

Trasporti, la guerra di Flixbus: permessi facili e quelle quote di Luigi Berlusconi



◉ PALOMBI A PAG. 8

» MARCO PALOMBI

Dice Matteo Renzi, in ottima e nutrita compagnia, che “a Flixbus bisogna rispondere facendogli concorrenza, non mettendogli dei vincoli”. Il segretario del Pd commenta così l’approvazione di un emendamento – ribattezzato sui giornali “antiFlixbus” – proposto dal suo stesso partito. Renzi, altri vip della politica e la stampa intera ci dicono insomma che qualche cattivo vuol fregare i consumatori. È così? C’è da dubitarne, a meno che non si ritenga che diritto del consumatore sia pagare meno possibile una merce o un servizio anche a scapito dei diritti di cittadinanza e del corretto funzionamento del mercato.

INTANTO, di cosa si parla? Flixbus è una società che organizza servizi di trasporto, una fattispecie regolata dallo Stato, che assegna alle imprese del settore la concessione ad operare. In Italia a fine 2016 ce n'erano circa 150 con tremila addetti per servire circa 10 milioni di viaggiatori l'anno con un giro d'affari stimato in 200 milioni di euro. Flixbus è di proprietà della tedesca Fli-

xMobility - che da gennaio ha tra i suoi azionisti la Holding Italiana 14esima, presieduta da Luigi Berlusconi - e tra le 150 aziende di cui sopra è l'unica che non esercita attività di trasporto: nel bilancio 2015 - l'ultimo disponibile - risulta proprietaria di un solo bus, acquistato per potersi iscrivere al Ren (registro elettronico delle imprese). Tra i suoi dipendenti, pochi, non ci sono autisti. I lavoratori non hanno fortuna a Flixbus: nel 2016 la società ha acquisito il marchio Megabus, tutti i 115 dipendenti sono stati licenziati.

Cosa fa allora Flixbus? Sostanzialmente vende i biglietti (con una politica dei prezzi molto aggressiva) e fa marketing attraverso una app; il trasporto vero e proprio è appannaggio di aziende “normali” con cui sigla un “contratto di collaborazione” grazie al quale si prende il 30% degli incassi e decide tutto, mentre i partner portano i viaggiatori pagando bus, autisti, manutenzione, depositi e relative tasse in regime di esclusiva (si accollano, cioè, il rischio d'impresa). Perché Flixbus ha questo potere contrattuale? Fornisce - lo dicono i clienti - un servizio assai apprezzato, e per di più a prezzi bassissimi, ma soprattutto è titolare di qualche de-

cina di concessioni per percorsi medio-lunghi rilasciate dal ministero dei Trasporti.

La cosa è bizzarra, non trattandosi di un'azienda di trasporti, ma di una piattaforma digitale, e lo diventa ancor di più se si legge il codice degli appalti pubblici nella formulazione in vigore da vent'anni e ribadita l'anno scorso. Flixbus è autorizzata, infatti, a operare in Associazione temporanea d'impresa (Ati) coi suoi partner, solo che nel caso di aziende che fanno cose diverse - dice la legge - “il mandatario esegue le prestazioni di servizi o di forniture indicati come principali anche in termini economici, i mandanti quelle indicate come secondarie”. La società principale, insomma, quella titolare della concessione, è quella che fa trasporto.

PIÙ DELLA LEGGE, però, può la circolare ministeriale. Nel nostro caso, la 3/2015 firmata dal capo della direzione Trasporti Stradali Enrico Finocchi. Oggetto: “Servizi di linea - Imprese che erogano esclusivamente servizi ausiliari al trasporto”. Svolgimento: “Nel caso di un servizio svolto da un'Ati, la idoneità a

PROPRIETÀ Luigi Berlusconi tra gli azionisti “tedeschi”

Dossier

Flixbus, le concessioni statali ottenute grazie a una circolare

svolgere il servizio va verificata in capo all'associazione nel suo complesso, essendo irrilevante quale sia il contributo specifico della singola impresa all'erogazione del trasporto". Grazie a questa interpretazione, lo stesso direttore generale ha potuto conferire a Flixbus le concessioni a lavorare. Nota a margine. Dai contratti di collaborazione (e dalle fatture) risulta che "il venditore di biglietti" è FlixMobility: gli incassi, insomma, se ne vanno in Germania. Dal bilancio 2015,

presentato in forma sintetica, emerge una perdita di 2,5 milioni, ripianata dalla controllante. Riassumendo: grazie a una struttura dei costi leggerissima e alla titolarità delle concessioni, Flixbus può fare prezzi che buttano fuori dal mercato decine di aziende.

E qui veniamo all'emendamento "antiFlixbus". Dice questo: le aziende che fanno trasporto interregionale devono adeguarsi alla legge entro ottobre 2017 (per avere concessioni bisogna essere un'a-

zienda di trasporti) in attesa che il ministero scriva un Regolamento complessivo del set-

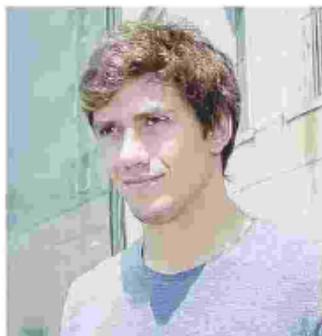
to. Se, per il governo, il futuro è il "modello Flixbus", anche le altre aziende potranno licenziare i propri dipendenti e lavorare coi padroncini a partita Iva. Così non ci sarebbe distorsione della concorrenza, ma un altro problema: per avere tariffe molto basse massimizzando i profitti, bisogna pagare stipendi bassissimi. *Cui prodest?*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il mandatarario esegue le prestazioni di servizi o forniture indicati come principali anche in termini economici, i mandanti quelle indicate come secondarie

**CODICE
DEGLI
APPALTI**



Low cost
Flixbus è il servizio su gomma a bassissimo costo. Accanto, Luigi Berlusconi
Ansa

Concorrenza?
Non ha autisti, né bus: per legge, non potrebbe operare come fa