



Trasporti

TPL Calabria, USB: AMCAL Rischia di diventare la scatola Pubblica del mercato Privato



Cosenza, 13/09/2026

La riforma del trasporto pubblico locale licenziata dalla IV Commissione chiarisce finalmente quale futuro la Regione Calabria immagina per il settore.

Una società pubblica, AMCAL, che programma, divide il territorio in lotti, prepara le gare, stipula i contratti e controlla i servizi. Ma a gestire il trasporto saranno gli operatori che vinceranno quegli affidamenti.

In altre parole: il pubblico organizza il mercato, il privato compete per gestire il servizio. È questo il cuore della riforma.

Il testo approvato dalla Commissione prevede infatti che AMCAL organizzi le procedure di affidamento nell'intero bacino regionale e che lo articoli in più lotti, oggetto di gara e di contratti di servizio. La legge contempla inoltre affidamenti mediante finanza di progetto e servizi svolti a condizioni di mercato.

Dopo settimane di audizioni, emendamenti e discussioni, il paradigma non cambia: il TPL continua a essere concepito come un mercato da organizzare, non come un servizio pubblico da gestire.

Eppure il trasporto pubblico vive prevalentemente di risorse pubbliche.

Lo finanziano lo Stato, la Regione e gli enti locali. Sono pubbliche le risorse che garantiscono i contratti di servizio e saranno pubblici anche il capitale e il funzionamento della nuova AMCAL.

La domanda è quindi inevitabile: se il pubblico finanzia, programma, organizza e controlla il servizio, perché deve rinunciare a gestirlo?

È la domanda che manca nel dibattito politico regionale.

La maggioranza difende AMCAL. L'opposizione contesta ritardi, metodo, costi e tempi delle gare.

Ma quasi nessuno mette in discussione il punto di partenza: che alla fine debbano esserci comunque una gara, un lotto e un gestore che compete sul mercato.

Per USB Lavoro Privato il problema sta proprio qui.

Non basta aggiungere una clausola sociale per proteggere i lavoratori dopo ogni cambio di gestore. Non basta convocare le organizzazioni sindacali in una Commissione permanente se i loro pareri rimangono non vincolanti e non possono incidere sulle procedure di affidamento.

Il lavoro non può essere chiamato in causa dopo che sono stati decisi mercato, lotti e gare. Deve essere uno degli elementi su cui costruire il modello.

E mentre la Regione prepara questa nuova architettura, resta aperta una questione ancora più pesante: chi pagherà il sistema?

AMCAL avrà costi permanenti per personale, organi societari, strutture, sistemi informatici, gare, controlli e bigliettazione. Ma il suo finanziamento a regime non è automatico: per il 2027 e 2028 la legge individua un tetto massimo e lo stanziamento effettivo dovrà essere determinato annualmente nel bilancio regionale.

Nel frattempo anche il Fondo nazionale TPL entra in una fase di forte incertezza.

Si rischia quindi un paradosso: più struttura, più gare, più mercato e meno certezza sulle risorse.

E quando le risorse non bastano sappiamo già dove viene presentato il conto: ai lavoratori attraverso organici, turni, produttività e subaffidamenti; agli utenti attraverso meno corse, servizi peggiori e aumento dei costi; ai territori più deboli attraverso la progressiva riduzione dei collegamenti meno remunerativi.

USB Lavoro Privato propone l'esatto contrario.

Ripubblicizzare il trasporto pubblico. Costruire un soggetto regionale pubblico capace di gestire e integrare ferro e gomma. Garantire finanziamenti strutturali. Mettere il lavoro al centro della programmazione. Inserire tutto dentro un Piano Nazionale della Mobilità che riconosca la mobilità come diritto universale.

Non abbiamo bisogno di una nuova società pubblica che faccia meglio le gare. Abbiamo bisogno di un pubblico che torni a fare il proprio mestiere: garantire direttamente un servizio essenziale.

Perché il trasporto pubblico non è un mercato da spartire in lotti. È un diritto da garantire.

Se la sinistra di opposizione vuole essere davvero alternativa alla destra che governa la Regione, deve smettere di contendere alla maggioranza la gestione dello stesso modello. Non basta chiedere gare più rapide, più trasparenti o meglio organizzate: bisogna rompere con l'impostazione liberista che considera il TPL un mercato da affidare e tornare a considerarlo un servizio pubblico da gestire nell'interesse collettivo.

NON SI PUÒ BATTERE LA DESTRA CON LE IDEE DELLA DESTRA

USB Lavoro Privato – Trasporto Pubblico Locale Calabria