



Polizia Locale del Comune di Trieste

Nucleo Tecnologie Stradali

I controlli di polizia stradale degli autobus adibiti al servizio di noleggio con conducente

Alla luce degli ultimi avvenimenti, riguardo ai numerosi incidenti che hanno visto coinvolti pullman per trasporto di persone, nonché alla sempre più diffusa attività degli operatori di Polizia Stradale impegnati nel controllo degli autobus da noleggio con conducente, esamineremo i documenti di circolazione, personali e veicolari e le normative riguardanti i tempi di guida.

L'obiettivo di questo intervento è finalizzato a fornire un quadro quanto più possibile esaustivo sull'attività di controllo da parte degli agenti di Polizia Stradale degli autobus da noleggio con conducente.

L'art. 54 del C.d.S. dà la definizione di autobus: autoveicoli adibiti al trasporto di persone con più di 9 posti, incluso il conducente, appartenenti alle categorie internazionali M2 e M3, i quali possono essere adibiti ad uso proprio oppure ad uso terzi.

Nella fattispecie di autobus destinati a servizio di noleggio con conducente, il rilascio della carta di circolazione e delle targhe, è subordinato al possesso di un titolo autorizzativo (andremo più tardi ad evidenziare un caso particolare), nonché, in base **all'art. 75 del C.d.S.** all'accertamento dell'esistenza dei requisiti di idoneità alla circolazione da parte dell'UMC.

In base alle norme UE, gli autobus vengono classificati in base alle caratteristiche della carrozzeria e dell'allestimento interno.

Le classi **A e B**, comprendono gli autobus con numero di **posti inferiore o uguale a 21+1**, rispettivamente se prevedono posti in piedi per i passeggeri o solamente posti a sedere.

Se superiori a 21+1 posti, sono classificati in classe I^a per solo passeggeri in piedi, classe II^a per passeggeri in piedi e seduti, e classe III^a per passeggeri solo seduti.

L'impresa, per esercitare l'attività di noleggio con conducente deve essere in possesso di autobus di classe III^a o B e di autorizzazione rilasciata dalla Regione o dagli enti locali delegati.

Il servizio di noleggio con conducente di autobus, disciplinato **dall'art.85 del C.d.S.** e dalla **Legge 218/2003**, è il servizio di trasporto di viaggiatori effettuati da un'impresa professionale per uno o più viaggi richiesti da terzi committenti o offerti a gruppi precostituiti, con preventiva definizione del periodo, della durata del viaggio e dell'importo complessivo per il servizio.

La disciplina del C.d.S. e la L.218/2003 deve comunque fare riferimento **all'art.3 della L. 21 del 1992**, il quale sancisce il concetto fondamentale che l'utenza avanza presso la rimessa la richiesta di una determinata prestazione e che lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

Controllo dei documenti degli autobus

La carta di circolazione viene rilasciata sulla base della verifica dei requisiti previsti dal **D.L.vo 395/2000**. All'interno della carta di circolazione troveremo le caratteristiche dell'omologazione e nel riquadro 3 del documento saranno specificati gli estremi della licenza di autotrasporto. **La revisione del veicolo**, così come previsto **dall'art.80 del C.d.S.**, è **annuale**, non può essere effettuata presso officine autorizzate, **ma solamente presso le sedi dell'UMC**.

I veicoli possono circolare anche dopo la scadenza della revisione periodica quando sia stata prenotata la visita di revisione entro la data di scadenza.

La revisione del cronotachigrafo, prevista ogni due anni, viene fatta in corrispondenza della revisione periodica del veicolo, non direttamente dall'UMC, ma sulla base della documentazione attestante la regolarità rilasciata da un'officina autorizzata.

La licenza (autorizzazione) viene rilasciata alle imprese in possesso dei requisiti relativi alla professione di trasportatore su strada, rilasciata dalle Regioni o dagli enti locali allo scopo delegati dove le imprese hanno la sede legale o la principale organizzazione aziendale, **(art.5 L.218/2003)**.

L'autorizzazione non è soggetta a limitazioni territoriali, all'impresa viene rilasciato l'attestato di idoneità professionale esteso all'attività internazionale.

La copia conforme dell'autorizzazione deve essere conservata a bordo di ogni autobus che è stato immatricolato in base ad essa.

Con riferimento alla circolare del **Ministero dell'Interno dd.14.07.2014 (300/A/3193/14/113/5)** è importante considerare che nelle Regioni dove non sono state ancora introdotte le disposizioni attuative della L.218/2003, le autorizzazioni vengono ancora rilasciate dai Comuni. Licenze che non si differenziano per i limiti e le condizioni di noleggio da quelle regionali, ma solamente nel fatto che consentono l'immatricolazione del singolo autobus per il quale l'autorizzazione viene rilasciata, mentre quelle regionali consentono all'impresa autorizzata di immatricolare un numero di autobus necessario alla propria attività, senza vincoli numerici.

I limiti territoriali previsti dalle licenze comunali, rilasciate prima dell'entrata in vigore della L.218/2003, non trovano più applicazione dopo l'entrata in vigore della suddetta Legge, che non pone più limiti territoriali al loro esercizio.

La licenza comunitaria per il trasporto internazionale dei passeggeri, rilasciata in base al regolamento (CE) n.1073/2009, deve presentare almeno due degli elementi di sicurezza di seguito riportati: ologramma, fibre speciali nella carta che diventano visibili ai raggi UV, almeno una riga in microstampatura, caratteri simboli o motivi tattili.

Inoltre la licenza deve riportare il numero di serie ed il numero di rilascio, un fondo di sicurezza con rabescature sottili e stampa iride.

La licenza comunitaria rilasciata in Italia a seguito del **Decreto del Ministero dei trasporti dd.11.11.2011**, ha una validità di **5 anni**, rinnovabili.

A bordo degli autobus comunitari deve sempre esserci una copia conforme dell'autorizzazione.

Per i servizi occasionali con paesi extraeuropei, a bordo del veicolo devono esserci sempre le autorizzazioni specifiche rilasciate in base agli accordi bilaterali.

Certificato di assicurazione

Foglio di viaggio

Definito dall'art. 2 paragrafo 4 del Reg.(CE) n.1073/2009, il foglio di viaggio autorizza il titolare ad effettuare, nell'ambito di un servizio occasionale internazionale, escursioni in uno stato membro diverso da quello in cui il vettore è stabilito.

Prima della partenza, le escursioni vengono annotate sul foglio di viaggio, che deve trovarsi a bordo del veicolo in originale per tutta la durata dell'escursione locale.

Il documento di controllo è contenuto in un libretto da 25 fogli numerati e in duplice copia. Il foglio di viaggio deve essere compilato in modo leggibile e con inchiostro indelebile.

Purtroppo non è raro trovare irregolarità.

Controllo autobus

Da non sottovalutare il controllo visivo delle condizioni del veicolo per quanto attiene l'applicazione **dell'art.79 del C.d.S.**, con maggior attenzione alle condizioni di usura dei pneumatici e della loro misura (da confrontare con quella prevista dall'omologazione del cronotachigrafo), delle eventuali rotture o incrinature del parabrezza anteriore, considerata la particolarità dell'inclinazione e delle dimensioni, rotture specchietti retrovisori ,ecc...ecc..

Verificare la presenza degli **estintori**, previsti in numero di **uno**, se l'autobus ha una capienza fino a 30 posti, e di **due**, se i posti sono superiori, di cui almeno uno vicino al conducente, alloggiato in luogo facilmente accessibile, ma allo stesso tempo ben fissato.

Da controllare la loro scadenza, che siano carichi e che siano di tipo approvato.

All'interno dell'autobus dev'essere sempre presente una cassetta di pronto soccorso conforme alla disciplina relativa alla sicurezza sul lavoro.

Da accertare, per quanto possibile, l'integrità dell'apparecchio di controllo dei tempi di guida, il cronotachigrafo, controllando che non ci siano manomissioni dei sigilli, pezzi asportabili, fori, ecc...ecc..

Raramente si può trovare che il numero dei posti a sedere sia superiore a quello indicato sulla carta di circolazione, in quanto a tale scopo vengono inseriti due sedili nello spazio riservato all'uscita posteriore.

Controllo Conducente

A seguito della nuova disciplina sulle patenti di guida **in vigore dal 19 gennaio 2013**, il conducente di autobus da noleggio con conducente, dev'essere in possesso di patente:

D1 per autobus con numero di posti inferiore a 17 con lunghezza minore di 8 metri, anche se trainanti un rimorchio con massa massima autorizzata inferiore a 750 kg., e si può conseguire a 21 anni.

D1 E per autobus con rimorchio , la cui motrice come da categoria D1 e rimorchio maggiore di 750 kg , si può conseguire a 21 anni.

D per autobus (con numero superiore a 9 posti), anche se trainanti un rimorchio con massa massima minore di 750 kg. In quanto per la guida di autobus da noleggio con conducente, è prevista la C.Q.C. Per il trasporto di persone, il requisito anagrafico minimo per il conseguimento è di 21 anni.

DE per un complesso veicolare composto da autobus di categoria D con rimorchi con massa massima superiore a 750 kg. Anche per questa categoria di veicoli, il requisito anagrafico minimo è di 21 anni.

C.Q.C.

Per la conduzione di autobus da noleggio con conducente è richiesto il possesso di qualificazione iniziale e l'obbligo di formazione periodica per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente. Tale obbligo è dettato dall'**art.14/1 del D.L.vo 286 dd.21.11.2005**. Esenti dall'obbligo di qualificazione iniziale sono i conducenti già titolari alla data del **9 settembre 2008**, di patente appartenente all'UE o allo SEE di categoria D1, D1E, D e DE, oppure i conducenti titolari di patente D1, D1E, D e DE, rilasciata da uno stato non appartenente all'UE o SEE, che svolgano attività alle dipendenze di un'impresa operante nello Stato Italiano (CQC rilasciata per documentazione).

L'art. 3/2 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17.04.2013 ha decretato che la scadenza delle carte di qualificazione del conducente, ottenute con documentazione e aventi la scadenza al **09.09.2013**, è prorogata al **09.09.2015**.

Con **decreto dirigenziale del 6 agosto 2013, art.2**, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di assicurare parità tra tutti i conducenti, aveva stabilito che tutti i conducenti che avevano provveduto a rinnovare la scadenza della CQC prima del 09.09.2013, considerato che tale primo termine era stato prorogato di due anni, godevano anch'essi di un prolungamento dei tempi della scadenza sino al 09.09.2020.

Successivamente, a seguito di intervento della Commissione Europea, che ha contestato le legittimità dell'art.2 del decreto del 06.06.2013, il MIT, con il decreto 10.06.2014 ha abrogato detto articolo **riportando di fatto al 09.09.2018 la scadenza delle CQC rinnovate prima del 09.09.2013**.

A tutt'oggi deve essere risolto il problema dei documenti già emessi, riportanti la data errata di scadenza del 09.09.2020.

Bisogna prestare attenzione, quando si controlla un conducente ed un veicolo appartenente ad uno stato diventato recentemente membro dell'UE, se effettivamente il paese di provenienza ha recepito la Direttiva Europea ed in quali termini deve assoggettarsi ad essa.

Esempio di un autista croato con autobus croato

al momento del controllo risultava privo di CQC o codice 95 sulla patente di guida, vista l'entrata della Croazia in Europa il 1 luglio 2013, sembrava si configurasse una violazione all'art.116 del C.d.S.

Contattato il Ministero dei Trasporti croato, lo stesso faceva pervenire un documento attestante che la Comunità Europea, considerata l'entrata in Europa della Croazia il 01.07.2013, riconosce che le patenti D1, D1E, D o DE rilasciate non più tardi del 01.07.2015, possano continuare a circolare senza ottenere la qualificazione iniziale del conducente (cod.95).

La Comunità Europea dà la facoltà ai singoli stati membri di attestare la qualificazione del conducente emettendo un CQC formato Card e l'apposizione del codice 95 sulla patente di guida.

Sulle patenti italiane la qualificazione iniziale e la formazione periodica è comprovata fino al 18.04.2013 da una CQC formato Card con il codice UE armonizzato 95 in corrispondenza della categoria di patente posseduta, mentre a decorrere dal

19.04.2013 è comprovata dall'apposizione sulla patente stessa del codice armonizzato 95 seguito dalla data di scadenza.

Attestazione di dipendenza

La **L.218/2003** prevede che gli autisti di autobus adibiti al servizio di noleggio con conducente devono essere lavoratori dipendenti, lavoratori con contratto a termine o altre tipologie di contratti di lavoro temporaneo, titolari, soci e collaboratori familiari di imprese titolari delle relative autorizzazioni.

A seguito della circolare del Ministero dell'Interno del 04.06.2014 si è individuata la documentazione idonea a dimostrare la natura e la regolarità del rapporto che lega il conducente all'impresa, documentazione che deve essere esibita dal conducente in sede di controllo.

Lavoratori subordinati e soci lavoratori con rapporto di lavoro di tipo subordinato:

- originale o copia autenticata della lettera di comando o distacco e dell'ultimo foglio paga

Lavoratore con contratto di somministrazione:

- copia autentica del contratto di somministrazione in corso di validità.

Lavoratori autonomi e soci lavoratori con rapporto di lavoro autonomo:

- originale o copia autentica del contratto di lavoro e ultimo foglio paga.

Per quanto concerne, invece, la qualità di titolare, socio o collaboratore familiare, non è richiesta l'esibizione di alcuna documentazione, in quanto tale rapporto con l'impresa deve risultare dal registro delle imprese presso la CCIAA competente per territorio in base alla sede dell'impresa.

Cronotachigrafo

Al momento del controllo del conducente si presterà attenzione al tipo di apparecchio cronotachigrafo, che può essere digitale o analogico.

Nel caso di **cronotachigrafo digitale**, si inviterà il conducente, a fare una stampa immediata della giornata in corso e all'estrazione della carta tachigrafica del conducente.

Nel caso di **strumento analogico**, verrà richiesto il foglio di registrazione del cronotachigrafo inserito nell'apparecchiatura.

Nel corso dei controlli, a seconda del tipo di apparecchiatura, la stampa o il disco andranno vidimati nel retro per attestare il controllo e giustificare l'estrazione; al conducente verranno richiesti, al fine di controllare il rispetto della normativa sui tempi di guida: i fogli di registrazione (dischi) degli ultimi 28 giorni, la scheda tachigrafica, il modulo di controllo delle assenze, così come previsto dalla **direttiva 2006/22/CE**.

Modulo delle assenze

Il modulo controllo delle assenze, che viene compilato per ogni singolo conducente e firmato dallo stesso e da persona autorizzata dell'impresa, deve essere portato con sé dal conducente in formato cartaceo e serve a giustificare le eventuali assenze risultanti dall'esame delle registrazioni tachigrafiche degli ultimi giorni.

Tale documento serve ad attestare i seguenti motivi di non utilizzo delle registrazioni tachigrafiche:

- malattia o ferie
- guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione del CE n.561/2006
- ha eseguito un lavoro diverso dalla guida o è rimasto a disposizione

- in congedo o recupero o ha svolto attività non registrabili dall'apparecchio di controllo.

Il modulo non è previsto per documentare riposi settimanali effettuati negli ultimi 28 giorni, questi risultano dalla carta tachigrafica e dal mancato utilizzo di fogli di registrazione.

Molte aziende nonostante questo esonero, attestano comunque l'assenza per il riposo settimanale, agevolando le attività di controllo "in strada" ed evitando eventuali controlli presso le aziende.

Se al momento del controllo il conducente è appena rientrato da un'assenza e non ha ripreso l'attività presso la sede dell'azienda, non incorre in alcuna violazione se fa pervenire una copia via fax o via e-mail del modulo.

Purtroppo non è raro riscontrare delle incongruenze tra il modulo delle assenze e le registrazioni tachigrafiche, facendo risultare assenti i conducenti che dalle registrazioni risultano in attività, questo si può verificare in quanto talvolta i conducenti firmano i moduli prodotti erroneamente dalle imprese, senza prestare la massima attenzione; in questo caso è prevista l'applicazione delle disposizioni dell'art. 495 del C.P. (false attestazioni a pubblico ufficiale).

La mancanza del modulo o lo stesso incompleto è sanzionato ai sensi dell'art.9 del D.L.vo n.144/2008 (attuazione della direttiva 2006/22/CE), con la sanzione amministrativa da 143,00 € a 570,00 €, salvo non costituisca reato, inoltre si applicano le disposizioni dell'art.180 del D.L.vo 285/92 (C.d.S.)

Lista di Controllo

Oltre al modulo "controllo delle assenze", il D.L.vo 144/2008, in applicazione della direttiva 2006/22/CE, prevede la compilazione della lista di controllo da parte degli operatori di polizia stradale.

Tale lista ha la funzione di fornire informazioni al Ministero degli interni, che con frequenza semestrale tramette all'ufficio di coordinamento europeo l'attività svolta, al fine di comunicare alle autorità competenti dei Paesi membri le infrazioni per l'attribuzione alle imprese di un indicatore della classe di rischio.

Le imprese che presentano un indicatore di rischio più elevato saranno assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.

L'analisi dei dati del cronotachigrafo avviene tramite lo scarico dei dati della memoria di massa del veicolo, per accertare eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo e di individuare segnali di eventuali manomissioni dell'apparecchiatura.

Cosa controllare sulla stampa e sul foglio di registrazione

Sulla stampa si deve controllare che il nome dell'intestatario della carta tachigrafica corrisponda effettivamente al conducente, che l'orario sia sincronizzato con l'orario vigente, che l'ultima attività in occasione di veicolo fermato su strada corrisponda a quella effettiva.

Nel caso di fogli di registrazione, con applicazione dell'art.19 della L.727/1978, si deve verificare che il foglio di registrazione sia del tipo omologato per il tipo di apparecchio usato, che riporti il nome e cognome del conducente, la data corrente, i chilometri iniziali ed il luogo di partenza, la targa del veicolo, che l'orologio sia sincronizzato con l'orario vigente, che non vi siano segni di estrazione del foglio senza autorizzazione.

Le disposizioni dei tempi di guida sono dettate dal Reg.(CE) 561/2006, sanzionati dal d.L.vo 285/92 art.174 e 178 per veicoli privi di cronotachigrafo.

Tempi di guida

I tempi di guida dei conducenti sono previsti dal **regolamento (CE) 561/2006**, dalle modifiche apportate dal **regolamento (CE) n.1073/2009**, nonché dai limiti previsti dal **D.L.vo 234/2007** in materia di orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti e le disposizioni di cui agli **art.li 174 e 178 del D.L.vo 285/92**. Dette norme in alcuni casi si sovrappongono e dunque vanno accordate e connesse.

L'apparato sanzionatorio del D.L.vo 234/2007 deve dunque essere integrato con i precetti del D.L.vo 285/92 per le violazioni al Regolamento (CE) 561/2006, che a seguito delle modifiche introdotte con la **legge 120/2010**, si fondano su soglie percentuali rispetto agli sforamenti dei tempi di guida e riposo giornalieri e settimanali.

Tenuto conto delle suddette normative, il periodo di guida giornaliero **non può superare la durata massima di 9 ore**, eccetto un'estensione dell'orario di guida giornaliero fino a **10 ore per un massimo di due volte nella stessa settimana**.

Qualora sia svolto lavoro notturno, ovvero un periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 00.00 e le ore 07.00, il conducente non deve superare le 10 ore di **lavoro giornaliero** per ciascun periodo di 24 ore.

Il periodo di guida settimanale non deve superare le 56 ore, e comunque **non può superare il limite delle 60 ore di lavoro**. Ulteriore limite nell'arco di due settimane consecutive non può superare le 90 ore consecutive.

Le pause degli autisti durante la loro prestazione lavorativa devono essere di **45 minuti**, dopo un periodo di guida consecutiva di **4 ore e mezza**, che possono essere sostituite da un'interruzione frazionata in due pause, di **almeno 15 minuti** e l'altra immediatamente successiva di **30 minuti**.

Il periodo di riposo giornaliero deve essere di un periodo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure frazionato in due periodi, **uno di almeno 3 ore ed il secondo di almeno 9 ore**. Sono consentiti tre periodi di riposo giornaliero ridotto di almeno 9 ore tra due periodi di riposo settimanali.

Il riposo giornaliero deve essere completato entro 24 ore da quando il periodo di guida giornaliero o l'attività lavorativa hanno avuto inizio. In caso di multipresenza, il riposo giornaliero deve essere completato entro le 30 ore.

Il periodo di riposo settimanale, deve essere effettuato al massimo dopo **6 periodi di guida giornalieri**. Nel caso in cui il conducente effettua un singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri, che abbia una durata di almeno 24 ore consecutive in uno stato membro o in un paese terzo, diverso da quello di inizio, può rinviare il suo periodo di riposo settimanale dopo 12 periodi di 24 ore consecutive, alla condizione che dopo tale periodo effettui un riposo settimanale completo di 45 ore, seguito da un altro regolare o da uno ridotto di almeno 24 ore, quest'ultimo dovrà essere compensato entro la fine della terza settimana di termine del periodo di deroga.

Tale deroga è concessa a condizione che in caso di guida dalle ore 22.00 alle ore 06.00, via siano a bordo 2 autisti, oppure la pausa di 45 minuti deve essere effettuata dopo massimo 3 ore di guida.

Il periodo di riposo settimanale regolare è di 45 ore, che può essere ridotto fino a **24 ore** a condizione che le ore in meno effettuate vengano recuperate entro la terza settimana seguente, unite ad un riposo settimanale o giornaliero. **Non è concesso**

effettuare due riposi settimanali ridotti attigui, dunque possono essere effettuati solamente a settimane alterne.

L'art.12 del regolamento (CE) 561/2006, concede ai conducenti, al fine di non compromettere la sicurezza stradale, la deroga alle disposizioni all'art.6 e all'art.9 del medesimo regolamento (pause e riposi) per poter raggiungere un punto di sosta appropriato.

Il conducente deve indicare a mano, sul retro del foglio di registrazione o dietro il foglio di stampa del tachigrafo digitale, il motivo della deroga non appena raggiunto il punto di sosta.

L'infrazione all'art.174 comma 14° per l'inosservanza dell'impresa di trasporto alle disposizioni dettate dal regolamento (CE) 561/2006, per quanto attiene il rispetto dei periodi di guida, di riposo e di pausa, del prescritto riposo giornaliero e settimanale del conducente, **si configura**, a seguito di teoria condivisa, **quando effettivamente dette violazioni sono frutto di un'organizzazione del lavoro preconstituita e chiara, e non per una singola violazione, che può essere frutto di un evento occasionale e non voluto.**

Un accenno anche **all'art.186 del C.d.S.** riguardo ai conducenti di autobus destinati a servizio di noleggio con conducente, che prevede un limite di tasso alcolemico pari allo **0,00 g/l** per i conducenti professionali nell'esercizio della propria attività.

- sono previsti due livelli di **sanzioni amministrative** per superamento di detto limite, fino a 0,5 g/l e maggiore di 0,5 fino a 0,8 g/l
- di **sanzioni penali** per un tasso maggiore di 0,8 g/l.

Ai sensi dell'art. 202 del D.L.vo 285/92, per le violazioni degli art.li 142 9° e 9° bis, 148, 174 commi 5-6-7, commesse da conducenti di veicoli per i quali è previsto il possesso della patente categoria D, è previsto il pagamento immediato in misura ridotta nelle mani dell'agente accertatore, oppure il versamento di cauzione per avvalersi della facoltà di proporre ricorso alle autorità competenti.

Il mancato pagamento o versamento della cauzione comporta il fermo del veicolo presso la Depositeria autorizzata per un tempo massimo di 60gg.

M.Ilo Capo Massimiliano Pisani

Nucleo Tecnologie Stradali
Polizia Locale Trieste