

Marozzi, salta l'intesa L'azienda diventa low cost

Sui bus fa scuola il modello «Flixbus»



SERVIZIO A PAGINA 7 >> BUS MAROZZI Sciopero venerdì 23

TRASPORTI

LA CRISI DEI BUS

VERSO UN NUOVO SCIOPERO

L'azienda propone di riassumere da zero solo 60 addetti. I sindacati protestano: «Proposta irricevibile»

Marozzi, nulla di fatto Diventerà una low-cost

Nessuna intesa a Roma sugli 85 licenziamenti L'azienda barese potrebbe copiare il modello Flixbus

● **BARI.** I licenziamenti restano, seppur scesi a 81 unità (da 84) per l'effetto di alcuni pensionamenti. Ma le parti sono lontanissime. E così il tavolo convocato ieri al ministero del Lavoro è stato aggiornato a lunedì, lasciando con il fiato sospeso i lavoratori della Marozzi. La crisi, quella che secondo l'azienda sarebbe stata causata dalla concorrenza di Flixbus, potrebbe comportare una mutazione dello storico marchio del trasporto a lunga percorrenza in una sorta di piattaforma per la vendita di viaggi. Proprio come la startup tedesca che ha rivoluzionato il mondo dei bus con i biglietti economici.

Ufficialmente il verbale stilato ieri parla di un «nulla di fatto». Ma Marozzi avrebbe ipotizzato la riassunzione di 60 degli 84 addetti dichiarati in esubero, ma con un azzeramento tombale di tutte le posizioni e dell'anzianità. Una proposta irricevibile, secondo i sindacati, che sono pronti a nuove manifestazioni di protesta oltre allo sciopero già proclamato per venerdì 23: si dichiarano disponibili a «soluzioni alterna-

tive» ma, avvertono, «nel rispetto dei livelli retributivi e normativi».

La prospettiva più probabile è insomma una «esternalizzazione» del servizio da parte di Marozzi, come del resto già fanno altri big del settore. Le linee a lunga percorrenza, che in Puglia hanno il mercato più importante per via dello storico deficit di collegamenti su ferro, dall'arrivo di Flixbus hanno visto un progressivo spostamento dei passeggeri dagli operatori tradizionali: la variabile chiave è il prezzo, spesso pochi euro, ma pesano anche il comfort e l'appeal. I tedeschi hanno mezzi moderni, dotati di Wifi e di poltrone comode. L'altra

faccia della medaglia - denunciano i sindacati - è un modello che si basa sull'outsourcing: Flixbus si limita a vendere i biglietti ma appalta il servizio ad aziende del territorio che vengono poi retribuite a chilometro percorso. E per stare nei costi - sempre secondo i sindacati - spesso gli appaltatori sono costretti a non applicare il contratto nazionale, piuttosto che a utilizzare il mezzo anche

per il noleggio privato (espressamente proibito dalla legge).

Marozzi, che fa capo alla famiglia pugliese Vinella, è il marchio che sta maggiormente soffrendo la concorrenza. E dopo aver combattuto inutilmente una battaglia in Parlamento per chiedere regole più stringenti sul rilascio delle licenze (l'emendamento, presentato prima dal centrodestra e poi dal Pd, è stato respinto per due volte), anche Marozzi potrebbe adeguarsi.

«Ci auguriamo - dice Maria Teresa De Benedictis, segretario regionale della Filt Cgil - che si apra una discussione con i ministeri interessati alle trasformazioni e alle prospettive delle autolinee di competenza statale, e allo stesso tempo che Marozzi trovi insieme alle parti sociali soluzioni alternative al licenziamento. La concorrenza non può esaurirsi solo sul costo del lavoro, ma va rilanciata la qualità e questo può avvenire solo in un'azienda strutturata». La Regione Puglia si è detta pronta a investire sulla riqualificazione del personale e del modello operativo, ma per il momento non ci sono intese. [m.s.]