

Effetto Flixbus: in Puglia è in crisi Marozzi

Oggi incontro a Roma con i sindacati. Vinella: «Licenziamenti collettivi? Per il momento non ci sono rischi»

● **BARI.** Ufficialmente si tratta solo di una «informativa». Ma i sindacati, Cgil in testa, temono che si tratti del preavviso dell'avvio di una procedura di licenziamento collettivo per il personale della Marozzi, la società barese del gruppo Sita che si occupa di trasporto passeggeri su gomma a lunga percorrenza. Un gigante che è stato messo a dura prova dalla concorrenza di Flixbus, la startup tedesca degli autobus low-cost recentemente finita al centro delle polemiche per un emendamento-killer inserito dal Senato nel Milleproroghe.

La convocazione è per stamattina nella sede romana di Anav, la Confindustria dei trasporti. «Per il momento non ci sono rischi», garantisce Giuseppe Vinella, numero uno del gruppo Finsita Holding cui fa capo anche Marozzi. «Si tratta - spiega - di una informativa per parlare di ciò che sta avvenendo. Non ci sono licenziamenti all'ordine del giorno, ma vogliamo illustrare ai sindacati ciò che sta accadendo nel nostro settore».

Marozzi è il principale operatore del settore in Puglia dove gestisce da sola o in Ati con altre società 15 linee statali

(la più importante è la Taranto-Bari-Roma) ed è leader nei collegamenti verso Siena, Firenze e Pisa. Ma è anche una delle realtà più colpite dalla concorrenza di Flixbus, che collega la Puglia con Napoli, Roma, Torino, Milano, Bologna, Firenze e la riviera Adriatica: lo scorso anno ha trasportato 400mila passeggeri.

I sindacati sono sul piede di guerra e - memori di quanto accaduto lo scorso anno con Megabus - in questa partita sembrerebbero schierati dalla parte delle imprese tradizionali e contro Flixbus. La startup tedesca, che in Puglia sta erodendo rapidamente quote di mercato, è infatti accusata di fare dumping sui prezzi del servizio a scapito del costo del lavoro. «La loro capacità di proporre offerte così convenienti - secondo Domenico D'Ercole, del dipartimento mobilità della Filt Cgil nazionale -, si spiega solo ipotizzando un abbattimento dei costi di gestione dell'impresa, a partire dal costo del lavoro».

Flixbus non possiede bus propri, ma subappalta il servizio ad operatori tradizionali. I contratti-tipo (che la «Gazzetta» ha potuto visionare) prevedono una divisione 70-30 dei ricavi della ven-

dita dei biglietti (30% a Flixbus, 70% al subappaltatore), ma garantiscono all'azienda un corrispettivo minimo di 0,65 euro per chilometro. Pochissimo, dicono i sindacati, se si pensa che il costo industriale degli operatori tradizionali è circa pari al doppio. Ecco perché la Cgil ha acceso un faro sulla vicenda: il sospetto è che gli autisti dei bus, cui dovrebbe essere applicato il contratto collettivo nazionale, vengano in alcuni casi retribuiti con i voucher.

Dieci giorni un emendamento al Milleproroghe (firmato dai senatori pugliesi di Destinazione Italia) ha imposto che chi chiede la licenza per le linee ministeriali debba possedere i requisiti per l'attività di trasporto: un modo per mettere fuorigioco proprio Flixbus. Il provvedimento è passato alla Camera con la fiducia, ma una serie di ordini del giorno hanno impegnato il governo a eliminare l'emendamento Flixbus nel più breve tempo possibile. Il ministero delle Infrastrutture ci sta lavorando, e la nuova norma dovrebbe essere inserita nell'imminente decreto di riordino delle autorizzazioni per i taxi.

[m.s.]



10 CITTÀ COLLEGATE IN PUGLIA

Flixbus offre autobus low-cost verso Napoli, Roma, Torino, Milano, Bologna, Firenze e la riviera Adriatica

[foto Luca Turi]