

«Marozzi non chiude» E in Senato spuntano norme anti-Flixbus

● La Marozzi che ha annunciato 85 licenziamenti non chiude: si «riorganizzerà» per rispondere alla concorrenza di Flixbus. Su cui è di nuovo polemica: emendamenti in Senato per fermarla.

SCAGLIARINI A PAGINA 10 >

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Lo storico marchio Marozzi non scomparirà dalle strade italiane, ma metterà in atto una «ristrutturazione» per rispondere alla crisi. La notizia del licenziamento di 85 dei 92 addetti della società barese, che gestisce tra l'altro 15 linee a lunga percorrenza tra Bari, Roma e la Toscana ha però innescato una nuova polemica dopo che il management della società ha incolpato la concorrenza di Flixbus. E in Senato, nell'ambito dell'esame della legge di Bilancio, sono stati presentati altri cinque emendamenti per bloccare le attività della low-cost tedesca.

Marozzi, ha fatto sapere ieri Giuseppe Vinella, amministratore delegato di Sita Sud, «non chiude ma si ristruttura per meglio competere sul mercato e garantire sempre migliori servizi alla clientela, anche in altre città finora non servite». È probabile che anche la società barese dismetta la gestione diretta delle linee per affidarle ad altri operatori, replicando così in qualche modo il modello del competitor Flixbus: la piattaforma low-cost vende biglietti e affida l'attività di trasporto ad aziende consorziate sul territorio, riuscendo a garantire nella gran parte dei casi prezzi molto più bassi rispetto a quelli degli operatori tradizionali. Allo stesso tempo, sulla lunga percorrenza prende sempre più piede Blablacar, che ormai rappresenta una alternativa al bus: i margini si stanno dunque assottigliando.

«Non possiamo accettare in alcun modo le accuse di Giuseppe Vinella e il suo tentativo di addebitare a FlixBus la causa delle difficoltà delle

«Marozzi non chiuderà» ma è polemica su Flixbus

In Senato altri emendamenti per fermare la low-cost
L'azienda: «Non siamo noi la causa della crisi del settore»

autolinee Marozzi - è la replica di Andrea Incondi, numero uno di FlixBus Italia -, difficoltà che evidentemente sono tutte da ricercarsi all'interno della gestione dell'azienda pugliese». Ieri Vinella aveva spiegato alla «Gazzetta» che Flixbus riconosce alle sue aziende partner un corrispettivo chilometrico (di cui c'è traccia in alcuni documenti ufficiali) minore dei costi sostenuti dalla stessa Marozzi. «Il compenso di "65 centesimi a chilometro" di cui parla Vinella e che FlixBus riconoscerebbe ai propri partner - attacca Incondi - è destituito di ogni fondamento».

Nel frattempo la battaglia su Flixbus si è spostata nuovamente in Parlamento. A febbraio, su iniziativa dei pugliesi di Direzione Italia, fu inserita nel Milleproroghe una norma che avrebbe impedito il rilascio a Flixbus delle licenze per le linee a lunga percorrenza: fu cancellata dal governo con il decreto Sud. Ieri durante la discussione in commissione al Senato sono spuntati altri cinque emendamenti alla manovra finanziaria, di contenuto sostanzialmente identico, firmati stavolta da senatori Mdp, Fi e Udc: mirano a impedire la presenza di società che non si occupano di trasporti (come appunto Flixbus, che è una piattaforma informatica) tra quelle che possono ottenere le licenze, motivando la scelta con la riduzione del ricorso alla mobilità per le aziende del settore. È una richiesta che arriva dall'Anav, l'associazione di categoria del trasporto viaggiatori, appoggiata però dai sindacati (come la Cgil), che ritengono dannoso il sistema del low-cost in quanto non garantirebbe il rispetto delle condizioni contrattuali. Flixbus parla di situazione «surreale».