Il Sole 24 Ore
Martedì 7 Marzo 2017 - N. 65

Sui bus low cost la Ue chiede lo status di impresa di trasporti

Flixbus potrà continuare a operare in Italia anche senza diventare ufficialmente un'impresa di **trasporto passeggeri su strada**. Ma resta il problema di come inquadrare giuridicamente tra le **linee a lunga percorrenza** (interregionali, nazionali e internazionali) i **bus low cost** come quelli del noto marchio tedesco: nel settore non è ancora stato recepito il regolamento europeo 1071/2009, che in situazioni del genere richiede appunto la qualifica di impresa di trasporto. E il problema si pone in vari Paesi d'Europa. In termini tecnici, questa è la situazione dietro le polemiche politiche di fine febbraio sull'emendamento "anti-Flixbus", aggiunto in sede di conversione in legge del decreto milleproroghe (Dl 244/2016) a fine febbraio e sconfessato dalla Camera subito dopo averlo votato.

A guardarla tecnicamente, la questione si pone in termini più sfumati rispetto a quelli emersi nel dibattito politico, dove si è ragionato con uno schema netto: l'emendamento bloccherebbe Flixbus. E, dato che essa ha acquisito le attività italiane dell'altro grande operatore internazionale del settore (il britannico Megabus), sparirebbe tutta la concorrenza che i bus low cost stanno facendo da due anni a quelli "tradizionali". Si era parlato apertamente di una manovra di lobby da parte dell'Anav (l'associazione confindustriale delle imprese del settore). Per tutto questo, alla fine, tutte le forze politiche hanno rapidamente concordato di abrogare l'emendamento, cosa che dovrebbe accadere nei prossimi mesi con la prevista approvazione del Ddl concorrenza (si veda «Il Sole 24 Ore» del 3 marzo).

Ciò non toglie che tra gli associati Anav ci siano anche aziende che hanno formato raggruppamenti con Flixbus per determinate tratte. Inoltre, l'emendamento affronta un problema che effettivamente si pone: l'applicazione del Regolamento Ce 1071/2009, secondo il quale le imprese mandatarie nei raggruppamenti verticali devono effettivamente svolgere l'attività che è oggetto di quella riunione di imprese. Un principio che l'Italia ha già recepito, ma solo in materia di appalti (articolo 48, comma 2, del Codice degli appalti).

Formalmente, ad oggi l'emendamento è in vigore. Prevede che ci si debba adeguare al principio di effettività entro il 29 maggio. Ciò impone a Flixbus Italia (filiale italiana del gruppo tedesco FlixMobility) di registrarsi come impresa di trasporto passeggeri, cosa di cui finora ha potuto fare a meno perché di fatto è solo un'azienda che cura le prenotazioni e il marketing per le corse dei bus che portano la sua livrea. Infatti, i bus appartengono alle imprese italiane "tradizionali" con cui Flixbus ha costituito gli oltre 50 raggruppamenti che sono titolari delle autorizzazioni a effettuare il suo servizio.

Teoricamente, Flixbus sarebbe anche in condizione per adeguarsi a questa nuova norma: i requisiti per l'accesso alla professione (tra cui anche il possesso di almeno un autobus) li ha. Solo che ha scelto di non avvalersene, perché se lo facesse introdurrebbe una variante all'organizzazione e alla veste giuridica che si è data finora in tutti i Paesi Ue nei quali opera.

Ma Flixbus opera solo da pochi anni. Quindi in futuro questo suo modello potrebbe essere oggetto di contestazioni anche in altri Paesi europei, essendo comunque da rispettare il regolamento 1071/2009.

In ogni caso, bisognerà vedere anche che cosa succederà qualora il Ddl concorrenza non fosse approvato entro fine maggio. Un'ipotesi non del tutto infondata, visto che il testo è oggetto di discussione in Parlamento da tre anni e ha subìto vari periodi di stallo. In questo caso, l'emendamento anti-Flixbus avrebbe pieno effetto e occorrerebbe un'altra norma urgente per stabilire il contrario.

M.Cap.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

01 | GLI OPERATORI
Nel 2015 hanno iniziato a operare in Italia i bus low cost, con i marchi Megabus (inglese) e Flixbus (tedesco). Quest'ultimo ha poi rilevato i servizi effettuati dal primo.

02 | L'ORGANIZZAZIONE
Flixbus si occupa solo di prenotazioni e marketing: gli autobus, pur avendo la sua livrea, appartengono a imprese italiane che con esso hanno costituito raggruppamenti verticali di imprese

03 | IL VINCOLO
Secondo l'emendamento anti-Flixbus, nei raggruppamenti verticali il mandatario esegue le attività principali di trasporto e i mandanti le secondarie