

Effetto Flixbus: l'azienda dei bus pugliese licenzia i suoi 85 autisti

» ROBERTO ROTUNNO

Mentre la politica è tornata, per la terza volta in pochi mesi, a discutere di norme che penalizzerebbero Flixbus, 85 autisti di una compagnia pugliese di trasporto passeggeri stanno per essere licenziati. E non è detto che si tratti di una coincidenza di eventi.

PARTIAMO dai fatti. La Marozzi è una società che gestisce i pullman di linea che partono dalla Puglia verso Roma e la Toscana, e viceversa. Si tratta di un'azienda che potremmo definire tradizionale: è proprietaria dei suoi mezzi di trasporto e i conducenti sono suoi dipendenti. In questi giorni, però, ha avviato una procedura di allontanamento collettivo che riguarda appunto quasi tutti il suo personale. Inizialmente si era pensato si trattasse di una chiusura, ma non è così. Marozzi sta al contrario convertendo la strategia aziendale, puntando proprio a imitare la concorrente low cost Flixbus. Quest'ultima, che ricordiamo è una start up tedesca da poco attiva nel mercato italiano, ha un particolare modello di business: si occupa delle autorizzazioni per le tratte, fornisce il portale per la prenotazione online e una robusta macchina pubblicitaria, ma non assume personale viaggiante né tantomeno acquista i veicoli. A questo, infatti, pensano le varie piccole e me-

die imprese di noleggio alle quali si appoggia. I prezzi, però, sono decisi da Flixbus. Facciamo un esempio di come questa impostazione ha influito sul mercato. Se ieri pomeriggio qualcuno avesse voluto prenotare un viaggio da Bari a Roma per oggi, avrebbe avuto tre possibilità: un Intercity Trenitalia, 6 ore e 25 minuti a 51 euro, un bus Marozzi da 5 ore e 35 a 31,50 euro o ancora un Flixbus da 5 ore e 20 a 22,90 euro. Una scelta non troppo difficile, insomma. "Le leggi italiane - spiega Giuseppe Vinella, amministratore delegato della società che controlla Marozzi - permettono alle imprese del trasporto di agire anche senza il personale interno, e noi ci addegheremo salvo che la politica non ripensi a queste norme". La conseguenza è stata la maxi sforbiciata all'organico. Come al solito, si è riproposto lo schema classico. Da un lato un'azienda che attira i consumatori, offrendo prezzi bassi. Dall'altro le imprese "storiche" che avvertono questa come concorrenza sleale. In mezzo, ci vanno i lavoratori. In questo caso, si tratta di ben 85 autisti che stanno per perdere il posto. La questione, anche questa volta, è diventata politica: nelle ultime ore, in Senato, sono stati presentati cinque emendamenti alla legge di bilancio che puntano, per grandi linee, a riservare il servizio di trasporto alle aziende con personale interno e hanno causato l'ira di Flixbus.