

Memoria FlixBus Italia s.r.l. sull'utilizzo dei fondi del PNRR

FlixBus è un operatore di mobilità innovativo che ha cambiato il modo di viaggiare di milioni di persone in tutta Europa. Fondata in Germania nel 2011 da tre giovani imprenditori ed entrata nel mercato nel 2013, in breve tempo l'azienda ha creato la rete di autobus intercity più estesa del continente, raggiungendo più di 2.000 destinazioni in 30 Paesi, tra cui anche gli Stati Uniti, e trasportando oltre 100 milioni di passeggeri.

In Italia, dove opera da luglio 2015, FlixBus ha sviluppato una rete di circa 500 fermate con linee regolarmente autorizzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), ed operate insieme ad oltre 70 aziende partner italiane attraverso alcune centinaia di bus. Nel solo 2019, FlixBus Italia ha permesso a più di 10 milioni di persone di raggiungere la propria destinazione che, nel 40% dei casi, è ubicata in comuni con popolazione inferiore ai 20.000 abitanti, creando un network capillare ed inclusivo.

Prima dello stop dovuto all'emergenza Coronavirus, la nostra rete di collegamenti è stata in continua espansione, mantenendo sempre standard elevati a livello di comfort e sicurezza.

Il nostro obiettivo è promuovere il trasporto collettivo per ridurre l'utilizzo delle auto private e proporre un'idea di trasporto sostenibile, usando bus a basso impatto ambientale (tutti Euro VI) e contenendo le emissioni di CO₂.

Il nostro modello di business

FlixBus si distingue nel settore mobilità grazie al suo modello di business collaborativo basato su un connubio tra start-up tecnologica e classica azienda di trasporti, grazie ad una rete di oltre 70 aziende partner, principalmente piccole e medie imprese del tessuto produttivo nazionale, che dedicano una parte della loro attività ai servizi FlixBus. Secondo tale modello, FlixBus non ha la proprietà dei mezzi, ma si occupa di tutto ciò che attiene alla pianificazione della rete, ai processi autorizzativi e allo sviluppo del business, mentre le aziende partner gestiscono il servizio operativo, mettendo a disposizione gli autobus, gli autisti e il personale adibito alla manutenzione. La maggior parte dei ricavi va alle aziende partner, alle quali FlixBus garantisce, a prescindere dalla redditività del servizio, una quota a copertura dei costi di investimento e di gestione.

Un'azienda italiana che lavora per l'Italia

FlixBus Italia S.r.l. è una società di capitali avente sede legale in Italia, a Milano, mentre il socio unico FlixBus GmbH ha sede a Monaco di Baviera, in Germania. In quanto società di capitali italiana, FlixBus è soggetto passivo dell'imposta sul reddito delle società (IRES) e dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP). FlixBus provvede alla contribuzione previdenziale per i suoi dipendenti secondo i vigenti obblighi di legge, e contribuisce allo sviluppo del Paese e dei territori, generando finora oltre 3.000 posti di lavoro, senza considerare l'indotto.

Nel dicembre 2017, FlixBus ha sottoscritto con i maggiori sindacati del settore un protocollo d'intesa per farsi garante del miglioramento delle condizioni di lavoro per i dipendenti delle proprie aziende partner. Ogni sei mesi tale protocollo viene aggiornato a seguito di uno scambio con i rappresentanti dei lavoratori, facendo anche il punto della situazione delle azioni intraprese.



Il trasporto autobus come servizio pubblico

FlixBus Italia e molte altre aziende di servizi bus di linea interregionali di competenza statale operano secondo i dettami del **decreto legislativo 285/2005** e del conseguente regolamento del MIT n.316/2006. Svolgono pertanto un servizio di interesse pubblico in regime di libero mercato, e non hanno la possibilità di usufruire di **nessun finanziamento o rimborso pubblico**. Tuttavia, in alcune aree del **Paese**, dove la penetrazione ferroviaria è più **carente**, FlixBus come altri operatori rappresentano spesso **l'unica alternativa di mobilità** a disposizione degli utenti. Alcuni esempi:

- **Calabria:** i nostri servizi (pre-COVID) toccano più di 1.163.000 abitanti su 1.947.000 totali, di cui 610.000 che vivono in Comuni sprovvisti di stazioni ferroviarie, o serviti da scali minori che non assicurano collegamenti adeguati (nella classificazione RFI, stazioni “*bronze*”), come **Catanzaro**, **Castrovillari** o **Crotone**;
- **Abruzzo:** serviti 625.000 persone su 1.312.000 abitanti, di cui 190.000 senza stazioni ferroviarie. Spiccano in particolare i collegamenti diretti fra diverse capoluoghi e Roma, come ad esempio **Teramo** e **Chieti**;
- **Basilicata:** serviamo 267.000 abitanti su 562.000: di questi, ben 188.000 non hanno altro mezzo di trasporto che il bus, come ad esempio i cittadini di **Matera**.

Nella ripartenza dell'Italia che verrà post-COVID, dunque, FlixBus con la sua esperienza di leader del settore dei trasporti passeggeri su gomma di media-lunga percorrenza si candida a dare il proprio contributo nell'individuare le necessarie misure per favorire la ripresa economica e sociale del Paese.

Le tre priorità per rilanciare il settore grazie al PNRR

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** è un'occasione imperdibile per rilanciare il settore del trasporto via bus, adeguando le infrastrutture a standard europei e contribuendo a ridurre drasticamente le emissioni dei mezzi impiegati. Le priorità per FlixBus si possono sintetizzare in tre punti:

1. Investire in **nuove autostazioni**, dando supporto alle amministrazioni comunali che hanno progetti rapidamente cantierabili, da anni in attesa della necessaria immissione di liquidità;
2. Promuovere un trasporto **ecosostenibile** supportando la ricerca di nuove forme di combustione;
3. Assicurare una **ripartenza** del settore in massima sicurezza e con **regole certe**.

Priorità 1: Nuove autostazioni in supporto ai Comuni e al servizio dei cittadini

I fondi comunitari in arrivo permetteranno l'allentamento dei vincoli di spesa pubblica per un limitato periodo di tempo. E' dunque essenziale poter impiegare una parte di questi fondi su progetti **rapidamente cantierabili**, ed attesi da lungo tempo dalle comunità locali.

Con le sue **500 fermate** sul solo territorio italiano, FlixBus ha un enorme **patrimonio immateriale di conoscenza** della situazione infrastrutturale relativamente ai progetti che i Comuni vorrebbero mettere in campo per il miglioramento dei terminal bus. E' un tema trasversale, che tocca tutte le regioni d'Italia. Solo per citare i casi più eclatanti, città come Torino, Bari, Genova, Catania, Rimini, Ancona, Matera, non presentano alcuna struttura in grado di ospitare bus di media-lunga percorrenza, al pari di quelli per il servizio regionale. Altre città, come Roma (che ospita il maggior terminal nazionale), Milano, Napoli, Verona e Padova necessitano di fondi per urgenti interventi che permettano un miglioramento infrastrutturale.

L'Italia, negli ultimi anni, ha assistito a un grande **rilancio** delle **stazioni ferroviarie** e degli **aeroporti**, rendendo questi spazi più accoglienti, sicuri, vivibili, e in alcuni casi ecosostenibili. Il PNRR rappresenta una straordinaria occasione per **aiutare i Comuni** nel portare a termine **progetti** che

spesso giacciono da anni nei cassetti degli assessorati competenti per mancanza di fondi. Sarebbe, al contempo, un'opportunità per mettere ordine nei **sistemi di viabilità delle città**, offrendo ai passeggeri sia dei servizi di media-lunga percorrenza, che quelli regionali (non di competenza FlixBus) dei terminal all'altezza degli altri Paesi d'Europa, al fine di favorire anche l'intermodalità con altri servizi di trasporto su base locale.

Con la rivoluzione del **Green Deal** europeo alle porte, investire in nuovi terminal bus può essere l'occasione di ripensare una serie di servizi, predisponendo queste strutture alle ricariche elettriche (ad oggi completamente assenti), e in un vicino futuro a quelle ad idrogeno. Al contempo, in linea con le politiche adottate da questo Parlamento quali l'ecobonus, è indispensabile che i nuovi terminal siano anche sostenibili dal punto di vista energetico. Giova poi ricordare il regolamento n. 56 del 2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) atto ad assicurare un accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni: secondo le prescrizioni ART, questo tipo di strutture dovrebbero favorire l'intermodalità con altri mezzi di trasporto, al fine di massimizzare l'utilizzo di mezzi collettivi a discapito della mobilità privata, favorendo il trasporto pubblico. Proprio per questo motivo, è bene ricordare che il servizio bus è **capillare e inclusivo** per definizione: raggiunge tanti centri minori non toccati dal servizio ferroviario. I cittadini che, per ragioni economiche o per necessità, lo utilizzano, non possono essere considerati passeggeri di serie B. Investire in nuovi e più sicuri terminal, dando un supporto diretto ai Comuni in affanno, è anche un tema di equità sociale. Di seguito, una panoramica non esaustiva di alcuni progetti attualmente in essere o di criticità rilevate sul tema autostazioni:

- **Roma, autostazione Tibus (zona Tiburtina)**

L'autostazione più grande d'Italia necessita di urgenti interventi infrastrutturali per garantire maggiore capacità, migliorarne accessibilità e potenzialità, rispondendo alle esigenze urbanistiche segnalate dal Comune di Roma negli ultimi anni e mettendo in particolare ordine e nei flussi fra media-lunga percorrenza e linee bus regionali. Un problema tanto più urgente se si guarda ai dati: secondo la società Tibus, in periodi pre-pandemia l'autostazione ha movimentato circa 600 bus al giorno, rispondenti a 103 società operanti, per un totale di 8 milioni di passeggeri l'anno. Il 40% di questi proviene dalle regioni centro-adriatiche (Abruzzo, Marche, Molise), rendendo di fatto l'autostazione di Largo Guido Mazzoni, in zona Tiburtina, la porta di accesso a Roma per gli abitanti di queste regioni, che scontano storicamente un meno efficiente servizio ferroviario.

Il Comune di Roma (mozione n. 113 del 29 novembre 2018) ha indicato come area adatta al servizio richiesto, a poca distanza dall'attuale infrastruttura, uno spazio di circa 6.200 mq adiacente all'uscita est della stazione ferroviaria di Roma Tiburtina, precedentemente destinato alla sosta di bus turistici per il Giubileo. Secondo la proposta del Comune di Roma si garantirebbe così un più efficiente collegamento con le vicine strade a scorrimento veloce (Tangenziale Est e Autostrada A24), garantendo al contempo l'interscambio con i servizi ferroviari nazionali e regionali presso la stazione ferroviaria Tiburtina e con la metropolitana Linea B, sempre presso l'omonima



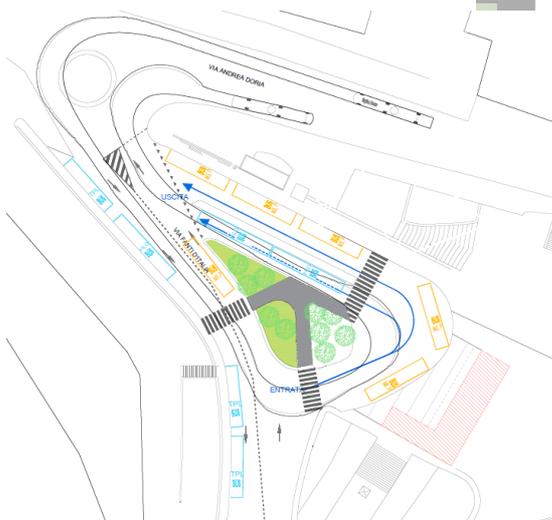
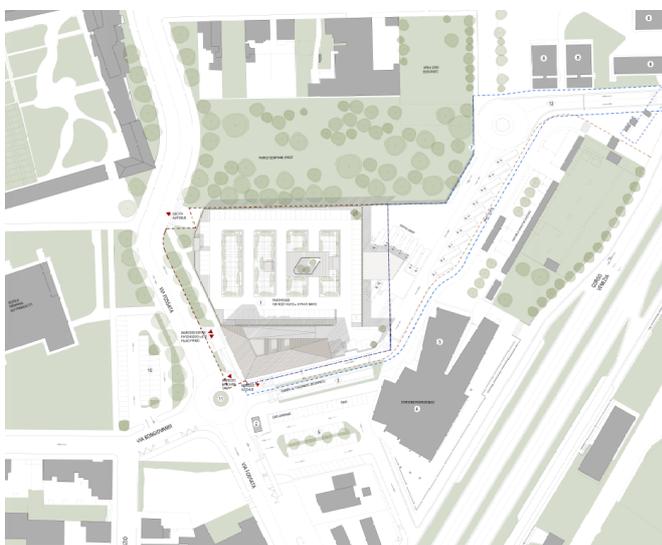
fermata. Il PNRR potrebbe rappresentare lo strumento per sbloccare amministrativamente ed economicamente questa questione, dando finalmente a Roma un'autostazione all'altezza delle necessità della Capitale.

- **Milano**

E' bene evidenziare che i maggiori scali di Milano (Lampugnano e San Donato) sono attualmente al centro di progetti di sviluppo portati avanti dalla società Autostazioni di Milano s.r.l. In entrambi i casi, è capitale garantire una maggiore qualità dell'accoglienza ai passeggeri, al pari di una maggiore sicurezza: un problema fortemente avvertito soprattutto nel caso di Lampugnano, come diverse testate giornalistiche hanno segnalato negli anni. Il tema è tanto più stringente considerando l'importanza che il terminal di Lampugnano riveste per il traffico internazionale: se Roma Tiburtina è il cuore del traffico nazionale, Lampugnano, grazie alla sua strategica posizione, è luogo di interscambi fra linee sulle direttrici nord-sud ed est-ovest, soprattutto verso l'estero. Ciò porta Lampugnano ad essere la seconda autostazione italiana per numero di passeggeri, stimati in più di 3 milioni l'anno (dati pre-pandemia)

- **Torino**

Attualmente, a Torino è in corso di iniziale realizzazione un nuovo terminal in via Fossata 114, nei pressi della stazione ferroviaria Rebaudengo, grazie ad una partnership fra Comune di Torino e una società del settore bus, Bus Company. Sono previsti 18 stalli per la fermata e 5 stalli per la sosta. Vi saranno servizi extra quali: hotel, biglietteria, deposito bagagli, toilets, parcheggi auto, possibilità lavaggio e pulizia bus. Tale investimento è il primo nel suo genere per la città piemontese, che ad ora non dispone di un terminal bus adeguato.



- **Genova**

Nel capoluogo ligure si sta cominciando a discutere di un terminal in via Fanti d'Italia, nei pressi della stazione ferroviaria di Principe. Sono previsti 5 stalli per la fermata e 1 stallo per la sosta. Vi saranno servizi extra quali: bar, biglietteria, deposito bagagli, toilets, oltre a un collegamento diretto con la metropolitana. Tale investimento, se realizzato, sarebbe il primo nel suo genere per Genova, che ad ora non dispone di un terminal bus per la media-lunga percorrenza. Tuttavia, il tema stringente per il capoluogo ligure è l'attuale mancanza di fondi da destinare al progetto.

- **Venezia**

Ad oggi, neanche Venezia dispone di un terminal bus, nonostante i suoi ingenti flussi turistici e di studenti (data la presenza di importanti università). Ad oggi, la principale fermata dei servizi passeggeri su gomma di media-lunga percorrenza (in verde nell'immagine sottostante) è nei pressi della stazione ferroviaria di Venezia-Mestre.

E' bene evidenziare che a sud della suddetta stazione ferroviaria vi è un'area dismessa (in giallo) direttamente collegata alla stazione



ferroviaria da un esistente sottopassaggio (in blu). A tale area si potrebbe avere accesso direttamente dall'adiacente strada a scorrimento veloce con apposite rampe, non gravando sulla viabilità cittadina, come invece adesso avviene. Si propone dunque grazie al PNRR la realizzazione di un'autostazione moderna, all'altezza della caratura culturale e turistica della città di Venezia.

- **Bari**

Il capoluogo pugliese è allo stato sprovvisto di un terminal bus, con i mezzi costretti a fermare bordo strada nei pressi della stazione ferroviaria centrale. E' allo studio la realizzazione di due distinti terminal:

- La prima, di competenza di Grandi Stazioni (Gruppo FS), dovrebbe nei pressi della stazione centrale di Bari, poco distante dall'attuale fermata in via Capruzzi. Sarà dotata di circa 30 stalli, e dedicata principalmente al TPL;
- La seconda, di competenza comunale in accordo con la società Ferrotramviaria (a totale capitale privato), dovrebbe nei pressi della stazione Fesca San Girolamo, gestita sempre dalla società Ferrotramviaria. L'autostazione, con accesso da via Napoli, avrà anch'essa circa 30 stalli, e sarà affiancata da un parcheggio auto di circa 1.000 posti.

Per entrambi i progetti, non sono noti i tempi di realizzazione, e tantomeno la disponibilità effettiva di fondi. In questo senso, il PNRR potrebbe rappresentare un'occasione imperdibile per la città.

- **Ancona**

Il capoluogo marchigiano è da anni sprovvisto di un adeguato terminal bus. I bus di media-lunga percorrenza sostano in un'area considerata temporanea in via Guglielmo Marconi, questo poiché si attende da anni il completamento di un'autostazione attrezzata in via Flaminia, nei pressi della stazione ferroviaria centrale e nelle immediate vicinanze del porto. Il progetto prevede 15 stalli per la fermata, con servizi extra quali: biglietteria, bar, deposito bagagli, toilets, foresteria per gli autisti. Sbloccare i lavori dell'autostazione potrebbe rappresentare un radicale cambio di passo per la mobilità anconetana e marchigiana. Al contempo, qualora non si riuscisse a superare l'empasse, il Comune, di concerto con l'Autorità Portuale, propone la riqualificazione di un piazzale in via Luigi Einaudi da adibire a terminal bus. Tuttavia, su entrambi i progetti si registra una mancanza di fondi, che il PNRR potrebbe risolvere.

- **Rimini**

Anche la non distante città costiera romagnola non dispone di un vero e proprio terminal bus. Ogni anno, soprattutto durante l'affollata stagione estiva, migliaia di passeggeri sbarcano presso un piazzale in via Annibale Fada sprovvisto di ogni servizio. Sarebbe intenzione dell'amministrazione comunale attrezzare meglio l'area, ma attualmente non vi sono fondi sufficienti. Un'altra occasione per utilizzare al meglio le risorse comunitarie rappresentate dal PNRR, tanto più importanti in questo caso poiché un adeguato terminal bus darebbe anche un importante supporto alla ripresa del turismo.

- **Verona**

Attualmente, davanti la stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, è presente una grande autostazione bus gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Il terminal ospita solo linee locali e regionali. Le linee di media-lunga percorrenza fermano invece nel vicino viale Girolamo Cardinale, alle spalle di piazza XXV Aprile, in uno spiazzo senza alcun servizio. E' dunque necessario proporre o l'ottimizzazione dell'autostazione prospiciente la stazione ferroviaria, o l'adeguamento infrastrutturale dell'attuale fermata di viale Cardinale. Il Comune di Verona si è mostrato più volte sensibile sull'argomento, tuttavia la scarsità di fondi ha impedito l'adozione di una delle due soluzioni esposte. Il PNRR potrebbe rappresentare per la città scaligera l'occasione per mettere definitivo ordine nei flussi di traffico dei bus, nonché per fornire servizi ai passeggeri all'altezza.

- **Padova**

Anche nel caso di quest'altra città veneta è necessario provvedere all'ottimizzazione e al potenziamento delle infrastrutture esistenti. Infatti, attualmente sorge affianco la stazione di Padova centrale una grande autostazione gestita da Busitalia (gruppo FS). L'autostazione, dichiarata satura, ospita solo linee regionali e locali. I bus di media-lunga percorrenza sostano attualmente a grande distanza dalla stazione ferroviaria e dall'autostazione Busitalia, non garantendo così un efficiente interscambio con altre modalità di trasporto. E' allo studio, a quanto si apprende, da parte dell'amministrazione provinciale (proprietaria dell'area dove sorge l'autostazione Busitalia) e da parte del Comune di Padova (proprietaria delle aree circostanti) un progetto di ampliamento del terminal.

- **Avellino**

Il Comune di Avellino si sta attivando, di concerto con RFI, per riqualificare un'ampia zona antistante lo scalo ferroviario cittadino, per creare un terminal bus con bar, biglietteria e toilets, che consenta di superare l'attuale indecente situazione della sosta dei servizi di media-lunga percorrenza, costretti a fermare in uno spazio senza alcun servizio. Anche in questo caso, il Comune non dispone di fondi da investire: il PNRR potrebbe rappresentare la svolta tanto attesa dal capoluogo irpino.

- **Matera**

La città europea della cultura 2019 è l'unico capoluogo italiano a non essere raggiunto da una linea ferroviaria delle Ferrovie dello Stato. Ciò rende tanto più importante la necessità di adeguate infrastrutture per i bus di media-lunga percorrenza, che rappresentano ad oggi l'unico mezzo di trasporto collettivo per raggiungere il capoluogo di provincia lucano. Per tale motivo, desta grande stupore che la città non sia dotata di alcun genere di infrastruttura a supporto dei passeggeri che utilizzano questo genere di servizi. Il PNRR potrebbe rappresentare una grande occasione per dotare finalmente una delle città che il mondo ci invidia di una moderna autostazione.

- **Villa San Giovanni (RC)**

La fermata di Villa San Giovanni (RC) è fondamentale per gli imbarchi verso la Sicilia. L'amministrazione comunale era interessata a riqualificare la zona antistante la stazione ferroviaria, con l'installazione di pensiline e servizi ai passeggeri. Purtroppo, vicende giudiziarie legate all'amministrazione hanno impedito il procedere del progetto, che comunque sconta una mancanza di fondi al quale il PNRR potrebbe sopperire.

Priorità 2: promuovere un trasporto collettivo ecosostenibile

L'**ecosostenibilità** di ogni azione economica e sociale è la cifra dell'azione politica dell'attuale Commissione Europea a guida Von der Leyen, che nel dicembre 2019 ha presentato il **Green Deal**. Un piano ambizioso, che rende ineludibile e non più rinviabile il tema della sostenibilità ambientale: in esso è prevista una **riduzione del 90%** dei gas serra del comparto **trasporti** entro il 2050. Per far ciò, la *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente*, presentata un anno dopo (dicembre 2020) dalla Commissione Europea, grande importanza ricopre l'evoluzione tecnologica sulle **combustioni**, fissando l'obiettivo di 30 milioni di automobili e 800.000 autocarri a zero emissioni in circolazione sulle strade d'Europa entro il 2030.

FlixBus è da sempre attenta al tema della **sostenibilità** dei propri mezzi: tutta la nostra flotta è **Euro VI**. Negli ultimi anni, inoltre, abbiamo lanciato in via sperimentale le prime linee **full electric** in Germania, Francia e Stati Uniti. Inoltre, stiamo sperimentando l'installazione di **pannelli solari** sul tetto dei bus, in modo tale da ridurre il fabbisogno energetico dei mezzi, e dunque il consumo di carburante e le contestuali emissioni. Infine, tramite la collaborazione con enti di ricerca e case produttrici, in Germania ci stiamo avviando alla sperimentazione di bus alimentati a **idrogeno**, come già esposto nell'ambito della consultazione pubblica sulle "Linee Guida relative alla Strategia Nazionale sull'idrogeno" avviata dal Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) lo scorso dicembre.

Il **trasporto collettivo** è di per sé **sostenibile**, se come obiettivo ci si prefigge il combattere l'utilizzo dell'auto privata, che caratterizza ancora la maggior parte degli spostamenti individuali, in Italia così come in Europa. Avere la possibilità di promuovere la ricerca & sviluppo nell'ambito del trasporto collettivo, al fine di renderlo ancor più amico dell'ambiente, è un'occasione da non perdere. Pertanto, FlixBus Italia ritiene sia indispensabile **supportare case produttrici** ed enti di ricerca nell'investire in nuove tecnologie, in particolare legate all'idrogeno, che è di gran lunga, secondo le nostre prime impressioni, la modalità più promettente in questo ambito.

Priorità 3: Assicurare una ripartenza del settore in piena sicurezza

Con l'avvento dei vaccini, è verosimile ritenere che la vita quotidiana tornerà lentamente alla normalità. Al contempo, è parimenti verosimile che una serie di **strategie** adottate in questi mesi per il **contenimento** del contagio si adattino alla mutata situazione epidemiologica. In questo senso, giova ricordare che tutti i mezzi terrestri (bus, treni) adibiti al trasporto di media-lunga percorrenza viaggiano da mesi a metà carico – tranne gli aerei. Ciò sta mettendo a **dura prova** la tenuta economica di tante aziende, con pesanti potenziali ripercussioni in termini d'occupazione.

Appare chiaro che, con la graduale ripartenza del Paese, vi sarà una contestuale ripresa della mobilità delle persone. E' bene affrontare questa sfida con **certezza delle norme**, sostenendo gli operatori nell'investire in tecnologie (divisori fra passeggeri, nuovi e più potenti filtri per l'aria, ecc.) che gli enti sanitari dedicati reputeranno più efficaci per poter tornare ad avere mezzi che svolgano un servizio a pieno carico. Per quanto concerne il settore bus, l'attuale normativa ("Linee guida per le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico" in allegato al DPCM del 14 gennaio 2021) prevede un **accordo fra MIT, INAIL e IIT** (Istituto Italiano di Tecnologia) volto ad individuare il materiale idoneo per consentire la separazione tra una seduta e l'altra a bordo bus, al fine di consentire il viaggiare a pieno carico. Tale accordo non risulta, ad oggi, giunto a conclusione. Si chiede pertanto al Parlamento un impegno concreto su quest'argomento, con **tempi e regole certe**, che consenta quanto prima di poter svolgere il servizio a pieno carico per gli operatori, garantendone così la sostenibilità economica e sociale.