



Trasporti

Federalismo fiscale: il governo mette a rischio il finanziamento del TPL e il diritto alla mobilità



Nazionale, 31/07/2026

La trasformazione del Fondo nazionale trasporti in compartecipazione regionale all'IRPEF non è un tecnicismo contabile: rischia di smantellare uno degli ultimi strumenti nazionali di finanziamento del trasporto pubblico locale, lasciando Regioni, Comuni, aziende e lavoratori in una condizione di crescente incertezza.

Il decreto attuativo sul federalismo fiscale, che il Governo intende approvare in tempi strettissimi nonostante la mancata intesa con Regioni ed enti locali, assorbe l'attuale Fondo nazionale trasporti in una quota della compartecipazione regionale all'IRPEF. Un passaggio tutt'altro che neutrale.

Nella nuova quantificazione mancherebbero circa 240 milioni di euro stanziati per il rinnovo del contratto nazionale degli autoferrotranvieri: risorse che rischiano di restare affidate a interventi occasionali invece di essere consolidate stabilmente. Ma i costi del contratto sono permanenti, e senza una copertura altrettanto stabile il conto rischia ancora una volta di ricadere sui lavoratori, attraverso aumento della produttività, tagli agli organici, turni peggiori, esternalizzazioni e compressione dei salari.

Trasformato in compartecipazione IRPEF, il finanziamento del TPL perderebbe riconoscibilità e vincolo di destinazione, finendo nel bilancio generale delle Regioni in competizione con sanità, politiche sociali e istruzione. Il diritto alla mobilità non sarebbe più garantito da un fondo nazionale specifico, ma dipenderebbe dalle condizioni finanziarie e

dalle scelte politiche di ciascuna Regione.

Per i Comuni, già oggi alle prese con trasferimenti regionali in ritardo, il rischio è una trattativa permanente con le Regioni per ottenere le risorse necessarie ai servizi urbani: una condizione che può tradursi in ritardi nei pagamenti alle aziende, crisi di liquidità, riduzione delle corse, mancata manutenzione dei mezzi e nuove crisi occupazionali.

È un copione che USB Lavoro Privato conosce bene: prima si riducono o si rendono incerte le risorse pubbliche, poi si accusano le aziende — soprattutto quelle pubbliche — di essere inefficienti, infine si presentano privatizzazioni e affidamenti al ribasso come unica soluzione possibile.

Il TPL non può essere finanziato in base alla capacità fiscale dei singoli territori: si allargherebbe il divario tra Regioni ricche e povere, tra grandi aree urbane e aree interne, tra Nord e Mezzogiorno. In territori come la Calabria — popolazione dispersa, numerose aree interne, una domanda di mobilità che non si misura solo con ricavi e numero di passeggeri — gli effetti di una compartecipazione IRPEF priva di un adeguato fondo perequativo sarebbero devastanti.

Il risultato sarebbe un TPL sempre più diseguale: più servizi dove esistono già maggiore capacità fiscale e domanda pagante, meno corse e collegamenti nei territori più fragili. A pagare sarebbero ancora una volta lavoratori e utenti: per i primi riduzione degli organici, blocco delle assunzioni e nuove difficoltà nei rinnovi contrattuali; per i secondi meno corse, tariffe più alte, mezzi più vecchi e abbandono delle aree interne.

Il Coordinamento USB lavoro Privato, settore TPL ritiene inaccettabile che una riforma di questa portata venga approvata in piena estate, senza aver prima definito quante risorse saranno garantite, come saranno distribuite e quali vincoli ne impediranno un uso improprio. Rivendichiamo:

- il mantenimento di un finanziamento nazionale strutturale e vincolato al trasporto pubblico locale;
- il consolidamento dei 240 milioni per il rinnovo contrattuale;
- l'adeguamento automatico delle risorse a inflazione, costi energetici e rinnovi del CCNL;
- il riconoscimento del TPL come servizio essenziale su tutto il territorio nazionale;
- un sistema perequativo che copra integralmente i fabbisogni delle Regioni con minore capacità fiscale;
- una quota certa e vincolata da trasferire ai Comuni;
- una clausola di salvaguardia contro qualsiasi riduzione delle risorse attuali;
- piena trasparenza sull'uso dei fondi e sul rispetto dei livelli di servizio, dell'occupazione e del contratto nazionale.

Il diritto alla mobilità non può dipendere dal codice di avviamento postale, dal reddito

prodotto in una Regione o dalla capacità di un Comune di negoziare risorse con la propria amministrazione regionale. Il trasporto pubblico locale è un servizio essenziale, uno strumento di coesione territoriale e sociale, una componente delle politiche ambientali e un diritto che deve essere garantito dallo Stato.

Il Governo fermi questa accelerazione e apra un vero confronto con Regioni, Comuni, lavoratori e organizzazioni sindacali. Senza vincoli e senza garanzie, la fiscalizzazione del Fondo nazionale trasporti rischia di trasformare il federalismo fiscale nella regionalizzazione delle disuguaglianze e nella liquidazione del diritto universale alla mobilità.

Coordinamento Nazionale USB Lavoro Privato, settore TPL