



Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Direzione Generale dei Rapporti di lavoro e delle relazioni industriali
dgrapportilavoro.div6@pec.lavoro.gov.it

Ispettorato Nazionale del Lavoro

dott. Orazio Parisi
DC Tutela@pec.ispettorato.gov.it

Ispettorato Interregionale del Lavoro Italia Centro

dott. Giovanni De Paulis
III.L.Roma@pec.ispettorato.gov.it

Ispettorato Territoriale del Lavoro Perugia

dott.ssa Rita Bontempo
ITL.Perugia@pec.ispettorato.gov.it

Ispettorato Territoriale del Lavoro Firenze

dott. Fabrizio Nativi
ITL.Firenze@pec.ispettorato.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile

Direzione Centrale della Mobilitazione e dei Trasporti
dott. Enrico Rinaldi
ucm@mit.gov.it

Direzione Generale per la motorizzazione Div 5

Disciplina amministrativa dei veicoli e dei conducenti attuazione della normativa di settore nazionale e comunitaria
dott. Pietro Marianella
div5.dgmot@mit.gov.it

Direzione Generale per la sicurezza stradale Div 6 - Autotrasporto di persone

dott. Salvatore Napoli
div6.dgssa@mit.gov.it

Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile

dott. Angelo Mautone
segr.tif@mit.gov.it

DGT centro Ufficio 3 – UMC Firenze, coordinamento Grosseto, Pistoia, Prato e Siena

Dott. Lorenzo Loreto
direzione.upfi@mit.gov.it

DGT Centro Ufficio 4 – UMC Lucca, coordina Pisa, Livorno e Massa Carrara

Dott.ssa Nadia Bellomo
direzione.uplu@mit.gov.it

ANAC Autorità Nazionale Anticorruzione

protocollo@pec.anticorruzione.it

USB Lavoro Privato

Via dell'Aeroporto, 129 - 00175 - Roma / tel 06 59640004 - fax 06 54070448
lavoroprivato@usb.it www.usb.it

Regione Umbria

Assessorato infrastrutture, trasporti, opere pubbliche e politiche della casa
regione.giunta@postacert.umbria.it

Regione Toscana

Assessorato Infrastrutture, mobilità, governo del territorio, protezione civile
regionetoscana@postacert.toscana.it

e.p.c.:

Ministero dell'Economia e delle Finanze

urp@mef.gov.it

responsabileanticorruzione.mef@pec.mef.gov.it

dp.perugia@agenziaentrate.it

dp.firenze@agenziaentrate.it

Commissione Garanzia scioperi nei trasporti

segreteria@pec.commissione-garanziasciopero.it

Osservatorio conflitti Ministero dei Trasporti

osservat.sindacale@mit.gov.it

Prot. TPL/220905/130

Oggetto: Autoservizi sostitutivi ferroviari – Affidamento dei servizi – Modalità di espletamento – Richiesta verifica e intervento; proclamazione stato di agitazione.

La scrivente O.S., per quanto in oggetto,

Premesso:

- che nelle Regioni Umbria e Toscana si stanno eseguendo, o sono stati eseguiti, numerosi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria alla infrastruttura ferroviaria;
- che gli stessi hanno comportato la soppressione delle corse ferroviarie sulle tratte interessate dai succitati lavori;
- che tali corse sono state sostituite da servizi sostitutivi eserciti tramite autolinee.

Rilevato

- che la Regione Toscana ha inserito nel “Contratto di Servizio” tra la stessa e Trenitalia il “Piano di intervento relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse – Misura 7 – Contratto di servizio con la Regione Toscana”;
- che tale “Misura 7” prevede, tra le altre cose, “...omissis...il rispetto delle ore di guida e di riposo degli autisti previste dalla direttiva CE n°561/2006...omissis”; quindi così come recepita dal D.lgs. 234/2007;
- che per l’effettuazione di tali autoservizi sostitutivi la Regione Umbria autorizzava la Società BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l. alla distrazione di un quantitativo di autobus adibiti a servizio pubblico di linea “...per servizi di noleggio di rimessa in via straordinaria, e più specificatamente per i servizi ferroviari sostitutivi ferroviari; conformemente alla vigente normativa nazionale che permette la distrazione esclusivamente in modo unidirezionale;

Considerato

- a) che per l’effettuazione dei servizi sostitutivi ferroviari BUSITALIA SITA NORD ha costituito una società “ad hoc” denominata BUSITALIA RAIL SERVICE, società direttamente controllata da BUSITALIA SITA NORD, ma a se stante dotata di un proprio C.d.A.; quindi società terza rispetto a BUSITALIA SITA NORD
- b) che BUSITALIA RAIL SERVICE (d’ora in avanti BRS) svolge i servizi sostitutivi ferroviari per conto di Trenitalia, altra società del gruppo Ferrovie dello Stato, ma anch’essa sottoposta a direzione e controllo della capogruppo, ma effettivamente società terza rispetto a BRS, in quanto dotata anch’essa di proprio C.d.A.;
- c) BRS affida i servizi sostitutivi, ricevuti in affidamento diretto da Trenitalia, direttamente a BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l., altra società del gruppo Ferrovie dello Stato, ma anch’essa dotata di proprio C.d.A., quindi altra società terza rispetto alle altre dello stesso gruppo;

Considerato ancora:

- a) che i servizi sostitutivi ferroviari vengono affidati direttamente, quindi senza alcuna evidenza pubblica, tra le varie

USB Lavoro Privato

Via dell’Aeroporto, 129 - 00175 - Roma / tel 06 59640004 - fax 06 54070448

lavoroprivato@usb.it www.usb.it

società dello stesso gruppo;

b) che con "Avviso" datato 19 07 2022, BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l. informava i lavoratori che la carta tachigrafica non era necessaria in quanto le varie distanze tra le stazioni interessate agli autoservizi sostitutivi ferroviari non superavano i 50 km;

c) che quindi con detto "Avviso" veniva disapplicato quanto invece stabilito dalla "Misura 7" emanata nel contratto di servizio tra la Regione Toscana e Trenitalia;

d) che inoltre agli autisti impegnati in tali autoservizi sostitutivi, viene applicata la normativa prevista dalla l.138/58; norma riservata ai servizi pubblici di linea extraurbani non superiori ai 50 km;

e) che BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l. utilizza, quindi, in servizio pubblico di linea fuori regione autobus autorizzati ad essere utilizzati per servizi di noleggio straordinari.

Per quanto sopra premesso, rilevato e considerato si chiede alle Componenti in indirizzo, ognuna per le proprie sfere di competenze:

- una verifica della legittimità degli atti posti in essere dalle Società Trenitalia S.p.A., BUSITALIA RAIL SERVICE S.r.l. e BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l.;

- se emergano profili di irregolarità nella catena di affidamenti posti in atto;

- se siano state rispettate tutte le previsioni legali e contrattuali sugli atti conseguenti i vari passaggi e sullo svolgimento dei servizi in base ai contratti di servizio;

- di essere informata, ai sensi delle vigenti normative sulla trasparenza amministrativa della Pubblica Amministrazione, degli eventuali esiti della presente.

Per quanto tutto esposto, per le gravi ricadute sulla sicurezza del lavoro e del servizio reso alla cittadinanza, la presente è formale proclamazione dello stato di agitazione di tutto il personale dipendente della Società BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l.

Certa di un sollecito riscontro, si porgono distinti saluti.

Per USB Lavoro Privato

Legale rappresentante Nazionale

Legale Rappresentante Regione Umbria

Paolo Sabatini



Si allega la seguente documentazione:

- 1) Piano di intervento relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse – Misura 7 – Contratto di servizio con la Regione Toscana tra Trenitalia e Regione Toscana;
- 2) Delibera regione Umbria su distrazione autobus di linea extraurbani per servizi straordinari di noleggi a favore di BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l.;
- 3) Avviso al personale di BUSITALIA SITA NORD DRU S.r.l. datato 19 07 2022
- 4) missiva INL del 14 01 2021 sulla prestazione prevalente.

Roma, 05 settembre 2022

USB Lavoro Privato

Via dell'Aeroporto, 129 - 00175 - Roma / tel 06 59640004 - fax 06 54070448
lavoroprivato@usb.it www.usb.it

**Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle
corse – Misura 7**

Contratto di Servizio con la Regione Toscana

Obiettivi ed impegni

Il Piano è relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un “adeguato servizio sostitutivo”, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse.

In particolare il Piano definisce:

- le casistiche di disservizio;
- le procedure adottate e le modalità organizzative;
- le modalità di accesso al servizio sostitutivo;
- le modalità di gestione della relativa informativa e delle comunicazioni agli utenti e alla Regione;
- le condizioni di assistenza ai passeggeri.

Casistiche di disservizio

Si individuano due casistiche di disservizio che determinano differenti modalità di sostituzione:

- interruzione di linea: programma di sostituzione; laddove sia necessaria una rimodulazione dell’offerta, è definito un programma di esercizio straordinario, messo a punto da Trenitalia e, concordato con la Regione, nei termini previsti dal contratto, anche con eventuale aggiornamento dei sistemi di vendita in relazione alla durata dell’interruzione stessa;
- soppressione di treno: sostituzione del treno soppresso, anche parziale, con un treno successivo, anche straordinario e/o autoservizio sostitutivo, laddove non sostituito da treno successivo. I casi in cui è possibile prevedere la sostituzione di un treno soppresso con quello successivo sono individuati all’allegato 2 “*Programma di esercizio*” del Contratto di Servizio, come meglio si dirà nel prosieguo (§ Programmazione del Servizio Sostitutivo).
L’autoservizio sostitutivo del treno soppresso può prevedere il ricorso ad autobus, a taxi e al Noleggio con Conducente (NCC), in funzione del numero e delle caratteristiche dei viaggiatori.

Procedure adottate – documentazione di riferimento

Trenitalia ha assunto la decisione strategica di implementare e mantenere attivo un Sistema Integrato di Gestione Sicurezze e Qualità (SIGSQ, laddove con il termine “Sicurezze” si intende

sicurezza di esercizio, salute e sicurezza sul lavoro e sicurezza ambientale).

Il SIGSQ, conformemente sia alle norme cogenti di Sicurezza di Esercizio, che ai requisiti degli standard ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, è stato implementato da Trenitalia allo scopo di tendere a valori nulli di incidentalità, migliorare continuamente le proprie prestazioni nei confronti dei clienti e di tutti gli stakeholder, valorizzare e tutelare l'ambiente e la salute e sicurezza dei lavoratori, mettendo a disposizione tutte le risorse necessarie (informazioni, risorse umane, industriali e finanziarie).

Con riferimento ai servizi sostitutivi è stata emessa dalla Divisione Passeggeri Regionale (DPR) di Trenitalia la Istruzione Operativa 05 (ultima versione del 25 luglio 2017) "*Gestione del processo di progettazione e controllo degli autoservizi della DPR*", seguita poi a livello di Direzione Regionale dalla Istruzione Operativa "*Gestione del processo di progettazione e controllo degli autoservizi programmati*" dell'11 ottobre 2017 e dalla Istruzione Operativa "*Gestione autoservizi non programmati per cause accidentali*" del 28 settembre 2017.

Inoltre, in merito all'informazione alla clientela a bordo treno, DPR ha emesso la Circolare n. 1/2009 "*Attribuzioni del personale di accompagnamento*", aggiornata nel 2012, che individua modalità e tempi di informazione alla clientela, per garantirne la completezza e la tempestività.

Per il recupero di un treno fermo in linea Trenitalia ha emesso la Comunicazione Organizzativa 281/AD del luglio 2008 "*Sistema di Soccorso: gestione dei mezzi di soccorso attrezzati e dei relativi interventi per il recupero dei rotabili e lo sgombero dell'infrastruttura ferroviaria*", integrata dalla Direzione Tecnica di Trenitalia con la Disposizione Esercizio Impresa Ferroviaria (DEIF) 34.6, revisionata a novembre 2017 - "*Disposizioni per il recupero dei treni fermi in linea per anomalie che ne impediscono il proseguimento*".

La Regione prende atto dell'adozione da parte di Trenitalia delle sopracitate procedure.

Trenitalia affida a Busitalia Rail Service, partecipata al 100% da Busitalia Sita Nord, impresa del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, gli autoservizi sostitutivi in caso di interruzioni e soppressioni accidentali anche parziali. Qualora Busitalia Rail Service non riesca a svolgere direttamente il servizio, si avvale di fornitori sub-affidatari individuati tra gli iscritti ad un Sistema di Qualificazione ai sensi dell'art 128 del Codice Appalti.

In caso di indisponibilità dei vettori iscritti al Sistema di Qualificazione e in considerazione della necessità di sopperire all'emergenza in tempi rapidi, Busitalia Rail Service ricorre anche ad altri operatori qualificati del settore.

Nel caso di ricorso a NCC, sono state esperite gare a procedure aperte, nel caso di ricorso a taxi si

acquistano servizi diretti.

L'attivazione degli autoservizi sostitutivi, in occasione di eventi accidentali che interferiscono con la regolare circolazione dei treni, e che ne determinano la soppressione, è affidata alla Sala Operativa Regionale (SOR), d'intesa con il reperibile commerciale, che provvede all'individuazione dei Fornitori di Autoservizi, sulla base dell'albo fornitori.

Programmazione del Servizio Sostitutivo

Il Contratto di Servizio, nel programma di esercizio- allegato 2 al contratto, individua in funzione del distanziamento temporale rispetto alla corsa successiva i treni che possono essere sostituiti, in caso di soppressione, con il treno successivo.

Tale programma è predisposto considerando la corsa immediatamente successiva a quella soppressa come la modalità con la quale offrire un adeguato servizio sostitutivo se è programmata entro 30 minuti dalla corsa soppressa, come tempo massimo di arrivo nella prima stazione successiva interessata dalla soppressione della corsa, ed effettua le stesse fermate. Nel programma sono anche previste eventuali sostituzioni parziali.

Nel caso in cui il treno soppresso non possa essere sostituito con il successivo treno nei termini di cui sopra, o un treno straordinario, la SOR programma e gestisce l'autoservizio, tenendo conto di tutti gli elementi utili a minimizzare il disservizio.

In particolare:

- numero di mezzi proporzionato al numero di passeggeri del treno soppresso;
- condizioni di accessibilità e comfort quanto più possibile equivalenti al servizio soppresso al fine di garantire il raggiungimento della destinazione anche alle persone con mobilità ridotta (PMR), nonché garantire equivalenti servizi di assistenza;
- copertura di tutte le fermate previste dal treno soppresso;
- organizzazione del servizio sostitutivo differenziato, in ragione della lunghezza del percorso del treno soppresso, con corse sostitutive di tipo diretto per le relazioni più lunghe in modo da contenere l'aumento del tempo di percorrenza rispetto al treno soppresso.

Con riferimento al tempo di attesa del servizio sostitutivo, l'obiettivo del presente Piano è di perseguire progressivamente il pieno allineamento con quanto disposto dalla Delibera ART 16/2018 che le condizioni del contesto di riferimento attuale non rendono fattibile.

In particolare, occorre tener conto che, in base alla procedura in uso, il macchinista - con la modulistica e la strumentazione attualmente a disposizione - ha bisogno di almeno 15 minuti per poter accertare l'effettiva impossibilità del treno a proseguire. Una volta confermati il fermo e la

necessità di sostituzione, la SOR attiva la procedura di individuazione del servizio sostitutivo: individuata la disponibilità, il Fornitore si attiva con l'invio dei mezzi sul luogo richiesto da cui far partire il servizio di autosostituzione, che potrebbe essere anche distante dal luogo dove stazionano i mezzi da utilizzare per la sostituzione.

Inoltre, è opportuno considerare che sono numerosi i fattori che intervengono per rendere dilatato e – in molti casi indeterminabile a priori - il tempo di intervento, come:

- la numerosità dei passeggeri a bordo, che è direttamente più che proporzionale alla difficoltà di operare un intervento tempestivo;
- la scarsa capillarità dei depositi autobus delle imprese di trasporto su gomma operanti nel territorio, che rendono pertanto lunghi i percorsi di invio;
- le condizioni di traffico che, soprattutto in caso di grandi città, rendono imprevedibili i tempi di arrivo sul luogo dei servizi sostitutivi;
- i percorsi stradali che, in determinati bacini di traffico ferroviario, rendono più lungo il viaggio stradale rispetto a quello ferroviario (del treno successivo, ancorché non previsto entro i 30 minuti);
- la stagionalità/giorno feriale o festivo in cui avviene la sostituzione;
- l'orario della richiesta di intervento, che laddove coincida con la fascia di maggior utilizzo dei bus da parte dello stesso Fornitore per propri servizi o orari notturni, non consente un intervento tempestivo;
- il rispetto delle ore di guida e di riposo degli autisti previste dalla Direttiva (CE) n. 561/2006.

Alla luce di quanto sopra il tempo di intervento per il primo periodo regolatorio per ciascuna linea classificata (FR1, FR2, FR3) è posto pari a 60 minuti.

Per la clientela a bordo del treno soppresso, se fermo in linea, la SOR in accordo con il Personale di Bordo si attiva affinché si effettui, laddove possibile, il trasbordo in linea, oppure il trasbordo su autobus sostitutivo o il ricorso ad un locomotore di soccorso che consenta di far arrivare il treno nella prima stazione utile, dove i viaggiatori potranno proseguire con il viaggio.

Modalità di accesso al servizio sostitutivo

I bus sostitutivi sono identificabili da un'apposita segnaletica riportante "*Servizio sostitutivo Trenitalia*". Laddove possibile per le condizioni stradali e di sicurezza del viaggiatore, l'autobus effettua la fermata nei pressi della stazione/fermata ferroviaria; se distante, è affissa apposita informazione statica in stazione, riportante il punto di fermata dell'autobus.

Nei casi delle stazioni e delle fermate di cui alla Tabella 1 “Punti di fermata dei servizi sostitutivi distanti dalla stazione/fermata” del presente Piano, il servizio sostitutivo viene erogato in punti di fermata distanti dalla stazione/fermata, per la mancanza del livello minimo di sicurezza stradale o per inaccessibilità connessa alla viabilità, in assoluto o in relazione alla dimensione degli automezzi sostitutivi.

Il punto di fermata del servizio sostitutivo, condiviso con la Regione, viene fissato in questi casi nella più prossima fermata autorizzata dall’ente concedente i servizi TPL. La Regione si farà promotrice con l’amministrazione competente affinché siano realizzate le necessarie condizioni di sicurezza e segnaletica in punti di fermata prossimi alla stazione/fermata ferroviaria, laddove distanti o attualmente inesistenti.

L’accesso al servizio sostitutivo è garantito con lo stesso titolo di viaggio del servizio sostituito.

Il viaggio in autobus sostitutivo è considerato di seconda classe e, pertanto, per quanti in possesso di biglietto di prima classe è previsto il rimborso della differenza. Nel caso di PMR con impossibilità a viaggiare con autobus, viene predisposto dalla SOR un servizio dedicato con Taxi/NCC.

In caso di ultimo collegamento della giornata, qualora non fosse possibile assicurare il trasporto a destino con servizio sostitutivo di qualsiasi tipologia, viene garantito il pernottamento presso un hotel individuato dalla SOR.

Modalità di gestione della relativa informativa e delle comunicazioni agli utenti e alla Regione

Al momento dell’avvenimento che determina l’anomalia alla circolazione, si avvisa la clientela fornendo informazioni puntuali, esaustive ed aggiornate, da garantire agli utenti in forma dinamica, tempestivamente in occasione di ogni singolo disservizio, a bordo dei treni e a terra presso gli impianti di stazione e fermata, sino al compiuto ripristino della regolarità del servizio.

In particolare, la clientela viene informata:

- a bordo treno: il capotreno riceve le informazioni dalla SOR, che ha cura di tenerlo costantemente aggiornato sulla situazione; per i passeggeri a bordo del treno, l’informazione viene fornita dal personale di bordo, sia con il ricorso al sistema di sonorizzazione a bordo treno OBoE, sia personalmente, attraversando le carrozze, avendo particolare cura per le persone con menomazioni uditive.

Il personale di bordo assicura, non appena ne sia reso edotto, l’informazione circa la causa della soppressione, l’indicazione delle modalità di sostituzione e delle motivazioni che hanno portato alla soppressione stessa; la prima informazione, anche se non completa, viene fornita appena il treno è fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti e successivamente si provvede all’aggiornamento ogni 15 minuti;

- in stazione: l'informazione viene fornita dal Gestore dell'Infrastruttura attraverso annunci sonori e i monitor, laddove presenti;
- alla clientela registrata al sistema di informazione “*Smart caring*”, che consente di essere informati sulle condizioni di viaggio su tutta la linea, permettendo di sapere se la circolazione dei treni è interrotta o perturbata, nonché le ragioni del disagio;
- a tutti, attraverso la messaggistica dei canali di “*Muoversi in Toscana*” così come previsto nel Protocollo d'Intesa sottoscritto tra Regione Toscana, Trenitalia ed RFI;
- a tutti, consultando il sito www.viaggiatreno.it, ove è possibile seguire in tempo reale l'andamento dei treni e si possono ottenere informazioni in tempo reale su possibili interruzioni di linea, soppressioni o l'istituzione di eventuali servizi sostitutivi.

La modalità di comunicazione alla Regione segue quanto definito nel Contratto di Servizio -articolo 5.

Condizioni di assistenza ai passeggeri

In caso di anomalità alla circolazione, la prima assistenza a bordo dei treni viene fornita dal personale di bordo, mentre nelle stazioni e fermate presenziate da parte del personale di vendita e/o assistenza.

Qualora il treno resti fermo in linea per oltre 60 minuti, laddove possibile, vengono distribuiti generi di conforto a bordo o all'arrivo in stazione.

In caso di anomalità prolungata, la Direzione Regionale predispone anche presidi di informazione ed assistenza, ricorrendo al personale di Customer Care regionale.

Quanto sopra esposto, seppur revisionabile ad ogni annualità con riferimento alla programmazione annuale dell'offerta, costituisce il riferimento operativo del primo periodo regolatorio

Costi e modalità di finanziamento

Gli interventi descritti per il primo periodo regolatorio sono ricompresi, nel PEF del Contratto di Servizio.

Situazioni particolari, nuove richieste di intervento, potranno essere condivisi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, che dovrà determinare le condizioni per garantire il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario del contratto.

Monitoraggio, Revisione ed aggiornamenti

Il presente Piano sarà oggetto di monitoraggio periodico, aggiornato al termine del primo periodo regolatorio e condiviso con la Regione Toscana nell'ambito del Comitato di Gestione del Contratto.

Tabella 1 - Punti di fermata dei servizi sostitutivi distanti dalla stazione/fermata

Stazione	Punto di fermata
Arbia	Passaggio Livello (edicola) - dir. Chiusi
Arbia	Passaggio Livello pensilina TM - dir. Siena
Asciano	Via Martiri della Libertà, bv stazione
Barberino VE	S.S. bv. Stazione
Borgo S. Lorenzo Rimorelli	V.le Kennedy palina TPL (BSL 211)
Brisighella	SR 302 bv. Stazione fermata SITA
Cascina	Bivio stazione FS angolo via Cei
Casino di Terra	SR 68 palina CTT 1803 in direzione Cecina
Casino di Terra	SR 68 palina CTT 1844 in direzione Volterra
Castelfiorentino	S.S. bv. Stazione
Castellina Marittima	Palina ATL bv. Stazione
Castiglion Fiorentino	Bv. Stazione
Certaldo	S.S. bv. Stazione
Compiobbi	P.zza Mazzini
Contea-Londa	S.S. bivio stazione fermata Sita
Dicomano	Via Vittorio Veneto Palina TPL (DIC025) direzione Borgo San Lorenzo
Dicomano	Via Vittorio Veneto Palina TPL (DIC031) direzione Pontassieve
Fauglia	Palina CPT davanti bar (loc. Acciaiolo)
Figline Valdarno	S.S. bivio Stazione
Firenze Campo Marte	Uscita stazione Via Mannelli
Firenze Castello	Bv. Stazione
Firenze Rifredi	Via R. Giuiliani angolo Via dello Steccuto (dir. Firenze SMN)
Firenze Rifredi	Via V. de Gama prossimità sottopasso stazione FS (dir. Prato)
Firenze SMN	Tunnel atrio biglietteria

Firenze Statuto	Davanti alla stazione
Fognano	SR 302 bv. Stazione fermata SITA
Incisa Valdarno	S.S. bivio Stazione
Montale/Agliaia	Oltre sottopasso via Pratese - ponte alla trave
Montevarchi	P. Vittorio Veneto fermata Sita (Le Logge)
Orciano paese	Fermata scuolabus P.zza della Chiesa
Prato P.Serraglio	PIAZZA CIARDI PALINA LAM
Ponte a Elsa	S.S. bv. Stazione
Ponte Ginori	SR 68 palina CPT B0971 per Cecina
Ponte Ginori	SR 68 palina CPT B2136 per Volterra
Popolano M	SR 302 bv. Stazione fermata SITA
Rapolano	Bivio stazione
Rignano Sull'arno	S.S. 69 bivio S. Clemente
Riparbella	SR 68 palina CTP 2591
Rufina	Fermata S.S. bivio stazione palina TPL (RUF 069)
S. Martino	SR 302 bv. Stazione fermata SITA
S.Cassiano	SR 302 bv. Stazione fermata SITA
S.Ellero	S.S. bivio Stazione
S.Giovanni Valdarno	P. Carlo A. dalla Chiesa (davanti Coop)
Santa Luce	Palina ATL bv. Stazione
Scopeti	S.S. bivio stazione
Sesto Fiorentino	Parcheeggio stazione
Sieci	P.zza Albizi
Siena	Piazzale antistante fabbricato viaggiatori (farmacia)
Strada Casale	SR 302 bv. Stazione fermata SITA
Vada	Via D. Garibaldi fermata ATL
Vicarello	Palina CPT
Vicchio	SP551 palina TPL (VIC052) in direzione Borgo San Lorenzo
Vicchio	SP551 palina TPL (VIC053) in direzione Pontassieve.

Att. 2

NR 5256 del 21/06/21



Servizio Progettazione viaria Espropri e Demanio
Via Palermo 21/c
06124 PERUGIA
www.provincia.perugia.it



Prot. n. Provincia di Perugia
E-114 4-26 800 PROVINCIA
Prot. (P) 2021/0017407 del 11/06/21
Fasc. 06.03 2020/0000001



Spett.le
Busitalia Sita Nord S.r.l.
Direzione Regionale Umbria
Str. S. Lucia, 4
Loc. Pian di Massiano
06125 PERUGIA

e. p.c.

Spett.le
ISHTAR S.C. a r.l.
Str. S. Lucia n° 4
Loc. Pian di Massiano
06125 PERUGIA

Spett.le
TPL MOBILITA' S.C. a r.l.
SS Flaminia, Km 127,700
06049 SPOLETO

OGGETTO: AUTORIZZAZIONE ALLA DISTRAZIONE STRAORDINARIA DALLE LINEE EXTRAURBANE DI COMPETENZA DELLA PROVINCIA DI PERUGIA DI N. 43 AUTOBUS EXTRAURBANI. PERIODO 10 GIUGNO 2021 - 05 SETTEMBRE 2021

VISTA la richiesta presentata in data 31/05/2021 ns. prot. n. 16012 dalla società di trasporto pubblico Busitalia Sita Nord S.r.l. - Direzione Regionale Umbria;

VISTI gli artt. 82 e 87 del D.Lgs. 285/92;

VISTE le deliberazioni della Giunta Regionale n. 7851/93 e n. 477/2005;

VISTO il Decreto del 23 Dicembre 2003 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTA la determinazione n. 1323 del 09/06/2021 del Dirigente del Servizio Progettazione viaria Espropri e Demanio;

SI AUTORIZZA

la società di trasporto pubblico Busitalia Sita Nord S.r.l. - Direzione Regionale Umbria, all'utilizzo di seguenti autobus:

N	TARGA	MARCA	MODELLO	CL.	TELAIO
1	EZ984NV	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271384
2	FA933WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271749
3	FA934WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271750
4	FA939WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271769
5	FA940WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271771
6	FA935WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271752
7	FA937WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271754
8	FA938WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271767
9	FA990WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271751
10	FB925PJ	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271773
11	EZ302BV	MERCEDES BENZ	INTEGRO	II	WEB63300113103461
12	FA936WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271753
13	FB929PJ	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271783
14	FA996WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271766
15	FB926PJ	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271774
16	FA997WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271768
17	FA998WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271770
18	FA999WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271772
19	EZ966NV	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271388
20	FB928PJ	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271782
21	FB930PJ	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271784
22	FB927PJ	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271780
23	FA993WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271762
24	FA991WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271755
25	FA992WM	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271756
26	EZ965NV	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013271387
27	FS067BT	MERCEDES BENZ	INTOURO	II	WEB63372013279740
28	FJ922SB	MERCEDES BENZ	INTEGRO	II	WEB63300113102030
29	FJ923SB	MERCEDES BENZ	INTEGRO	II	WEB63300113101966
30	FS048BT	MERCEDES BENZ	SPRINTER TRANSF.	B	WDB9066571P568861
31	FG872JD	MERCEDES BENZ	SPRINTER TRANSF.	B	WDB9066351S469986
32	FG997WG	SETRA	S 412 UL	II	WKK63310013113975
33	FG968WG	SETRA	S415H	II	WKK63312113110655
34	FG969WG	SETRA	S415H	II	WKK63312113110662
35	FG967WG	SETRA	S415H	II	WKK63312113110677
36	FJ846SB	SETRA	S 415UL BUSINESS	II	WKK63310113112465
37	FJ847SB	SETRA	S416H	II	WKK63312213115172
38	FF964JL	SETRA	S 417 UL	II	WKK63310313111746
39	FH919LE	SETRA	S 417 UL	II	WKK63310313107157

N	TARGA	MARCA	MODELLO	CL.	TELAIO
40	FG958WG	SETRA	S 419 UL	II	WKK63334013117041
41	FG959WG	SETRA	S 419 UL	II	WKK63334013117047
42	EH211DW	TEMSA	SAFARI PR265	III	NLTRPTA7L01010164
43	EH213DW	TEMSA	SAFARI PR265	III	NLTRPTA7L01010163

immatricolati in servizi di linea, per l'effettuazione di servizi di noleggio da rimessa in via straordinaria e specificatamente per servizi sostitutivi ferroviari Trenitalia Direzione Regionale Umbria e delle tre Regioni limitrofe (Trenitalia Direzione Regionale Lazio, Toscana, Marche), al fine di consentire i lavori di straordinaria manutenzione sulla rete RFI.

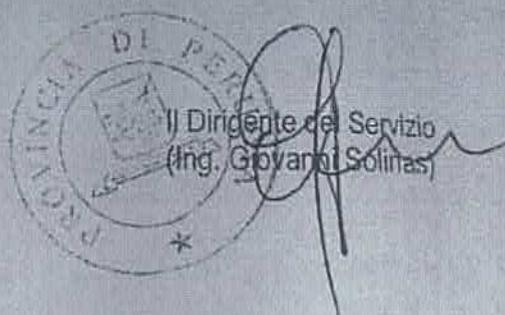
L'azienda BUSITALIA – SITA NORD S.r.l. dovrà trasmettere mensilmente all'Ufficio Trasporti della Provincia una rendicontazione degli autobus utilizzati straordinariamente per i servizi sostitutivi ferroviari.

Per l'effettuazione dei servizi sostitutivi ferroviari straordinari l'azienda dovrà ottenere dall'Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile di Perugia la prescritta autorizzazione per gli autobus sopra citati.

La presente autorizzazione ha validità dal 10/06/2021 al 05/09/2021 e dovrà essere tenuta a bordo dell'autobus impiegato per i servizi sostitutivi ferroviari.

Perugia, 11 GIU. 2021

Il Dirigente del Servizio
(Ing. Giovanni Solinas)



Resp.le Proc.to
Dott.ssa Mariucci Alma Maria

ALL. 3

Protocollo Busitalia DRU Nr. 9778 del 19/07/2022



Direzione Operativa
Il Responsabile Esercizio Gomma

AVVISO

Oggetto: Carta cronotachigrafica sui servizi regolari di linea sostitutivi al TPL ferroviario

Si informa il personale impegnato nei servizi regolari di linea sostitutivi al TPL ferroviario Trenitalia Pescia – Montecatini – Pistoia e interruzione zona Garfagnana che lo stesso è esentato dall'utilizzo del cronotachigrafo.

Quanto sopra in considerazione del fatto che le singole tratte effettuate per le destinazioni predeterminate di cui sopra, sull'itinerario risultante dal titolo autorizzativo, non superano singolarmente i 50km di percorrenza, ancorché ripetute come da specifica tabella di marcia.

Perugia, 19 luglio 2022


Busitalia Sita Nord s.r.l.
Esercizio Gomma
Il Responsabile
Dott. Alessio Cinfrignini

Sede di Perugia
Strada Santa Lucia, 4 - 06125 Perugia
Busitalia - Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro- 73.000.000,00 ev.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 0647372086 - R.E.A. n. 969510

All. 4



All'Ispettorato territoriale del lavoro di Aosta

e p.c.

Agli Ispettorati interregionali e territoriali del lavoro

Oggetto: tempi di guida, riposi e pause – tratte di percorrenza inferiori e superiori a 50 Km nella medesima giornata.

È pervenuta una richiesta di parere su quale sia la disciplina da applicare in materia di autotrasporto effettuato da parte dei conducenti degli automezzi pubblici di linea extra urbana adibiti al trasporto passeggeri – con specifico riferimento ai tempi di guida, riposi e pause ed alla conseguente sanzionabilità del superamento dei relativi limiti – nelle ipotesi in cui i conducenti, nell'ambito della medesima settimana lavorativa, siano adibiti in maniera promiscua a servizio di linea su singole tratte di percorrenza inferiori ai 50 Km e ad attività di guida (noleggio autobus con conducente) su tratte superiori ai 50 km.

Si chiede in particolare quale sia il criterio da seguire nella individuazione della normativa applicabile tra la L. n. 138/1958 e il Reg. CE n. 561/2006, relativamente ai tempi di guida, riposi e pause.

Al riguardo, in conformità al parere dell'Ufficio legislativo del Ministero del lavoro e delle politiche sociali di cui alla nota prot. n. 318 del 14 gennaio 2021, si rappresenta quanto segue.

La disciplina generale dei periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada (con i veicoli di cui all'art. 2 cit. Reg.) è contenuta nel Regolamento CE n. 561/2006 che, all'art. 3, lett. a) prevede espressamente la sua disapplicazione ai "trasporti stradali effettuati a mezzo di veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri". Il successivo art. 15 rimette agli Stati membri il compito di adottare per tali tipologie di trasporti regole nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela dei conducenti. Nel vigente ordinamento nazionale tale compito è assolto dalla L. n. 138/1958, già regolante medesime ipotesi di esclusione di cui all'art. 3, par. 1, lett. a) del citato Regolamento.

Ciò premesso si ritiene che, nel caso in cui l'intera attività di guida, giornaliera e settimanale, sia costituita da corse, ancorché ripetute o effettuate su linee diverse, singolarmente non superiori a 50 km, troverà applicazione esclusivamente la normativa nazionale; qualora, invece, anche una sola attività di guida non rientri nell'ipotesi di esclusione di cui all'art. 3, par. 1, lett. a), Reg. CE n. 561/2006, la legislazione comunitaria troverà piena applicazione in relazione ai tempi di guida e di riposo giornalieri e settimanali.

Nel caso di percorso "misto" con tratte di cui almeno una sia superiore ai 50 Km di cui al parere formulato, il conducente osserverà il periodo di riposo prescritto dall'art. 8 del Reg. CE n. 561/2006; qualora, nel corso di due settimane consecutive, non abbia usufruito del riposo settimanale integrale bensì

di quello ridotto (cfr. art. 4, par. 1, lett. h)), avrà diritto alla compensazione del periodo residuo nei termini previsti dal citato art. 8.

Va infine considerato che non appare pertinente il richiamo al criterio della prevalenza di cui all'interpello n. 27 del 20 marzo 2009 intervenendo quest'ultimo nella individuazione della disciplina applicabile in materia di orario di lavoro per i dipendenti di imprese di trasporto che, oltre alla guida effettua, nell'arco della medesima giornata o della settimana, **anche attività differenti**, di talché alcune debbano ricondursi all'ambito di applicazione del D.Lgs. n. 66/2003 e altre a quello del D.Lgs. n. 234/2007.

In tali casi l'interpello si limita infatti ad affermare che per i lavoratori che soggiacciono alle norme del Reg. CE n. 561/2006, che svolgono attività ulteriori rispetto alla guida, troverà applicazione in materia di orario di lavoro la normativa relativa all'attività svolta in maniera prevalente. Ove non sia facilmente individuabile l'attività di maggior impegno, si farà riferimento alla normativa di maggior tutela per il lavoratore.

IL DIRETTORE CENTRALE

Dott. Danilo PAPA

Firmato digitalmente da

DANILO PAPA

CN = PAPA DANILO

O = Ispettorato Nazionale del

Lavoro

C = IT