



Trasporti

AMACO, USB: Nessun trionfalismo; Il servizio continua, ma il futuro dei lavoratori resta appeso alle scelte su AMCAL e sulle gare



Cosenza, 08/10/2026

Sulla vicenda AMACO occorre evitare la corsa alle medaglie e riportare la discussione alla realtà.

La continuità del servizio urbano di Cosenza dal 1° ottobre non è stata un miracolo dell'ultima ora. Era un passaggio necessario, per certi aspetti dovuto, perché le linee già esercite da AMACO rientrano nel perimetro dell'affidamento regionale in capo a COMETRA, soggetto titolare dell'obbligo di servizio pubblico.

Il servizio, dunque, non poteva essere semplicemente spento.

Allo stesso modo, la salvaguardia occupazionale dei lavoratori impegnati nell'esercizio non può essere raccontata come una concessione benevola. Senza quei lavoratori, senza le loro competenze e senza la loro disponibilità, il servizio non avrebbe potuto continuare.

Va detto con chiarezza: i lavoratori ex AMACO hanno resistito anche perché non volevano essere consegnati a una soluzione privata pura presentata come inevitabile. Il "privato" non è, di per sé, sinonimo di efficienza, stabilità o garanzia occupazionale. Nel TPL finanziato con risorse pubbliche, la vera garanzia dovrebbe essere un governo pubblico del servizio, non la rincorsa al gestore di turno.

Per questo oggi non basta dire che il problema è risolto.

La soluzione COMETRA rappresenta un passaggio importante, ma resta una soluzione transitoria dentro un quadro regionale ancora instabile. Già dal 2027, con la futura nascita di AMCAL e l'avvio delle gare per l'affidamento dei servizi, gli stessi lavoratori potrebbero ritrovarsi dentro un nuovo tritacarne fatto di lotti, competizione tra gestori, possibili subappalti, soggetti provenienti da fuori regione o persino da fuori Paese.

Questo è lo scenario che la politica dovrebbe avere il coraggio di spiegare.

Il Governo nazionale, nel frattempo, continua a spingere verso le gare, prevedendo decurtazioni delle risorse del Fondo nazionale TPL per le Regioni che non affidano i servizi con procedure di evidenza pubblica o non pubblicano i bandi nei tempi previsti. Un meccanismo che pesa ancora di più su un settore già indebolito da anni di sottofinanziamento, frammentazione e dagli effetti del federalismo fiscale sui territori più deboli.

Questo significa che la Calabria rischia di arrivare alle gare non con un progetto pubblico forte, ma con aziende locali indebolite, lavoratori appena usciti da una crisi drammatica e un sistema esposto alla concorrenza di soggetti più grandi, anche esterni al territorio.

In questo scenario, anche la questione dei beni ex AMACO non è secondaria. Depositi, officine, piazzali e fabbricati possono diventare elementi strategici nella futura organizzazione del servizio. Chi controlla le infrastrutture locali può avere un ruolo decisivo nella fase successiva.

Per USB la lezione AMACO è chiara: non servono passerelle, serve verità, servono scelte strutturali.

AMCAL non deve nascere come semplice cabina di regia delle gare o come soggetto che organizza il mercato. Deve diventare lo strumento per costruire un vero governo pubblico regionale della mobilità, capace di integrare i servizi, tutelare il lavoro, garantire continuità, qualità e controllo democratico.

Chi oggi festeggia dovrebbe spiegare cosa intende fare per evitare che, dal 2027, i lavoratori ex Amaco e tutti gli altri del settore, vengano messi dentro un'altra stagione di incertezza.

USB Lavoro Privato Cosenza