave) da e per la regione in cui ha sede l'Ateneo frequentato.
6. Prevedere un piano di agevolazioni specifiche per gli studenti pendolari, mediante l'istituzione di un abbonamento mensile/annuale a "costo calmierato statale", riconoscendo che la migrazione quotidiana verso i poli universitari necessita di un intervento sussidiario diretto per arginare la dispersione accademica.
7. Promuovere l'adozione in ogni Regione italiana di un modello di trasporto pubblico agevolato analogo a "Unico Campania", che riconosce oggi la gratuità del TPL a studenti universitari, specializzandi e dottorandi, richiedendone tuttavia, in sede di generalizzazione a livello nazionale, un deciso miglioramento strutturale: il superamento del vincolo anagrafico attualmente previsto, ancorando il beneficio esclusivamente allo status di iscrizione (studente universitario, specializzando o dottorando di ricerca) e non a un'età anagrafica predeterminata. Tale correttivo è necessario a evitare che il limite d'età escluda di



Ministero dell'Università e della Ricerca
Consiglio Nazionale degli Studenti Universitari

fatto la maggioranza dei medici in formazione specialistica e dei dottorandi di ricerca, categorie che, per la fisiologica durata dei rispettivi percorsi, superano sistematicamente detta soglia, nonché gli studenti fuori corso e chiunque intraprenda o prosegua il percorso universitario in età superiore alla media. Il diritto alla mobilità studentesca deve discendere dalla condizione di studente, non da un dato anagrafico che finisce per penalizzare proprio i percorsi di studio più lunghi e complessi.

Inoltre,

RIBADISCE

La necessità di destinare una quota dei finanziamenti statali per lo sviluppo infrastrutturale alla modernizzazione e al potenziamento della rete ferroviaria ordinaria nelle Regioni del Sud e delle Isole, al fine di ridurre il divario infrastrutturale che tuttora penalizza il bacino studentesco meridionale rispetto ai benefici di un sistema ferroviario efficiente, migliorando i tempi di percorrenza e le condizioni di viaggio degli studenti pendolari e fuorisede.

IL PRESIDENTE

Lorenzo Bani