



BILANCIO INTEGRATO 2023

Start Romagna S.p.A

Sede Legale e Direzione: Viale C. A. Dalla Chiesa, 38 - 47923 Rimini (RN)

REA n. RN 318585 - P.IVA e Cod. Fisc. 03836450407

Capitale Sociale Sottoscritto e Versato Euro 29.000.000,00

GUIDA AL DOCUMENTO

Il presente documento (Bilancio integrato) di Start Romagna S.p.A. (di seguito Start Romagna, la Società) è composto da:

- **Relazione integrata sulla gestione:** contiene le informazioni previste dall'articolo 2428 del Codice Civile e dalla normativa applicabile. La Relazione sulla gestione fornisce le informazioni sui risultati e sull'andamento di Start Romagna, nonché sugli eventi significativi intervenuti nell'esercizio 2023. La Relazione sulla gestione comprende inoltre, in una specifica sezione, l'**Informativa di sostenibilità**, redatta titolo volontario, e riferita, in particolare, alle tematiche ambientali, sociali e di governance, utili ad assicurare la comprensione delle attività svolte da Start Romagna, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto.
- **Bilancio d'esercizio**, che comprende i prospetti contabili (stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario) e la Nota **integrativa**.

L'Informativa di sostenibilità è stata redatta secondo le metodologie e i principi previsti dai GRI Sustainability Reporting Standards, come definiti dal Global Reporting Initiative (**GRI Standards**), secondo l'opzione di rendicontazione In accordance.

Il bilancio di esercizio è stato redatto in conformità alle disposizioni del codice civile e alle indicazioni contenute nei principi emanati dall'Organismo Italiano di **Contabilità**.

La scelta di presentare una relazione finanziaria annuale che integri le tematiche di sostenibilità / ESG (Environmental - Social - Governance) è guidata dalla consapevolezza della rilevanza assunta dagli aspetti ESG come driver del modello di business, in grado di orientare le scelte strategiche di ogni impresa.

La redazione di una Relazione integrata sulla gestione richiede un approccio coerente e completo al reporting aziendale e consente di migliorare la qualità complessiva delle informazioni pubblicate e diffuse, a vantaggio di tutti gli stakeholder. Le informazioni relative ai temi ambientali, sociali, economici e sulla governance riportate nella Relazione integrata sulla gestione assicurano una migliore comprensione delle attività svolte da Start Romagna, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto dalle stesse. Questo permette a chi ha accesso a tali dati di poter fare valutazioni e prendere decisioni informate in merito agli impatti di Start Romagna e sul suo contributo allo sviluppo sostenibile.

Tale approccio è stato confermato e rafforzato in misura rilevante dal quadro normativo di riferimento dell'Unione Europea e dalla Direttiva EU 2022/2464 CSRD Corporate Sustainability Reporting Directive, approvata dal Parlamento Europeo nel mese di novembre 2022 e che troverà applicazione a partire dal reporting societario del prossimo esercizio 2024 (per Start Romagna tale obbligo decorre dal reporting relativo all'esercizio 2025).

La società si è avvalsa della facoltà prevista all'art 15.2 dello statuto societario, e dall'art 2364 comma 2 C.C., di differire il termine di convocazione dell'assemblea Ordinaria dei Soci per l'approvazione del Bilancio di esercizio 2023 nel termine massimo di 180 giorni dalla chiusura dello stesso.

INDICE

| | |
|---|------------|
| GUIDA AL DOCUMENTO | 1 |
| RELAZIONE INTEGRATA SULLA GESTIONE | 3 |
| LETTERA AGLI STAKEHOLDER | 4 |
| DATI DI SINTESI | 6 |
| 1 START ROMAGNA | 7 |
| 1.1 Start in sintesi..... | 7 |
| 2 LA PERFORMANCE ECONOMICA-FINANZIARIA..... | 9 |
| 2.1 Andamento economico, patrimoniale-finanziario, valore economico generato e distribuito..... | 9 |
| 2.2 Sussidi e contributi dalla Pubblica Amministrazione | 14 |
| 2.3 Il contributo all'economia del territorio..... | 14 |
| 3 INFORMATIVA DI SOSTENIBILITA' | 15 |
| Nota metodologica | 15 |
| 3.1 Modello di Business e strategia..... | 17 |
| 3.2 Governance e condotta del business | 36 |
| 3.3 Impatti e temi materiali..... | 46 |
| 3.4 Performance di sostenibilità..... | 59 |
| GRI CONTENT INDEX | 110 |
| 4 ALTRE INFORMAZIONI | 120 |
| 5 FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE | 121 |
| ALLEGATI | 122 |
| BILANCIO DI ESERCIZIO | 130 |
| Stato Patrimoniale | |
| Conto Economico | |
| Rendiconto Finanziario | |
| Nota Integrativa | |
| Relazione Società di revisione - Bilancio esercizio | |
| Relazione Collegio Sindacale | |
| Relazione Società di revisione - Informativa sostenibilità | |

RELAZIONE INTEGRATA SULLA GESTIONE

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

| | |
|---|------|
|  | 2-22 |
|---|------|

Gentili stakeholder,

se dovessi limitarmi ad uno slogan direi “sempre meno risorse per la gestione, sempre più costi”.

La pandemia non ha ancora esaurito i suoi effetti incidendo negativamente sui ricavi, le guerre hanno ulteriormente amplificato i costi. Gli aumenti di ricambi, assicurazioni, oltre ai già noti aumenti dei carburanti hanno caratterizzato il 2023 e continueranno a farsi sentire anche per i prossimi anni. Ad oggi il Fondo Nazionale Trasporti non si dimostra in grado di seguire questi andamenti, va riconosciuto però che un aiuto importante, per superare gli anni difficilissimi della pandemia, è venuto dai ristori governativi, che però sono terminati. I lavoratori, per il tramite delle organizzazioni sindacali, avanzano richieste economiche importanti in tema di rinnovi contrattuali, non senza motivo visto l'aumento del costo della vita.

In questo quadro di difficoltà si sta affrontando un momento certamente storico, ossia quello delle **transizioni**.

Quella **ecologica**, innanzitutto, che vede come mai in passato contributi per il rinnovo delle flotte, con mezzi a basse emissioni, mezzi i cui costi di gestione al km sono superiori ai costi dei mezzi precedentemente in uso.

Le aziende non sono in grado di dare gambe a una tale evoluzione se non saranno previsti aumenti dei corrispettivi proporzionati, non lo sono perché questi forti investimenti prima di essere compensati dai contributi generano oneri finanziari che pesano significativamente sui bilanci; non lo sono perché le officine devono essere ristrutturate per la manutenzione di mezzi con tecnologie nuove e il personale formato; non lo sono, infine, perché le minori autonomie per i mezzi elettrici richiedono più macchine e più personale.

Non meno importante è la transizione **digitale** che vede in questi anni una radicale trasformazione delle modalità di acquisto del titolo di viaggio, dalla carta di credito al QR code, senza però abbandonare i più classici canali perché oltre al fruitore smart occorre dare risposta anche a chi per varie ragioni non riesce ad adeguarsi ad un cambiamento così rapido e radicale. Ma cambierà anche il rapporto con il cliente, dal CRM che Start Romagna sta sviluppando da qualche anno aumentando di anno in anno le prestazioni ad esso richieste, alla Mobility as a Service (MAAS) che vedrà Start coprotagonista in un progetto sperimentale su scala regionale. Anche per la transizione digitale occorrono risorse, meno di quante ne occorrono per l'acquisto dei bus e anche meno tangibili ma comunque significative, si pensi a risorse umane dedicate, alla loro formazione, ma anche quella di tutto il personale che con queste trasformazioni deve interagire.

Il TPL del prossimo domani dovrà basarsi su nuovi paradigmi, se vorrà cogliere la domanda dei nuovi passeggeri, se vorrà essere competitivo con il mezzo privato e vincerne la sfida, non più un servizio così capillare ma un servizio più flessibile, capace di cogliere e garantire le esigenze di puntualità e frequenza integrandosi con altre forme di mobilità. Tutto ciò dovrà vedere tutti gli stakeholders coinvolti, i gestori poco potranno fare se non opereranno in sinergia con i pianificatori i quali, a loro volta, poco potranno fare se non opereranno di concerto con gli Enti che redigono i piani urbani. Piani che dovranno evitare ai mezzi pubblici, per quanto possibile, di essere condizionati dalla congestione urbana.

Si tratta di una fase difficile, ma stimolante, per la quale occorre avere l'entusiasmo di tutto il capitale umano presente in azienda. Occorre a livello Paese definire cosa si intende fare del Trasporto pubblico locale, non come, seppur importante, mero bene essenziale a garanzia della mobilità delle persone, ma come alternativa vera e credibile nelle città al mezzo privato e questo richiede che il tema sia ai primi posti dell'agenda delle priorità di un Paese importante come è l'Italia. Se così fosse occorrerebbe fare scelte economiche, ma non solo, conseguenti investendo in conto esercizio e in infrastrutture adeguate.

Se tutti gli attori devono essere coinvolti, a quelli già citati vanno aggiunti i mobility manager, giustamente obbligatori nelle grandi aziende, va poi costruito un maggior coordinamento con il mondo della scuola perché gli studenti sono i principali fruitori e oggi con l'autonomia scolastica si rischia una dispersione di orari che rendono complicata e onerosa l'organizzazione del servizio, in un momento nel quale anche l'offerta di autisti è molto scarsa.

Il post pandemia sta lasciando aperto il grande problema dell'inserimento di nuovi autisti e meccanici, figure fondamentali e sempre più difficili da trovare. Sfida certamente da vincere ma non basta puntare il dito sul gestore di turno, occorrerà ricercare nuove soluzioni e ulteriori risorse economiche, altrimenti sarà sempre più difficile trovare queste figure professionali.

Il futuro delle città richiede di migliorare la qualità dell'aria e il traffico rappresenta uno dei principali fattori di inquinamento, se vogliamo che il TPL sia uno degli strumenti capaci di concorrere alla riduzione delle emissioni occorrerà partire da una convergenza di intenti, che significa risorse economiche ma anche città diseguate per il TPL.

Il futuro di Start Romagna sarà caratterizzato, a partire dal 2024, anche da **due temi** che entrano prepotentemente nell'agenda. Il primo tema riguarda un progetto, promosso dalla regione Emilia-Romagna, che consiste nel realizzare **un gruppo industriale del trasporto pubblico locale** avente dimensione regionale grazie alla fusione di TPER, Seta e Start. Il secondo tema riguarda l'avvio, da parte dell'Agenzia della Mobilità Romagna, delle **procedure di gara** per l'affidamento del servizio TPL in Romagna. Start Romagna sta seguendo entrambi i progetti, attraverso gruppi di lavoro, con grande attenzione.

Gentili Stakeholder, vorrei in conclusione trasmettere, oltre alle, ritengo doverose, preoccupazioni fino ad ora espresse, un sentimento di soddisfazione per come la struttura ha portato avanti il piano industriale raggiungendo gli obiettivi che ci eravamo dati: dal rinnovo della flotta, alla elettrificazione dei depositi che si concluderà nel 2024 garantendo la circolazione dei mezzi elettrici nelle città principali della Romagna, dal proseguire nel processo di unificazione fra le aziende che hanno dato vita a Start ai grandi passi avanti nei processi di digitalizzazione sia esterni che interni, grazie a questi ultimi migliorando anche il controllo di gestione.

Invito ad entrare nel bilancio integrato, frutto di un grande lavoro che coniuga la parte economica con quella sociale favorendo il ragionamento secondo il quale sociale è anche economico, allargando lo sguardo oltre i risultati per l'Azienda ma guardando all'intera collettività ove essa opera.

Abbiamo l'ambizione di voler dare un contributo affinché si possa dire che quanto accadrà di positivo nelle città di domani sarà anche merito del TPL.

| |
|---|
| |
| Ing. Roberto Sacchetti |
| Presidente del Consiglio di Amministrazione |

DATI DI SINTESI

| | Unità di misura | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Dati economico-finanziari | | | | |
| Valore della produzione | Euro milioni | 92,1 | 96,9 | 94,7 |
| Valore distribuito | Euro milioni | 82,2 | 88,3 | 84,9 |
| Valore distribuito a dipendenti | % | 48,48% | 46,00% | 48,23% |
| Valore distribuito a fornitori locali | % su tot. fornitori | 62,49% | 40,10% | 34,54% |
| Investimenti | Euro milioni | 2,7 | 20,9 | 23,8 |
| Dati operativi | | | | |
| Totale Km offerti | Km | 20.841.188 | 20.853.684 | 20.503.768 |
| Totale passeggeri trasportati | Nr | 33.621.976 | 44.731.706 | 50.238.775 |
| Numero mezzi | Nr | 568 | 588 | 592 |
| Età media mezzi | Anni | 11,55 | 10,81 | 9,36 |
| Mezzi a minore impatto ambientale ₁ | % sul totale | 56% | 66% | 78% |
| Servizio clientela | | | | |
| Totale segnalazioni /reclami | | 2.787 | 3.385 | 3.909 |
| Indice di soddisfazione clientela ₂ | Indice 1-10 (voto complessivo) | 7,00-7,60 ₂ | 6,90-7,40 ₂ | 6,80-7,30 ₂ |
| Totale sanzioni | Nr | 41.363 | 43.572 | 44.852 |
| Ambiente | | | | |
| Totale consumi energia | Gjoule | 346.332 | 351.976 | 352.694 |
| Quota consumi energia TPL | % | 93,6% | 93,6% | 93,8% |
| Indice intensità energia TPL | GJ/km x 1.000 | 13,95 | 14,25 | 14,44 |
| Emissioni CO ₂ – GHG Scope 1 | t CO ₂ e | 22.661 ₃ | 22334 ₃ | 22307 ₃ |
| Indice intensità emissioni CO ₂ (scope 1+ scope2) | tCO ₂ e/km | 1,000 | 1,004 | 1,010 |
| Emissioni HC – Idrocarburi | Kg | 36.109 | 34.450 | 30.116 |
| CO - Monossido di carbonio | Kg | 223.242 | 226.917 | 244.589 |
| PM – Particolati | Kg | 2.290 | 2.171 | 2.015 |
| NO _x - Ossidi di azoto | Kg | 225.044 | 210.169 | 170.875 |
| Prelievi idrici – da acquedotto | Mega litri | 14,8 | 13,5 | 12,4 |
| Risorse umane | | | | |
| Numero dipendenti a fine periodo | Nr | 981 | 967 | 965 |
| Percentuale donne | % | 12,2% | 13,1% | 13,1% |
| Percentuale donne impiegati / quadri | % su tot categoria | 42,7% | 42,5% | 42,2% |
| Nr infortuni (nessuno grave) | Nr | 47 | 40 | 49 |
| Di cui incidenti stradali | % | 4% | 5% | 4% |
| Ore medie formazione | Ore / Tot dip. | 10 | 12 | 13 |

Note

₁ Comprendono Veicoli elettrici, EEV - Enhanced environmentally friendly vehicle, Euro 6

₂ Valori minimi-massimi per bacini di servizio

₃ Valori ricalcolati a seguito aggiornamento fattori Defra e ispra

1 START ROMAGNA

1.1 Start in sintesi

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

IL NOSTRO IMPEGNO SI MUOVE INSIEME A VOI

Vogliamo muoverci insieme a voi: per **ascoltare e soddisfare le esigenze** di mobilità di oggi e di domani

Vogliamo muoverci insieme a voi: per contribuire a **migliorare la qualità della vita e dell'ambiente**

Vogliamo muoverci insieme a voi: per una **mobilità sicura, sostenibile**, in grado di far **crescere il territorio**

Start Romagna è la società di gestione del trasporto pubblico locale (TPL) dell'area romagnola, nei tre bacini di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna, nella quale, nel corso di un processo conclusosi nel gennaio 2012, sono confluite le tre pre-esistenti Aziende storiche di gestione del trasporto della Romagna (AVM, ATM e TRAM SERVIZI). La sede generale di Start Romagna è a Rimini. La Società ha inoltre tre sedi operative a Ravenna, Forlì e Cesena.

La Società eroga un servizio di pubblico trasporto con un forte radicamento sul territorio e collega un'area di 6.380 km², con 71 comuni serviti. La produzione complessiva dell'esercizio 2023 è stata di circa 20,5 milioni di Km. Nell'esercizio 2023 la Società ha realizzato un Valore della produzione di Euro 94,7 milioni (Euro 96,9 milioni nel 2022), di cui Ricavi per Euro 75,4 milioni (Euro 75,9 milioni nel 2022). Al 31 dicembre 2023 il patrimonio netto di Start Romagna è di euro 30,4 milioni, mentre i dipendenti sono 965 (967 al 31 dicembre 2022).

Il capitale sociale di euro 29 milioni di Start Romagna, società a partecipazione pubblica, è distribuito tra 42 soci, in prevalenza enti locali e società di partecipazione / holding a capitale pubblico del territorio. L'elenco dettagliato dei soci è pubblicato sul sito web della Società ([enti-soci](#)). La composizione sociale è di seguito evidenziata:

| Socio | Bacino riferimento | Quota % |
|-------------------------------------|--------------------|----------------|
| Ravenna Holding S.p.A. | Ravenna | 24,51% |
| Rimini Holding S.p.A. | Rimini | 21,98% |
| Livia Tellus Romagna Holding S.p.A. | Forlì-Cesena | 17,45% |
| Comune Cesena | Forlì-Cesena | 15,59% |
| Tper | - | 13,91% |
| Provincia di Rimini | Rimini | 2,49% |
| Provincia Forlì-Cesena | Forlì-Cesena | 1,69% |
| | | 97,62% |
| Altri Comuni Romagna | | 2,38% |
| Totale | | 100,00% |

Tra i soci è presente anche Tper S.p.A., società a capitale pubblico operante nei servizi di trasporto pubblico locale con sede a Bologna. Start Romagna, insieme a Tper, Seta e Tep, è una delle quattro principali aziende che gestiscono il servizio di trasporto pubblico in Emilia-Romagna. Dalla sua costituzione, Start Romagna ha messo in atto politiche di investimento e di efficientamento per migliorare progressivamente il sistema mobilità della Romagna.


Nei bacini di Rimini, Ravenna e Forlì-Cesena, Start Romagna gestisce principalmente i servizi di TPL urbano ed extraurbano e il servizio scolastico. Nei bacini di Rimini e Ravenna prevalgono le percorrenze urbane, mentre nel bacino di Forlì-Cesena si evidenzia un sostanziale allineamento tra le due tipologie di servizio. I servizi di trasporto su gomma comprendono la filovia Rimini-Riccione, linea filoviaria intercomunale che collega il centro di Rimini alle terme di Riccione.

Dal 2019 è attivo il servizio Metromare, collegamento veloce tra le città di Rimini e Riccione in corsia dedicata. Start Romagna gestisce anche un servizio di traghetto, attivo tra le località di Marina di Ravenna e Porto Corsini, attraverso

il Canale Candiano. il servizio (circa 7.500 ore annue) è svolto mediante mototraghetti per il trasporto di persone ed automezzi.

2 LA PERFORMANCE ECONOMICA-FINANZIARIA

2.1 Andamento economico, patrimoniale-finanziario, valore economico generato e distribuito

| | |
|---|-----|
|  | 3-3 |
|---|-----|

Il Bilancio relativo all'anno 2023 riporta un utile di euro 61.946 al netto delle imposte, (euro -11.526); si tratta di un risultato positivo non scontato considerato che il 2023, come accaduto per gli esercizi trascorsi, è stato caratterizzato da una situazione economica e finanziaria ancora complessa. Dopo la fine della pandemia nel corso del 2023 si è avuto un ritorno alla normalità, ma i ricavi tariffari non sono ancora ritornati ai valori pre-pandemia e rimangono elevati i costi di produzione delle aziende in conseguenza delle tensioni presenti nei mercati delle materie prime e dell'energia che hanno generato un aumento dell'inflazione e dei tassi di interesse.

La Società, nonostante la difficile situazione riscontrata in questi ultimi anni è riuscita a salvaguardare l'equilibrio di bilancio, anche grazie ai ricavi ricevuti e agli efficientamenti realizzati. I fondi rischi ed oneri restano capienti e garantiscono una copertura delle poste ancora attive su voci di crediti e i contenziosi ancora aperti verso terzi.

Il **VALORE DELLA PRODUZIONE** ammonta complessivamente a 92,0 mln di euro, -3,1 mln di euro rispetto al 2022. La voce comprende principalmente i Corrispettivi dei Contratti di Servizio per euro 53,3 mln che si riducono di 3,3 mln di euro rispetto all'anno precedente, avendo il 2022 beneficiato dei corrispettivi straordinari per servizi aggiuntivi. Questa riduzione è stata in buona parte compensata dall'aumento dei Ricavi Tariffari che sono passati da 17,8 mln di euro del 2022 a 20,6 mln nel 2023 (+2,8 mln). Nella riduzione del valore produzione ha inciso soprattutto il calo della voce Altri Ricavi e Proventi (euro 15,3 mln, -2,8 mln rispetto al 2022) ove incidono i minori contributi a copertura dei mancati ricavi covid e dei maggiori costi di carburante.

I **COSTI DELLA PRODUZIONE** (84,7 mln di euro) calano rispetto al 2022 di 4,3 mln, si riducono in particolare i Costi per Materie prime e di Consumo (euro 13,8 mln, -1,5 mln) principalmente per effetto della riduzione dei costi di trazione, e in maniera più significativa si riducono i Costi per Servizi (euro 23,5 mln, -3,6 mln) soprattutto per il calo dei servizi di trasporto in subaffidamento a seguito della cessazione dei servizi aggiuntivi covid, e per una importante diminuzione dei costi per pulizie mezzi, spese per utenze, manovra mezzi ecc.

Il **costo del personale** ammonta a 42,0 mln di euro, rileva un contenuto aumento di 0,35 mln di euro, la voce tiene conto, degli oneri derivanti dalla seconda e terza tranche del rinnovo del CCNL e dei maggiori costi per scatti automatici di qualifica. Nel 2023 la forza media si mantiene stabile (958 unità rispetto 957 del 2022).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)**, 7,3 mln di euro, cresce di 1,1 mln di euro attestandosi al 7,9 % del valore della produzione.

Crescono gli ammortamenti netti (6,1 mil di euro, + circa 0,5 mln) che sono comprensivi delle quote di ammortamento dei nuovi 73 veicoli immessi in servizio nel corso dell'anno. Rispetto all'anno precedente cresce anche il peso degli interessi passivi relativi al mutuo contratto ad agosto 2022 anche in conseguenza della crescita dei tassi d'interesse (+ 0,7 mln). Nel corso dell'anno non è stato necessario utilizzare l'ulteriore linea di finanziamento a breve medio termine a disposizione della società per far fronte agli esborsi anticipati dei contributi conto impianti. La struttura patrimoniale e finanziaria della Società non presenta ad oggi situazioni di criticità.

Le **disponibilità liquide** risultano al 31/12/2023 pari a circa +8,5 mln di euro. Aumenta il valore delle **immobilizzazioni materiali** (+18,3 mln di euro).

Il **Valore economico distribuito** accoglie i costi riclassificati per categoria di stakeholder coinvolti. Nell'esercizio 2023 Start Romagna ha distribuito un valore economico pari a euro 84,9 milioni.

Il 48 % del valore distribuito è a beneficio dei dipendenti di Start, residenti nel territorio di riferimento. Se si considerano anche i fornitori del territorio, il valore distribuito a favore di soggetti del territorio, e di conseguenza a favore dell'economia locale è pari al 64 % del totale, che sale al 73 % comprendendo anche i fornitori dell'intera regione Emilia Romagna.

Proposta destinazione utile

Il bilancio al 31/12/2023 chiude con un utile di euro 61.946.

Si propone all'Assemblea di destinare il 5%, euro 3.097, ad incremento della riserva legale, euro 58.849 a riserva straordinaria.

La situazione economica

| CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (AMMORTAMENTI AL NETTO DEI CONTRIBUTI) | CONSUNTIVO 2022 | CONSUNTIVO 2023 | DIFF |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| RICAVI DA VENDITE E PRESTAZIONI | 75.901.218 | 75.432.831 | -468.387 |
| INCREMENTI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI | 1.113.176 | 1.269.211 | 156.035 |
| ALTRI RICAVI E PROVENTI | 18.152.564 | 15.303.256 | -2.849.308 |
| VALORE DELLA PRODUZIONE al netto dei contributi c/impianti | 95.166.958 | 92.005.298 | -3.161.660 |
| MATERIE PRIME E CONSUMI | 15.273.853 | 13.763.862 | -1.509.991 |
| SPESE PER SERVIZI | 27.153.264 | 23.520.063 | -3.633.201 |
| COSTI PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI | 3.439.049 | 3.692.105 | 253.056 |
| COSTI PER IL PERSONALE (compreso premio di risultato) | 41.643.129 | 41.995.088 | 351.959 |
| Variazione RIMANENZE MATERIE PRIME | 3.643 | -229.927 | -233.570 |
| ONERI DIVERSI DI GESTIONE | 1.481.624 | 1.966.848 | 485.224 |
| COSTI DELLA PRODUZIONE al netto degli ammortamenti ed accantonamenti | 88.994.562 | 84.708.039 | -4.286.523 |
| M.O.L. MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) | 6.172.396 | 7.297.259 | 1.124.863 |
| AMMORTAMENTI SVALUTAZIONI | 5.607.929 | 6.110.944 | 503.015 |
| ACCANTONAMENTI | 241.147 | 193.855 | -47.292 |
| RISULTATO OPERATIVO (EBIT) | 323.320 | 992.460 | 669.140 |
| PROVENTI FINANZIARI | 71.529 | 101.571 | 30.042 |
| ONERI FINANZIARI | -300.683 | -1.012.085 | 711.402 |
| RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE | 94.166 | 81.946 | -12.220 |
| IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO | -20.694 | -20.000 | -694 |

| | | | |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| RISULTATO DI ESERCIZIO | 73.472 | 61.946 | -12.914 |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|

Nota: rispetto al conto economico civilistico i contributi conto impianti pari ad € 2.385.950 per il 2023 ed € 1.666.400 per il 2022, sono stati portati in diminuzione del valore dell'ammortamento lordo

La situazione patrimoniale finanziaria

Si riportano di seguito gli schemi di conto economico e stato patrimoniale riclassificati in forma sintetica per il calcolo di alcuni principali indicatori aziendali 2023.

Gli indici di redditività risultano positivi. Il margine di struttura misura la capacità di finanziare le attività consolidate (capitale fisso) con il capitale proprio, (il margine di struttura allargato considera anche le passività consolidate). Il capitale circolante netto e il margine di tesoreria esprimono l'equilibrio finanziario di breve periodo e la capacità dell'azienda di far fronte ai propri impegni finanziari con la liquidità di cui dispone e con i mezzi che derivano dallo smobilizzo degli elementi dell'attivo circolante (crediti e magazzino).

Il margine di tesoreria è influenzato negativamente dalla previsione di incasso oltre l'esercizio di parte dei crediti relativi ai contributi c/impianti.

| Start Romagna Conto Economico riclassificato importi in euro | | |
|---|-------------------|-------------------|
| | 31/12/22 | 31/12/23 |
| Ricavi netti | 95.166.958 | 92.005.298 |
| Costi esterni | -47.351.433 | -42.712.951 |
| Valore Aggiunto | 47.815.525 | 49.292.347 |
| Costo del lavoro | -41.643.129 | -41.995.088 |
| Margine Operativo Lordo | 6.172.396 | 7.297.259 |
| Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti | -5.849.076 | -6.304.799 |
| Risultato Operativo | 323.320 | 992.460 |
| Proventi e Oneri diversi | 0 | 0 |
| Proventi e oneri finanziari | -229.154 | -910.514 |
| Risultato prima delle imposte | 94.166 | 81.946 |
| Imposte sul reddito | -20.694 | -20.000 |
| Risultato netto | 73.472 | 61.946 |

| Start Romagna Stato patrimoniale riclassificato importi in euro | | |
|--|--------------------|--------------------|
| | 31/12/22 | 31/12/23 |
| liquidità immediata | 16.123.812 | 8.554.974 |
| liquidità differita | 24.020.542 | 33.755.307 |
| magazzino | 3.224.196 | 3.504.579 |
| tot attivo circolante | 43.368.550 | 45.814.860 |
| Ratei e risconti | 768.336 | 633.277 |
| immobilizzazioni immateriali | 568.626 | 647.165 |
| immobilizzazioni materiali | 66.091.967 | 84.427.787 |
| immobilizzazioni finanziarie + crediti a lungo | 6.344.679 | 4.447.683 |
| tot capitale fisso | 73.005.272 | 89.522.635 |
| tot attivo | 117.142.158 | 135.970.772 |

| | | |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| passività correnti | 33.608.282 | 44.744.952 |
| passività consolidate | 53.156.994 | 60.786.993 |
| capitale netto | 30.376.882 | 30.438.827 |
| totale passivo | 117.142.158 | 135.970.772 |

| | 31/12/22 | 31/12/23 |
|--|----------|----------|
|--|----------|----------|

| | | |
|---|-------------|-------------|
| Indici di Redditività | | |
| ROE netto (Risultato netto/ Mezzi Propri) | 0,24% | 0,20% |
| ROE lordo (Risultato prima delle imposte/ Mezzi Propri) | 0,31% | 0,27% |
| ROI (Risultato Operativo / Capitale investito operativo) | 0,28% | 0,73% |
| ROS (Risultato Operativo /Ricavi Netti) | 0,34% | 1,08% |
| Indici Finanziari | | |
| Margine di struttura (Capitale netto -Attivo Fisso) | -42.628.390 | -59.083.808 |
| indice del margine di struttura (Capitale netto / Attivo Fisso) | 41,6% | 34,0% |
| Margine di struttura allargato (Capitale netto +Pass.Consolid-Attivo fisso) | 10.528.604 | 1.703.185 |
| indice del margine di struttura allargato (Capitale netto +Pass.Cons/ Attivo Fisso) | 114,4% | 101,9% |
| Capitale circolante netto (capit circol lordo- passività corr.) | 9.760.268 | 1.069.908 |
| Margine di tesoreria (liquidità immed+differite-passività correnti) | 6.536.072 | -2.434.671 |

Posizione finanziaria netta

La posizione finanziaria netta misura la differenza tra l'indebitamento verso le banche ed altri finanziamenti e le disponibilità liquide. La PFN della società al 31/12/2023 risulta pari a circa -11,5 mil di euro, rimane stabile l'indebitamento bancario rappresentato dal mutuo contratto ad agosto 2022, si riducono le disponibilità liquide in conseguenza delle uscite legate agli investimenti per il rinnovo del parco.

| | 2022 | 2023 |
|---|--------------------|--------------------|
| Disponibilità liquide | | |
| Depositi bancari e postali, assegni, denaro in cassa | 16.108.816 | 8.539.593 |
| Debiti verso banche a breve e lungo (con segno "meno") | -20.004.143 | -20.002.981 |
| POSIZIONE FINANZIARIA NETTA | -3.895.327 | -11.463.388 |

Il valore economico generato e distribuito

| | |
|---------------|--------------|
| GRI STANDARDS | 3-3 201-1 |
|---------------|--------------|

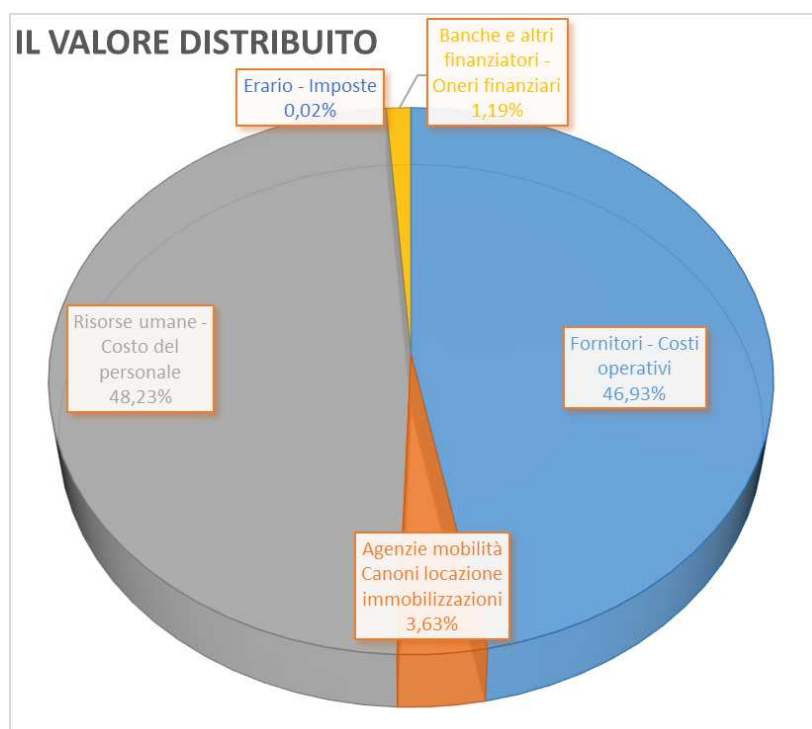
La tabella seguente è stata redatta rielaborando il conto economico del bilancio d'esercizio del periodo di riferimento; la stessa pone in evidenza il valore economico direttamente generato e distribuito agli stakeholder interni ed esterni. Il Valore Economico generato si riferisce al Valore della produzione come da Bilancio di esercizio (Ricavi e Altri ricavi operativi), al netto delle perdite su crediti ed integrato dei proventi finanziari.

Nell'esercizio 2023 Start Romagna ha distribuito un valore economico pari a euro 84,9 milioni. Il Valore economico trattenuto è relativo alla differenza tra Valore economico generato e distribuito e comprende gli ammortamenti dei beni materiali ed immateriali oltre alla fiscalità differita.

| Il valore economico generato e distribuito (Importi in Euro) | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Valore economico generato | 92.086.655₁ | 96.901.244₁ | 94.722.746₁ |
| Fornitori - Costi operativi | (40.101.498) | (44.474.346) | (39.863.551) |
| Agenzie mobilità - Canoni locazione immobilizzazioni | (2.058.968) | (2.873.444) | (3.079.327) |
| Risorse umane - Costo del personale | (39.831.401) | (40.609.346) | (40.965.088) |
| Banche e altri finanziatori - Oneri finanziari | (14.564) | (300.683) | (1.012.085) |
| Erario - Imposte | (149.998) | (27.264) | (20.000) |
| Valore economico distribuito | (82.156.429) | (88.285.083) | (84.940.051) |
| Valore economico trattenuto | 9.930.226 | 8.616.161 | 9.782.695 |

₁ di cui Euro 8 milioni di contributi in conto esercizio (Euro 12 milioni nel 2022)

Il 48,23 % del valore distribuito è a beneficio dei dipendenti di Start. Se si considerano anche i fornitori del territorio (si veda il successivo paragrafo *Il contributo all'economia del territorio*), il valore distribuito a favore dell'economia locale è pari al 64,4 % del totale, che sale al 72,8 % comprendendo anche i fornitori dell'intera regione Emilia Romagna.



2.2 Sussidi e contributi dalla Pubblica Amministrazione


| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 201-4 |
|---|--------------|

I contributi pubblici ricevuti da Start nel 2023, così come nei precedenti esercizi, si riferiscono in primo luogo ai Contributi per rinnovo CCNL, ovvero a fondi erogati direttamente dalla Regione all'Agenzia AMR, e da questa corrisposti a Start Romagna, tramite ATG e METE. Gli altri contributi in c/esercizio (euro 1,7 milioni) comprendono i contributi statali destinati a parziale copertura dei minori ricavi tariffari e dei maggiori costi sostenuti per l'acquisto di carburante ed energia.

I contributi in conto impianti sono destinati al rinnovo del parco autobus e filobus, per innovazione tecnologica sugli impianti, e, in maniera residuale, per traghettoni ed opere di ingegno. Si tratta principalmente di fondi messi a disposizione dall'Unione Europea ed erogati tramite la Regione Emilia Romagna.

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Contributi rinnovo CCNL | 5.611.958 | 5.611.958 | 5.611.958 |
| Recupero oneri malattia da Ministero del Lavoro | 123.150 | 190.320 | 17.916 |
| Rimborso piani formativi | 17.280 | 114.475 | 41.872 |
| Contributi credito imposta gasolio: rimborso accise | 576.413 | 133.859 | 610.475 |
| Altri contributi in c/esercizio | 2.691.048 | 6.047.077 | 1.750.788 |
| Contributi c/impianti | 1.319.274 | 1.850.806 | 2.489.950 |
| Totale | 10.339.123 | 13.948.494 | 10.522.959 |

2.3 Il contributo all'economia del territorio

| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 204-1 |
|---|--------------|

La ricaduta economica sul territorio – I fornitori


Nel 2023, il 35,54 % (40,04 % nel 2022) dell'importo delle forniture (costi operativi per acquisto di beni, servizi e investimenti / lavori) si riferisce a fornitori di Start aventi sede nelle Province dei tre bacini di traffico serviti da Start, ovvero Rimini, Forlì - Cesena e Ravenna. Il differenziale a favore di fornitori provenienti da zone diverse dalla Romagna rispetto all'anno precedente è dovuto all'utilizzo di procedure di affidamento più articolate e che hanno consentito l'accesso a potenziali fornitori provenienti da un ambito geografico più esteso. Per forniture richieste da Start (beni, servizi o lavori) di importo più limitato, la procedura applicabile consente di effettuare indagini di mercato semplificate, facendo riferimento all'Elenco Operatori Economici di Start, che comprende in misura rilevante fornitori locali. Per le gare ad evidenza pubblica, quindi con pubblicazione di bando sulla Gazzetta Ufficiale Europea, le percentuali di fornitori aggiudicatari con sede fuori bacino sono maggiormente significative (anche in relazione all'oggetto del bando di gara, mezzi in primo luogo).

| Fatturato fornitori per area geografica ¹ | Importo | % | Importo | % | Importo | % |
|--|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|-----------------|
| | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
| Province di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna | 25.965.212 | 62,49% | 26.007.024 | 40,10% | 22.833.017 | 34,54% |
| Emilia Romagna (escluse RN FC RA) | 6.099.683 | 14,68% | 15.437.321 | 23,80% | 11.717.915 | 17,73% |
| Italia (esclusa Emilia-Romagna) | 9.145.436 | 22,01% | 23.174.992 | 35,73% | 31.284.696 | 47,33% |
| Esteri | 342.206 | 0,82% | 241.253 | 0,37% | 265.240 | 0,40% |
| Totale | 41.552.537 | 100,00% | 64.860.591 | 100,00% | 66.100.868 | 100,00 % |

¹ I valori riferiti ai fornitori comprendono i costi di esercizio e gli investimenti.

3 INFORMATIVA DI SOSTENIBILITA'

Nota metodologica

| | |
|---|------|
|  | 1-3 |
| | 2-1 |
| | 2-2 |
| | 2-3 |
| | 2-4 |
| | 2-14 |
| | 3-1 |

L'Informativa di sostenibilità compresa nella Relazione integrata sulla gestione, presentata con cadenza annuale, è stata redatta in conformità (*in accordance with*) alle metodologie e principi previsti dai GRI Sustainability Reporting Standards, definiti dal Global Reporting Initiative (GRI Standards). L'indice di riepilogo delle informazioni relative ai diversi ambiti trattati (GRI Content Index), pubblicato in appendice al presente documento e parte integrante dello stesso, consente la tracciabilità degli indicatori e delle altre informazioni quantitative e qualitative presentati.

I dati quantitativi e le informazioni relative alle tematiche di sostenibilità di Start Romagna sono contenuti, salvo diversa indicazione, nella sezione Informativa di sostenibilità della Relazione integrata sulla gestione e sono identificati dal richiamo dei GRI Standards trattati nei diversi paragrafi, attraverso la dicitura GRI [numero e descrizione].

Sono stati applicati i GRI standard pubblicati nel 2021, che hanno aggiornato il processo di redazione, l'informativa di carattere generale ed il processo di identificazione e valutazione dei temi materiali: GRI 1 Principi fondamentali; GRI 2 Informativa generale; GRI 3 Temi materiali. Il GRI 1 Foundation 2021 definisce in particolare i principi generali del reporting di sostenibilità (Reporting principles): accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, contesto di sostenibilità, tempestività e verificabilità.

I GRI Standards e i relativi indicatori di performance rendicontati sono quelli rappresentativi delle tematiche di sostenibilità rilevanti (temi materiali) analizzate, coerenti con l'attività di Start Romagna e relativi impatti. Il processo di analisi, identificazione, valutazione e prioritizzazione dei temi materiali, come descritto Capitolo 3 "Informativa di sostenibilità" / Paragrafo 3.3 "Impatti e temi materiali", è stato condotto secondo quanto richiesto dai GRI Standards. Tale processo viene aggiornato e progressivamente sviluppato nel tempo, quale parte del percorso di rendicontazione di sostenibilità (*accountability*) di Start Romagna.

Il perimetro di rendicontazione dei dati e delle informazioni qualitative e quantitative è rappresentato dalle performance di Start Romagna per l'intero esercizio di riferimento, dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023. Al fine di permettere il confronto dei dati nel tempo e la valutazione dell'andamento delle attività di Start vengono presentati i dati comparativi relativi ai due esercizi precedenti.

L'eventuale ricorso a stime per alcune delle informazioni quantitative viene direttamente richiamato nei diversi paragrafi del presente documento, a commento dei dati presentati.

Per assicurare la coerenza e la comparabilità delle informazioni, ove ritenuto necessario per la correzione di eventuali errori o per tener conto della modifica nella metodologia di misurazione degli indicatori o nella natura dell'attività, i dati quantitativi presentati e relativi ai precedenti periodi possono essere ricalcolati e riesposti (*restatement*) rispetto a quanto pubblicato nell'Informativa di sostenibilità del precedente esercizio. Le relative indicazioni, criteri di ricalcolo ed effetti vengono evidenziati nei corrispondenti capitoli e paragrafi.

Il processo di predisposizione della Relazione Integrata ha visto il coinvolgimento dei responsabili delle diverse funzioni di Start Romagna. La validazione delle tematiche oggetto di rendicontazione e l'individuazione dei contenuti sono il risultato di un percorso di condivisione con la Presidenza, Direzione Generale e tutte le Direzioni aziendali.

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di Start Romagna S.p.A. in data 28 maggio 2024. L'informativa di sostenibilità è stata sottoposta a revisione limitata da Ria Grant Thornton S.p.A. in base ai

principi ed alle indicazioni contenuti nell'ISAE3000 (International Standard on Assurance Engagement 3000 - Revised) dell'International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB). Ria Grant Thornton S.p.A. è anche la società incaricata della revisione legale del Bilancio di esercizio di Start Romagna.

Il presente documento è pubblicato nel sito istituzionale di Start all'indirizzo **www.startromagna.it/societa-trasparente/bilanci/**. Per richiedere maggiori informazioni in merito è possibile rivolgersi al seguente indirizzo: segreteria@startromagna.it.

Start Romagna notifica a GRI (Global Reporting Initiative) l'utilizzo dei GRI Standards e la relativa dichiarazione d'uso (*Statement of use*).

3.1 Modello di Business e strategia

Start Romagna

Quadro di riferimento

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Natura giuridica di Start

Start Romagna si configura come espresso dai soci in assemblea come società a partecipazione pubblica incaricata della gestione del servizio di TPL nei tre bacini romagnoli (FC – RA – RN). Occorre precisare che Start Romagna S.p.A. deve considerarsi Società meramente partecipata da Enti Pubblici, non essendo configurabile né l'ipotesi di controllo di diritto al n. 1 dell'art. 2359 C.C. (non detenendo alcun Socio la maggioranza dei voti in Assemblea), né l'esercizio di un'influenza dominante da parte di alcun Ente Socio (n. 2 dell'art. 2359 C.C.), ovvero di un controllo contrattuale (n. 3 dell'art. 2359 C.C.), e neppure la sussistenza di un controllo c.d. congiunto tra più Soci Pubblici.

La normativa

La definizione delle modalità di affidamento dei servizi relativi al trasporto pubblico è stata inizialmente disciplinata dal Decreto Legislativo 422/1997 e successivamente integrata dal Regolamento Europeo 1370/2007. In Italia vige un periodo transitorio, definito dalla Legge 99/2009. La regolamentazione comunitaria, avente l'obiettivo di accelerare il processo di ricorso alle gare per l'affidamento dei servizi, è stato anticipato dal Decreto Legge 50/2017 ed è in corso di entrata in vigore.

La normativa comunitaria indica la gara quale modalità prioritaria di affidamento dei servizi, ma consente diverse modalità alternative di affidamento, che negli ultimi anni in Italia sono state adottate in diversi territori, quali: gare a doppio oggetto (gestione servizio e individuazione di un socio privato), gara con offerta economicamente più vantaggiosa, affidamento *in-house* (società sotto il controllo dell'ente locale), affidamento diretto (bacini minori),

La situazione degli affidamenti in Italia è in linea con il trend europeo ed è caratterizzata, a tale riguardo, da un quadro normativo che appare ormai indirizzato dal punto di vista del quadro delle possibili alternative di affidamento e di proroga. Il Decreto Legge 50/17 ha introdotto, coerentemente con la riduzione delle risorse a disposizione e con la necessità di razionalizzare il servizio, l'obbligo di ridefinizione dei bacini territoriali oggetto di affidamento, basata su una preliminare analisi della domanda da parte degli Enti affidanti.

Per quando riguarda l'assetto normativo ordinario attualmente applicabile a Start Romagna si rimanda all'allegato sulle normative di riferimento.

Il contesto operativo

Stato dei Contratti di Servizio

Le Società Consortili controllate Mete S.p.A. e A.T.G. S.p.A., titolari dei Contratti di Servizio TPL in corso d'anno hanno ottenuto proroga ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D.L. 27/01/2022 n. 4, convertito, con modificazioni, nella Legge 28/03/2022 n. 25:

BACINO DI FORLÌ-CESENA: contratto sottoscritto in data 05/10/2023 con validità 01/04/2023-31/12/2026

BACINO DI RAVENNA: contratto sottoscritto in data 27/12/2023 con validità 01/04/2023-31/12/2026

BACINO DI RIMINI: contratto sottoscritto in data 05/10/2023 con validità 01/04/2023-31/12/2026

La norma su citata prevede che *“Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19, nonché al fine di sostenere gli investimenti, le Autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico*

locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un Piano Economico Finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può' in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto Regolamento”.

L'impianto contrattuale è ora uniforme in tutti i Bacini e conforme alle Misure regolatorie previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

I corrispondenti affidamenti di servizi a Start Romagna S.p.A., di conseguenza, risultano in pari data e alle medesime condizioni prorogati.

Le società consortili



ATG - Il Consorzio ATG (Adriatic Transport Group) S.p.a. nasce il 25 luglio 2002 tra imprese pubbliche e private esercenti servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito del territorio romagnolo. Costituito nella forma di Società Consortile S.p.A.. Obiettivo del Consorzio ATG è di promuovere e coordinare azioni di interesse comune, ricercando e favorendo tutte le più opportune sinergie gestionali, con finalità di miglioramento qualitativo e di risparmio economico delle attività dei soci, nel rispetto dell'autonomia dei singoli.

METE - La Società consortile METE S.p.A. è stata costituita il 6 novembre 2001 tra A.T.M. S.p.A. di Ravenna (ora Start Romagna), CO.E.R Bus di Lugo, Cooperativa Trasporti di Riolo Terme e S.A.C. Società Autoservizi Cervesi di Cervia. La società opera nel settore del trasporto di persone, merci e documenti in qualsiasi forma, tipologia e modalità e di qualsiasi ulteriore attività accessoria o complementare affine alla mobilità.


TEAM - La società consortile a r.l. TEAM nasce il 14 febbraio 1996 tra la TRAM Servizi (oggi Start Romagna) e gli operatori privati operanti nella Provincia di Rimini. Il capitale sociale è sottoscritto al 76,15% da Start Romagna e la restante quota del 23,85% è ripartita tra le aziende a capitale privato. Obiettivo della Società è la crescita ed il miglioramento dei servizi di trasporto e della organizzazione complessiva della mobilità nel territorio della Provincia di Rimini.

Il Consorzio ATG e la Società consortile METE sono i soggetti giuridici attraverso i quali Start Romagna si è presentata alle gare di affidamento del servizio di TPL per i bacini di Forlì-Cesena, Rimini e Ravenna nelle gare precedenti.

In ottemperanza agli indirizzi della Regione Emilia Romagna è stato avviato un percorso di accorpamento delle aziende del trasporto pubblico che operano su 8 delle 9 province della regione. L'obiettivo è quello di realizzare un'unica holding regionale con la diramazione di tre società operative territoriali (Bologna e Ferrara, Piacenza-Modena- Reggio, Forlì-Cesena-Ravenna, Rimini) capace di avere una maggior capacità di investimento, di favorire un migliore accesso al credito, di sviluppare un parco veicoli a basse emissioni puntando sulla alimentazioni a minor impatto ambientale.

Strategia, investimenti e impegno per la sostenibilità

La mobilità sostenibile

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Il settore della mobilità rappresenta un pilastro fondamentale per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità, essendo intrinsecamente connesso sia alla qualità della vita delle persone sia alla riduzione delle emissioni di gas serra. Le recenti politiche legislative, conformi alle Direttive Europee, si propongono di favorire un approccio innovativo nel campo della mobilità, con un accento particolare sul rinnovamento del parco veicolare verso alternative meno inquinanti e sul potenziamento delle infrastrutture dedicate alla mobilità a impatto zero.

Nell'ambito dell'Unione Europea, i trasporti sono responsabili di un quarto delle emissioni totali di gas a effetto serra. I progressi nella decarbonizzazione di questo settore hanno proceduto a un ritmo più lento rispetto ad altri ambiti economici. La strategia adottata dall'Unione Europea mira a una riduzione del 90% delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti entro il 2050. Per quanto riguarda il trasporto su strada, che costituisce la principale fonte di emissioni nel settore, sono state introdotte normative più rigide per le autovetture e i furgoni nuovi, prevedendo obiettivi di riduzione progressiva: una diminuzione del 55% entro il 2030, e la transizione completa a veicoli a zero emissioni a partire dal 2035. In modo analogo, per i veicoli pesanti quali autocarri e autobus, si prevede una riduzione delle emissioni di CO₂ del 45% entro il 2030 e del 90% entro il 2040.

A livello europeo, è stato introdotto il [Regolamento UE 2023/851](#), il quale impone standard più severi per le emissioni di CO₂ da parte delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri. Questo regolamento costituisce un elemento fondamentale della strategia "Fit for 55", che ambisce a ridurre le emissioni nette di gas serra dell'Unione Europea di almeno il 55% entro il 2030.

A livello nazionale, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) riflette un impegno complessivo di oltre 82 miliardi di euro per gli obiettivi ambientali e climatici, posizionando le politiche di mobilità sostenibile al centro della risposta legislativa e finanziaria agli impegni europei e globali per la sostenibilità.

Il PNRR, tra le sue sei missioni, ne individua una specifica (la numero 2) relativa alla [Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica](#) nella quale sono stanziati **25,36 miliardi di euro** per progetti legati all'energia rinnovabili, idrogeno, rete e mobilità sostenibile. Nella Missione 2, vi è una specifica [Misura 4](#) che indica l'impegno ad accelerare il rinnovamento del parco bus verso soluzioni a basse o zero emissioni.

Recentemente, con l'integrazione del capitolo RePowerEU, è stata introdotta la Missione 7, che prevede ulteriori investimenti per potenziare il parco ferroviario regionale con treni a zero emissioni e promuovere il settore industriale e la ricerca degli autobus elettrici.

Il Piano Industriale

| | |
|---|--------------|
|  | 2-6 203-1 |
|---|--------------|

In attuazione dell'art. 14.1 lett. g) dello Statuto di Start Romagna S.p.A., è stato approvato dall'assemblea dei Soci il Piano Industriale 2022-2025, che ha costituito la base degli aggiornamenti annuali approvati dall'organo amministrativo. In esso sono contenuti:

- La sintesi delle attività previste nel piano precedente e portate a termine;
- La descrizione dello stato di attuazione delle attività in corso;
- I nuovi progetti proposti.

Il Piano vuole rafforzare, inoltre, il ruolo attivo di Start Romagna nel promuovere lo sviluppo sostenibile sia direttamente, grazie ad un importante piano investimenti in autobus a minori emissioni (sono previsti 195 nuovi

mezzi nei prossimi 4 anni), sia indirettamente, attraverso la capacità di attrarre nuovi passeggeri fornendo servizi rispondenti alle loro esigenze.

I **filoni strategici** del piano industriale di Start Romagna sono rappresentati sinteticamente dalla immagine qui riportata, che evidenzia l'attenzione societaria per uno sviluppo sostenibile, che presupponga simultaneamente una responsabilità di tipo ambientale, sociale ed economica.



Il piano industriale sviluppa i filoni strategici in specifiche **direttrici di sostenibilità**, in capo alle diverse direzioni aziendali (esercizio, commerciale, personale, manutenzione, impianti, progetti speciali, acquisti e IT) declinandole ulteriormente in singoli obiettivi e azioni specifiche utili al loro conseguimento.

Il piano di investimenti: autobus, impianti e innovazione tecnologica

Gli investimenti funzionali allo svolgimento dell'attività di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano hanno l'obiettivo di migliorare le infrastrutture e servizi del territorio in cui Start opera, allo scopo di rafforzare un sistema di mobilità sostenibile e a ridotto impatto ambientale. L'ammodernamento della flotta, in particolare, è in grado di generare impatti positivi sulla collettività:

- Sostituzione dei mezzi maggiormente inquinanti con mezzi a ridotto impatto in termini di emissioni;
- Diminuzione delle emissioni acustiche a fronte dell'acquisto dei nuovi mezzi, in particolare di quelli elettrici.

I nuovi investimenti sono stati realizzati grazie alle risorse per il rinnovo del parco autobus derivanti dagli stanziamenti determinati da diversi fondi statali, regionali e dai nuovi finanziamenti derivanti dall'applicazione del PNRR in materia di mobilità sostenibile, oltre ad una quota di autofinanziamento.

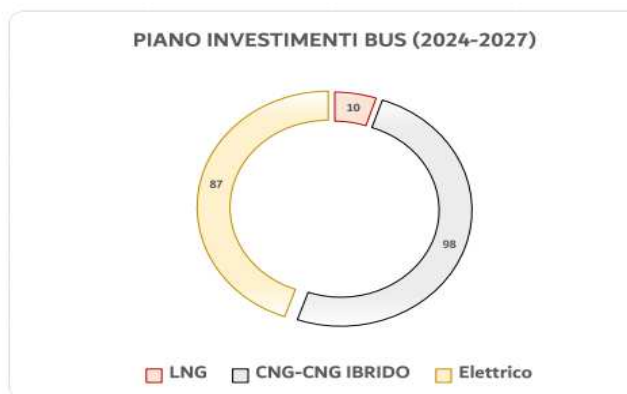
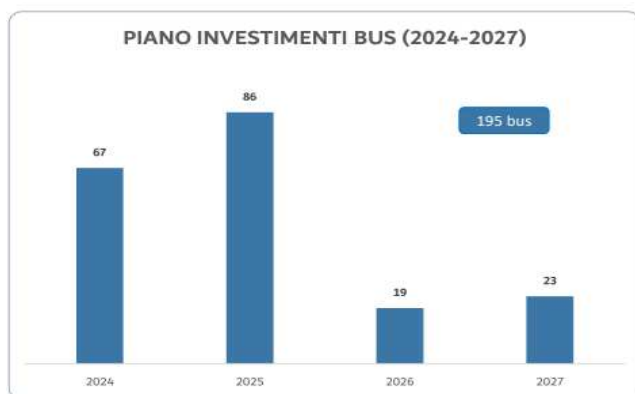
I **mezzi** – l'aggiornamento del Piano Industriale conferma l'impegno di Start per una progressiva riduzione dell'impatto ambientale e una nuova strategia di utilizzo, manutenzione e nell'individuazione delle tipologie più consone ai vari territori.



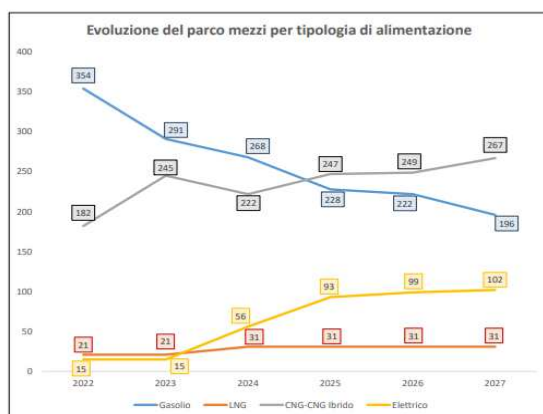
La strategia per gli investimenti relativi alla flotta dei mezzi (autobus) prevede in particolare:

- Riduzione dell'età media dei mezzi, con conseguente miglioramento delle classi ambientali con la completa sostituzione dei mezzi EURO III e precedenti
- Riduzione dei veicoli a gasolio – Aumento dei bus a metano - Introduzione dei mezzi elettrici in ambito urbano
- Omogeneizzazione del parco veicolare per l'aumento dell'efficienza delle operazioni manutentive e l'ottimizzazione dell'utilizzo sui territori.

Il piano investimenti bus per il periodo 2024-2027 elaborato sulla base dei fondi disponibili, prevede l'acquisto di 195 bus, per un investimento complessivo di €68,1 milioni di cui €58,1,9 milioni di contributo (i restanti €10 milioni verranno finanziati con autofinanziamento).



PIANO INVESTIMENTI BUS 2024-2027 STRATEGIA DI ACQUISTO



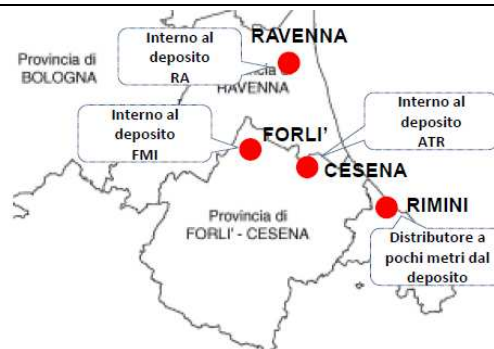
LA STRATEGIA DI ACQUISTO DEL PARCO MEZZI PREVEDE:

- **Ambito urbano:**
 - ✓ stop all'acquisto di autobus con alimentazione diesel e graduale riduzione del numero di veicoli a gasolio e contestuale aumento dei bus a metano
 - ✓ Graduale introduzione di mezzi elettrici previa elettrificazione dei depositi
- **Ambito extraurbano:** inserimento di nuovi bus con diverse alimentazioni a metano liquido e gassoso.
- Perseguimento dell'obiettivo di eliminazione di tutti bus **euro III** entro 31/12/2024

Gli impianti:

Gli investimenti per il periodo 2024-2027 prevedono:

- Costruzione degli impianti dei distributori a metano liquido (LNG) di Forlì (2025) e Cesena (da pianificare, verosimilmente per il 2026), in grado di servire l'aumento del numero di autobus a metano.
- Introduzione nei depositi di Ravenna e Rimini (e a seguire di Forlì e Cesena) di impianti per la ricarica dei bus elettrici.
- È stata aggiudicata la gara per ricariche rapide di Rimini (fine lavori novembre 2024) e pubblicate le gare per ricariche notturne a Ravenna e Rimini (fine lavori previsto gennaio 2025).

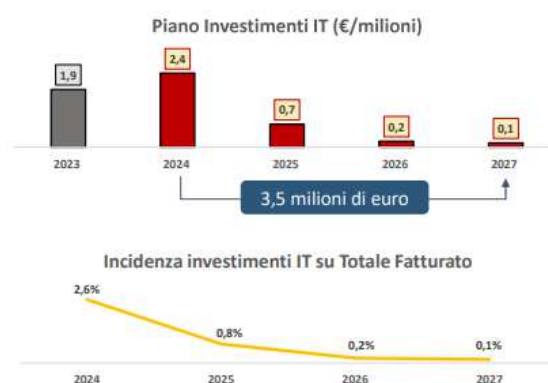




Investimenti ICT - il piano investimenti prevede per il quadriennio 2024-2027 una rimodulazione degli investimenti fra i filoni progettuali individuali. Complessivamente l'investimento totale previsto ammonta a circa 3,5 milioni.

Il piano investimenti IT aggiornato per il quadriennio 2024-2027 prevede una rimodulazione degli investimenti tra i filoni progettuali individuati. Complessivamente l'investimento totale previsto ammonta a circa 3,5 milioni di euro.

| Dettaglio Filoni progettuali (€/000) | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|--------------|------------|------------|------------|
| Nuovi strumenti digitali | 60 | 60 | 60 | 0 |
| Paghe | 150 | 100 | 0 | 0 |
| Cybersecurity | 50 | 0 | 0 | 0 |
| Digitalizzazione Processi (SIAV) | 60 | 0 | 0 | 0 |
| Migrazione SAP HANA | 200 | 200 | 0 | 0 |
| Migrazione SUITE MAIOR | 260 | 70 | 0 | 0 |
| DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI | 780 | 430 | 60 | 0 |
| AVM | 127 | 38 | 0 | 0 |
| Infomobilità | 260 | 90 | 20 | 0 |
| INFOMOBILITA' | 387 | 128 | 20 | 0 |
| Sistema di Bigliettazione EMV | 1.018 | 100 | 100 | 100 |
| Traghetto | 150 | 0 | 0 | 0 |
| NUOVI SISTEMI DI VENDITA | 1.168 | 100 | 100 | 100 |
| Videosorveglianza | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VIDEOSSERVEGLIANZA | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Acquisto Piattaforma e Sviluppo Sistema | 50 | 50 | 20 | 20 |
| CRM | 50 | 50 | 20 | 20 |
| Sistema BI | 40 | 40 | 0 | 20 |
| BI | 40 | 40 | 0 | 20 |
| TOTALE COMPLESSIVO | 2.425 | 748 | 200 | 140 |



Inoltre, sono stati individuati dei fondi potenzialmente attivabili, sulla base di un primo confronto con la Regione, per i filoni progettuali previsti:

| FONDI POR-FESR 2022-2027 ATTIVABILI | contributo |
|--|-------------|
| AVM -Adeguamento per spegnimento 3G | €1 milioni* |
| Sistema EMV -Acquisto Validatori | |
| Videosorveglianza -Adeguamento Bacino FOCE | |

*50% totale investimento

Gli investimenti realizzati nel 2023

| Investimenti | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------------------|-------------------|-------------------|
| Investimenti in immobilizzazioni immateriali | 331.908 | 303.222 | 492.483 |
| Acquisto di nuovi autobus | - | 18.626.211 | 19.668.543 |
| Capitalizzazione manutenzioni straordinarie su autobus | 654.135 | 891.096 | 1.046.008 |
| Investimenti in altre immobilizzazioni materiali | 1.718.270 | 1.161.071 | 2.596.081 |
| Totale | 2.704.313 | 20.981.600 | 23.803.116 |

Interventi e progetti per la riduzione dei consumi energetici – Il mutato quadro internazionale e la conseguente crisi energetica e delle materie prime da un lato e gli approfondimenti tecnici dall'altro hanno messo in stand-by alcuni progetti avviati nel corso del 2021 per la riduzione dell'impatto energetico:

- Progetto Idrogeno Comune di Ravenna** – i risultati della fase di studio/verifica/ricerca finalizzata a valutare l'effettiva realizzabilità del progetto di produzione di idrogeno "verde" per alimentare la trazione del TPL urbano e prodotto grazie all'energia ottenuta da fonti rinnovabili, hanno evidenziato per ora una non sostenibilità economica della fonte. La sua introduzione come combustibile è da valutare sia in termini di costo del medesimo

che della filiera di approvvigionamento entrambi necessari per garantire l'alimentazione del servizio richiesto. Per questi motivi una nuova valutazione economica è stata rinviata al 2029.

2. **Progetto Clean Port** – dopo le verifiche di fattibilità tecnico-economica, il progetto che puntava alla trasformazione di un traghetto Start Romagna da gasolio a GNL è stato accantonato a causa degli elevati costi di realizzazione, non compatibili con le caratteristiche del servizio. Al fine di non interrompere i progetti di efficientamento energetico, Start ha avviato nel corso del 2022 uno studio di fattibilità per la trasformazione di un traghetto ad alimentazione elettrica. Nel 2024 verrà avviata, in seguito allo studio di fattibilità, l'aggiudicazione dei lavori.

Progetto metano liquido – Impianti di Forlì-Cesena – Proseguono le attività per la realizzazione di un impianto di erogazione del metano tipo L-GNC/GNL utile al rifornimento di autobus presso il deposito di via Pandolfi a Forlì. Nel corso del 2022 è stato infatti affidato l'incarico per la progettazione dell'impianto di rifornimento, che richiederà anche lo spostamento dell'impianto di lavaggio, ed è stato presentato il progetto preliminare. La fine dei lavori è prevista per la metà del 2025. Per quanto riguarda invece la costruzione di un analogo impianto presso il deposito di Via Spinelli a Cesena, sono state avviate le trattative con l'Amministrazione Comunale per verificare se ci sono le condizioni per una espansione del deposito e l'occupazione di un'area adiacente per l'ottimizzazione degli spazi e la garanzia delle condizioni di sicurezza.

Progetto eBRT 2030 (European Bus Rapid Transit 2030): il progetto intende dimostrare l'applicabilità di una nuova generazione di sistemi eBRT in diversi contesti urbani con soluzioni innovative economicamente sostenibili e potenziate da nuove funzionalità di automazione e connettività, con l'obiettivo principale di ridurre significativamente le emissioni, gli inquinanti e il traffico supportando la transizione verso un trasporto sostenibile a emissioni zero in tutta Europa e oltre. Il progetto è coordinato da UITP (Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico) e raggruppa 45 partecipanti dall'intera catena del valore del trasporto pubblico. Nel corso del 2021 Start aveva candidato il Metromare come un caso di studio, raccogliendo il parere positivo di UITP e la sua presentazione, nell'aprile 2022, alla Commissione Europea. Nel luglio del 2022 la proposta risulta assegnataria del finanziamento europeo e diventa l'unico progetto approvato. Obiettivi generali del progetto che interesserà il collegamento veloce fra Rimini e Riccione, sono a) ridurre le emissioni di CO₂ b) migliorare l'esperienza di utilizzo per gli utenti c) garantire maggior sicurezza a lavoratori e utenti d) ridurre i costi operativi. Dopo l'avvio ufficiale a Bruxelles alla presenza di rappresentanti della Commissione Europea, dal mese di marzo 2023 la struttura di Start ha avviato i lavori che dovranno concludersi entro dicembre 2026.

Il trasporto pubblico per il territorio

I servizi


| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Start Romagna è un'azienda TPL che opera in un territorio molto differenziato: i servizi coprono aree a vocazione turistica (specialmente quelle costiere), ed altre caratterizzate da attività artigianali, agricole e manifatturiere. Per poter assicurare un servizio rispondente a bisogni così diversi, è fondamentale lo sviluppo ed il mantenimento di un dialogo costante con le realtà locali, produttive e politiche, per creare forme di engagement che, attraverso il confronto, la condivisione e lo scambio di proposte, possano consentire di realizzare in modo concreto delle azioni che rispondano ai bisogni economici, ambientali e sociali. Azionisti, Enti Locali, Agenzia per la Mobilità sono, sul piano istituzionale, gli interlocutori/ stakeholder con cui Start Romagna deve confrontarsi ogni giorno per trovare soluzioni. I Soci (Enti Locali e Holding) sono portatori dei bisogni delle aree servite, fissano strategie e orientano le scelte e gli indirizzi della società. L'Agenzia per la mobilità AMR S.r.l. costituisce l'organo di governo e di controllo che bandisce le gare, affida il servizio attraverso un contratto, definisce regole, programma la rete dei servizi e ne fissa i corrispettivi. Gli Enti Locali non soci completano il quadro di relazioni da gestire, in quanto enti rappresentanti diretti di una parte di popolazione che concorre a costituire il target complessivo a cui Start Romagna eroga il servizio. Negli anni, Start Romagna ha sviluppato la capacità di dialogare con questa moltitudine di soggetti, consapevole che solo uno stretto rapporto di collaborazione permette di raggiungere gli obiettivi del servizio.

Di seguito si riporta la lunghezza della rete dei servizi offerta sui diversi bacini di utenza romagnoli. La lunghezza si mantiene sostanzialmente stabile nel periodo, denotando, quanto a capillarità, variazioni complessivamente poco significative nell'offerta di servizio al pubblico.

| Estensione rete in Km per tipologia di servizio | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| Urbano Forlì | 144,95 | 146,56 | 147,43 |
| Urbano Cesena | 123,7 | 121,47 | 122,74 |
| Extraurbano Forlì Cesena | 1361,28 | 1355,84 | 1372,24 |
| Urbano Ravenna | 297,96 | 296,24 | 314,14 |
| Extraurbano Ravenna | 654,11 | 647,11 | 656,55 |
| Urbano Rimini | 445,81 | 443,28 | 444,89 |
| Extraurbano Rimini | 487,08 | 488,56 | 490,44 |
| totale km rete | 3.514,89 | 3.499,06 | 3.548,43 |
| Metromare Rimini | 10,17 | 10,17 | 10,17 |


I servizi di trasporto pubblico Start

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Start Romagna, in qualità di società di trasporto pubblico di riferimento dell'area romagnola, gestisce una serie di servizi diversificati che coprono, con differenti modalità, il territorio dei bacini di Rimini, Ravenna e Forlì-Cesena.

| | |
|---------------------------|---|
| Servizi Urbani | Tre bacini di Rimini, Ravenna e Forlì-Cesena, per oltre 11,6 milioni di km erogati direttamente e oltre 1,32 milioni di km erogati tramite sub affidatari. |
| Servizi Extraurbani | Oltre 5,3 milioni di km erogati direttamente e circa 2,1 milioni di km erogati tramite sub affidatari, nei tre bacini di Rimini, Ravenna e Forlì Cesena. |
| Altri Servizi | Il servizio scolastico o i Servizi Speciali nel bacino di Rimini, per un totale di circa 220 mila km erogati. |
| Traghetto | Collegamenti tra le località di Marina di Ravenna e Porto Corsini, attraverso il Canale Candiano, per un totale di circa 7.500 ore di servizio all'anno, con utilizzo di 2 mototraghetti adibiti anche al trasporto veicoli. |
| Sosta | Gestione di un parcheggio di 220 stalli nella città di Rimini. |
| Intermodalità - Metromare | Da ottobre 2021 operativo il servizio Metromare, (collegamento veloce tra le città di Rimini e Riccione): il servizio, sfruttando una corsia dedicata, consente tempi di percorrenza certi e non soggetti al traffico stradale. |

La copertura del territorio: Servizi urbani e extraurbani

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Nelle tabelle di seguito viene riassunta l'offerta in termini di km percorsi suddivisa sia per tipologia di servizio che per tipologia di alimentazione. In quest'ultimo caso, si osserva la crescente incidenza del metano, la diminuzione del ricorso al diesel e un incremento dei km offerti al pubblico con trazione elettrica. Start Romagna non agisce autonomamente su incrementi o decrementi dei servizi offerti, ma tali decisioni sono assunte dall'Agenzia della Mobilità (AMR), su eventuale proposta di Start Romagna e successivo confronto con gli Enti Locali. Start Romagna, attraverso gruppi di lavoro congiunti (GLP: gruppi di lavoro permanente) con la stazione appaltante (AMR) verifica i casi di potenziale disservizio quali gli affollamenti, l'insufficienza della domanda di mobilità rispetto all'offerta, le modifiche di orario contribuendo quindi, in misura significativa, al miglioramento dell'offerta.

| Km per tipologia di servizio | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Servizio urbano | 12.720.975 | 12.557.622 | 12.292.135 |
| Servizio suburbano ed extraurbano | 7.518.274 | 7.501.727 | 7.460.084 |
| Linee specializzate, riservate | 217.881 | 265.657 | 217.781 |
| Metromare | 384.058 | 528.678 | 533.768 |
| Totale Km offerti | 20.841.188 | 20.853.684 | 20.503.768 |
| <i>di cui servizi di terzi</i> | 3.363.076 | 3.553.464 | 3.557.820 |
| <i>di cui servizio a chiamata</i> | 8.355 | 99.056 | 169.568 |

| Km per tipologia alimentazione dei mezzi | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Diesel | 14.314.398 | 13.742.259 | 12.554.588 |
| Elettrico e Filobus | 154.254 | 601.706 | 619.366 |
| Metano | 6.372.536 | 6.509.719 | 7.329.814 |
| Totale | 20.841.188 | 20.853.684 | 20.503.768 |

| Bacino di Forlì-Cesena / Km per tipologia di servizio | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Servizio urbano | 4.570.412 | 4.473.947 | 4.378.621 |
| Servizio suburbano ed extraurbano | 4.846.783 | 4.837.024 | 4.838.374 |
| Linee specializzate, riservate | - | 817 | 5.333 |
| Totale Km offerti | 9.417.195 | 9.311.788 | 9.222.328 |
| <i>di cui servizi di terzi</i> | 2.489.421 | 4.473.947 | 2.563.903 |
| <i>di cui servizio a chiamata</i> | - | 11.788 | 74.585 |


| Bacino di Ravenna / Km per tipologia di servizio | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Servizio urbano | 2.851.374 | 2.897.777 | 2.727.660 |
| Servizio suburbano ed extraurbano | 1.335.996 | 1.335.566 | 1.281.540 |
| Linee specializzate, riservate | 920 | 3.420 | 0 |
| Totale Km offerti | 4.188.290 | 4.236.763 | 4.009.200 |
| <i>di cui servizi di terzi</i> | - | - | - |
| <i>di cui servizio a chiamata</i> | - | - | - |

| Bacino di Rimini / Km per tipologia di servizio | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Servizio urbano | 5.299.189 | 5.185.898 | 5.185.854 |
| Servizio suburbano ed extraurbano | 1.335.495 | 1.329.137 | 1.340.170 |
| Linee specializzate, riservate | 216.961 | 261.420 | 212.448 |
| Metromare | 384.058 | 528.678 | 533.768 |
| Totale Km offerti | 7.235.703 | 7.305.133 | 7.272.240 |
| <i>di cui servizi di terzi</i> | 873.655 | 264.370 | 993.917 |
| <i>di cui servizio a chiamata</i> | - | 87.328 | 94.983 |

L'andamento del servizio è controllato attraverso un sistema di referenziazione satellitare AVM (Automatic Vehicle Monitoring) che riporta, tra i diversi indicatori di efficacia, anche il parametro misurato nel rapporto tra corse completate rispetto a quelle programmate. Di seguito si riporta l'andamento quinquennale, che evidenzia un peggioramento negli ultimi due anni, riconducibile in prevalenza alle difficoltà di reperimento del personale di guida nel mercato del lavoro.

| Totale corse effettuate/corse programmate | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Bacino Forlì Cesena | 99,51% | 98,67% | 97,79% | 96,21% | 95,97% |
| Bacino Ravenna | 99,81% | 99,99% | 98,22% | 99,32% | 98,86% |
| Bacino Rimini | 99,67% | 99,96% | 98,24% | 98,52% | 98,22% |
| Totale Start | 99,62% | 99,31% | 98,00% | 97,53% | 97,23% |

Il traghetto

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Il servizio di Traghetto nasce per agevolare il collegamento tra i lidi ravennati nord (Casalborsetti, Marina Romea, Porto Corsini) e quelli sud (Marina di Ravenna, Lido Adriano, Punta Marina) e, anche per il polo industriale di via Baiona. Rientra anch'esso nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale e quindi rientra nel contratto di servizio del Bacino di Ravenna.

| Traghetto | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------|-------|-------|
| Traghetto Ravenna (ore di servizio al pubblico) | 7.324 | 7.543 | 7.653 |

La gestione del servizio di traghetto viene effettuata impiegando due mototraghetti "Azzurro" e "Baleno", per il trasporto di persone ed automezzi (circa 7.600 ore di servizio all'anno), con diversa capacità di carico: Azzurro: 21 a pieno carico; Baleno: 18 a pieno carico. Entrambi sono attualmente ad alimentazione diesel

Questo servizio favorisce un rapido collegamento fra le zone della città poste sui lati opposti del Canale Candiano.

La regolamentazione della navigazione è dettata dall'Ordinanza 77 del 2013 della Capitaneria del Porto di Ravenna. Il servizio è in funzione tutti i giorni, nel periodo invernale dalle ore 5.00 alle ore 0.30; nel periodo estivo dalle ore 5.00 alle ore 2.00 della notte. Anche in caso di traffico ridotto, il servizio è garantito in partenza ogni 15 minuti al massimo (salvo problemi di traffico nel canale, regolamentato da apposita ordinanza della Capitaneria di Porto). Durante l'estate il servizio funziona ininterrottamente (e cioè 24 ore su 24) nelle notti come da calendario annuale condiviso con il Comune di Ravenna. Il servizio può essere potenziato con l'utilizzo contemporaneo di entrambi i natanti in particolari condizioni di traffico (ad esempio, durante i fine settimana estivi nel mese di agosto) prolungando il servizio alle ore notturne.

In caso di interruzione per maltempo o per altre cause, viene assicurato il trasbordo dei pedoni da una sponda all'altra mediante autobus sul percorso stradale (senza oneri aggiuntivi rispetto alle tariffe del servizio traghetto). L'accesso al traghetto è subordinato all'acquisto di biglietti e abbonamenti disponibili presso le rivendite autorizzate sul territorio oltre che al Punto Bus di Ravenna. Presso le banchine di attracco e di imbarco sono presenti emittitrici automatiche (2 per sponda) che rilasciano biglietti destinati a pedoni, ciclisti, motociclisti, carrelli, autoveicoli, pagabili anche con carte di credito, e alcune delle principali tipologie di abbonamento. È possibile accedere al servizio anche con titoli digitali rilasciati dalle app DropTicket e Mooneygo. Le tariffe applicate al servizio sono stabilite dall'Amministrazione Comunale di Ravenna, consultabili sul sito Start Romagna nella sezione dedicata <https://www.startromagna.it/servizi/traghetto>. Per il 2023 e 2024 l'Amministrazione ha deciso particolari agevolazioni per cittadini residenti, in concomitanza con la presenza di interruzioni stradali dovute a cantieri.

I due traghetti sono assoggettati a interventi di manutenzione programmata e monitorati, nel rispetto del regolamento per la sicurezza della Navigazione.

È in fase di esperimento la procedura di gara per l'assegnazione dell'appalto relativo alla progettazione e costruzione di un nuovo traghetto ad alimentazione elettrica in sostituzione di uno dei due traghetti attualmente alimentati a gasolio. La gara conterrà anche l'opzione per la sostituzione del secondo traghetto (fatti salvi i finanziamenti necessari), producendo potenzialmente un notevole vantaggio ambientale.

Sosta - Parcheggio Clementini


| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Start Romagna ha in gestione, in prossimità della Stazione Fs di Rimini, l'area denominata Clementini, che è stata destinata a parcheggio pubblico a pagamento.

L'azienda in questi ultimi anni ha avviato un percorso di risanamento e ristrutturazione dell'immobile ex officina trasformandolo in un locale commerciale (un pub ristorante) e riammodernando le strutture di accesso all'area con

il riposizionamento della cassa all'ingresso e dell'ingresso principale, l'installazione di varie telecamere utili all'accesso e l'aggiunta di un'ulteriore cassa così da ridurre gli spostamenti della clientela. Il parcheggio è accessibile anche con forme di abbonamento, mentre è stato stipulato un regolamento pubblico utile a definirne la fruibilità. Nel futuro è previsto un ulteriore miglioramento dell'area con la creazione di un secondo ingresso, aumentandone così la visibilità e i futuri incassi. Oltre a costituire una fonte di ricavi per la società, il parcheggio rappresenta per Start Romagna un'altra forma di contributo alla mobilità pubblica riducendo l'accesso delle vetture private al centro di Rimini e favorendo forme di interscambio con i servizi ferroviari e di trasporto pubblico.


Intermodalità e integrazione dei servizi

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

I principali servizi urbani ed extraurbani (Rimini, Ravenna, Forlì e Cesena) sono accessibili dalle stazioni ferroviarie presso dedicati Punto bus, dove si trovano uffici informativi e di distribuzione dei titoli di viaggio. La natura del territorio romagnolo è quella di servire prevalentemente città di piccole dimensioni e l'accesso dalle singole province ai centri urbani. Le forme di integrazioni dei servizi invece sono più marcate all'interno dei singoli bacini di Forlì Cesena, Ravenna e Rimini soprattutto per quanto concerne l'interscambio tra servizio extraurbano e urbano, da riservarsi agli studenti e ai lavoratori.

Metromare – Metromare è sistema di trasporto pubblico che unisce Rimini a Riccione (con quindici stazioni intermedie), un'opera strategica che contribuisce a ridisegnare la mobilità del territorio. Esso consente l'interscambio presso le stazioni ferroviarie di Rimini e Riccione con una linea in sede protetta dedicata nello specifico, ma non solo, al turismo in quanto collega velocemente i due centri. Obiettivo di Metromare è quello di favorire l'adozione di comportamenti, che integrino modalità di utilizzo di mezzi tradizionali (bicycle, auto, bus) con sistemi alternativi, come car e scooter sharing, hub di interscambio auto-trasporto pubblico, percorsi ciclabili e pedonali. Il servizio è svolto con bus su gomma a basso impatto ambientale, secondo le logiche della metropolitana di superficie, con passaggi frequenti e affidabili.

I passeggeri trasportati

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

Anche nel 2023 è proseguita la crescita nell'utilizzo del servizio di TPL da parte della clientela, dopo il grave calo legato alla nota emergenza sanitaria da Covid-19 iniziata nel 2020. Certamente il periodo emergenziale ha lasciato importanti strascichi, con modifiche intervenute nelle abitudini di mobilità delle persone (ritorno al mezzo privato e smart working in primis), ma in termini numerici si è ottenuto il raggiungimento e superamento del numero di passeggeri registrato nel 2019 (erano 49.133.674, nel 2023 sono stati 50.238.775).

Sul numero di passeggeri trasportati hanno avuto forte incidenza gli incentivi all'utilizzo del trasporto pubblico locale offerti da Regione e Ministero:

- la conferma per l'anno scolastico 2023-2024 dell'iniziativa Salta Su regionale, che ha consentito ad un pubblico di oltre 50.000 studenti della Romagna di accedere gratuitamente ai servizi di trasporto da e per il proprio istituto scolastico;
- il riconoscimento da parte del Ministero del Lavoro di un Bonus Trasporti del valore di 60 euro da utilizzarsi per l'acquisto di abbonamenti personali al trasporto pubblico (periodo aprile-dicembre 2023).

Una dinamica crescente che interessa i canali di vendita dei titoli di viaggio è stata certamente favorita in fase iniziale dalla pandemia: una maggiore familiarità della clientela e un più esteso ricorso agli strumenti di pagamento digitale, che sta favorendo la transizione verso forme di pagamento dematerializzate quali app e EMV.

La quota digitale sui titoli occasionali nel 2023 ha raggiunto la quota del 22,6 % contro la percentuale del 21,6 % registrata nel 2022, grazie in particolare all'estensione del sistema StarTap (pagamento con carta di credito – sistema account based) anche a tutti i servizi di tipo extraurbano, con tariffazione dedicata.

Nell'anno 2024 sono in previsione importanti interventi nel campo della bigliettazione, dopo l'assestamento tariffario della manovra attuata nel 2023, che ha visto l'azienda impegnata nella sostituzione di tutti i titoli di viaggio cartacei e digitali alla luce dei nuovi importi. Si prevede infatti l'entrata a sistema del nuovo software di bigliettazione, prodotto da AEP e comune a tutte le aziende di TPL dell'Emilia-Romagna, che comporterà la sostituzione dei sistemi presenti presso i Punto Bus e soprattutto consentirà l'introduzione dei titoli con QR Code, che andranno a sostituire gli attuali biglietti magnetici. Dopo un periodo di compresenza saranno poste fuori vendita le tipologie magnetiche e verranno smantellati i vecchi validatori Mi Muovo, lasciando come unico sistema di bordo quello AEP (validatori verde smeraldo) che consentirà la convalida di tutte le tipologie di titoli (biglietti con lettore QR code, abbonamenti con lettore contactless e pagamento con sistema StarTap).

FOCUS. LA MANOVRA TARIFFARIA 2023

Dopo circa un decennio di blocco delle tariffe del trasporto pubblico in Romagna, se si esclude il biglietto urbano di Rimini passato nel 2018 da 1,30€ a 1,50€, nel corso dell'estate 2023 è maturata una complessa manovra tariffaria che ha interessato i tre bacini di traffico di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna tenuto conto del quadro economico del settore e degli aumenti generalizzati dei costi.

La modifica tariffaria, introdotta a Rimini dal luglio 2023 e a Forlì-Cesena e Ravenna da settembre 2023, ha visto riaffermato il principio generale di favorire gli abbonamenti, rispetto ai singoli titoli di viaggio propri di un'utenza più occasionale, e in particolare di mantenere più basso possibile il costo degli abbonamenti per gli studenti, anche universitari, per le famiglie e per i lavoratori, in linea con le recenti politiche tendenti alla gratuità sostenute dalla Regione Emilia-Romagna (progetto Salta Su).

Gli incrementi percentuali medi delle tariffe per i titoli occasionali nei tre bacini sono stati del 19% circa, con il passaggio del biglietto da 1 zona da 1,30 a 1,50 euro, fatta eccezione per l'urbano di Forlì dove l'Amministrazione si è fatta carico dell'integrazione dei 20 centesimi lasciando la tariffa al pubblico a 1,30 €. Per la parte di abbonamenti mensili la manovra si è attestata su un incremento medio dell'11%, per gli Under 26 leggero ritocco del 2% circa e nessun aumento per tutti gli altri abbonamenti annuali.

Un altro importante presupposto della manovra fortemente sostenuto da Start Romagna nei confronti con le singole amministrazioni locali è stato quello di mantenere tariffe allineate in tutti e tre i bacini di competenza, per rendere più agevole lo scambio tra bacini e l'utilizzo di sistemi di bigliettazione digitale diffusa (app, EMV, ...).

Alcune particolarità per ciascun bacino sono comunque state salvaguardate e arricchite, vedi in particolare il nuovo titolo di viaggio Metromare 75 minuti e Metromare 24 ore nato per semplificare l'accesso al servizio da parte della clientela turistica non in grado di interpretare agilmente il sistema tariffario zonale in vigore.

Nuove tariffe unificate e ottimizzate con introduzione della best fare (tariffa più favorevole al cliente in caso di più convalide nella giornata) sono entrate in vigore per il sistema StarTap (pagamento a bordo con carta di credito), esteso a tutta la rete dei servizi inclusi quelli extraurbani. Un validatore verde smeraldo AEP è oggi presente su ogni autobus Start Romagna.

La tabella riporta il **numero di passeggeri trasportati**, calcolati sulla base della metodologia in uso per la rendicontazione all'Osservatorio regionale. In questo calcolo sono stati ricompresi anche i passeggeri che derivano dai titoli rilasciati gratuitamente all'utenza, ma con contribuzione regionale, che hanno coefficienti di calcolo rapportati ad un utilizzo stimato. La crescita della diffusione dei titoli regionali *Salta Su*, unita alle agevolazioni del Bonus Trasporti ed un generale riavvicinamento della clientela all'uso del tpl determinano un incremento significativo del numero di passeggeri trasportati.


| Viaggiatori – Numero passeggeri trasportati | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Bacino Forlì - Cesena | | | |
| Servizi urbani Forlì - Cesena - Cesenatico | 9.384.901 | 11.719.913 | 10.777.461 |
| Servizio Extraurbano | 4.318.490 | 6.353.162 | 7.798.599 |
| | 13.703.391 | 18.073.075 | 18.576.060 |
| Bacino Ravenna | | | |

| | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Servizi Urbani Ravenna - Faenza | 4.818.182 | 7.008.717 | 8.396.237 |
| Servizio Extraurbano | 1.395.141 | 1.996.621 | 2.780.727 |
| | 6.213.323 | 9.005.338 | 11.176.964 |
| Bacino Rimini | | | |
| Servizio Urbano Rimini e Area Interurbana | 11.886.194 | 15.239.552 | 17.484.323 |
| Servizio Extraurbano | 1.402.918 | 1.716.956 | 2.345.179 |
| Servizio Metromare Rimini | 416.150 | 696.785 | 656.248 |
| | 13.705.262 | 17.653.292 | 20.485.750 |
| Totale passeggeri trasportati | 33.621.976 | 44.731.705 | 50.238.775 |

Un particolare riguardo va riservato allo sviluppo dei servizi a chiamata, raggruppabili tra servizi a offerta fissa come quelli già in vigore in passato sul bacino extraurbano di Forlì-Cesena e sul servizio urbano di Cesenatico e i servizi di più recente introduzione a totale domanda variabile (indipendentemente quindi da vincoli fissi di orario) sviluppati sul territorio comunale di Rimini e di Cesena. In generale queste tipologie di servizi rispondono ad esigenze specifiche del territorio romagnolo rispondendo a una domanda debole come quella dei territori a bassa densità dove un servizio tradizionale sarebbe economicamente poco sostenibile ma anche a quelli a maggiore intensità come quello del servizio estivo che collega i parcheggi dedicati alle spiagge (come il servizio Shuttle Mare) riducendo così l'impatto dell'eccessiva mobilità privata su un territorio già congestionato nel corso del periodo estivo. In particolare quest'ultimo ha avuto una crescita di offerta del servizio e un aumento particolarmente significativo di passeggeri e di gradimento del servizio, testimoniato da indagini effettuate da Start Romagna immediatamente dopo il termine del servizio nel settembre 2023. Nel corso del 2023 il servizio a chiamata operante sul servizio extraurbano di Cesena è stato esteso al territorio del comune di Bertinoro, inoltre è stato implementato e migliorato con un numero verde dedicato il sistema di prenotazione per i servizi Extraurbani di Forlì e Cesena precedentemente gestito solo telefonicamente: le corse sono ora prenotabili direttamente dal sito e confermate attraverso il recepimento di una e-mail di conferma utile ad assicurarne l'effettuazione. Sempre nel 2023 è stato condotto uno studio di fattibilità utile alla generazione di nuovo servizio a chiamata per collegare la stazione ferroviaria di Forlì alla zona industriale di Villa Selva e San Leonardo. Il servizio nasce dal confronto con le aziende a forte affluenza di manodopera per comprendere al meglio le esigenze di spostamento dei lavoratori dal centro verso la periferia della città, alleggerendo così in modo significativo il flusso del traffico privato. Al momento, con la sola eccezione dei servizi a chiamata del Cesenate, la serie storica numerica mostra una crescita nell'accesso ai servizi a chiamata come dimostrato dalla seguente tabella.

| Viaggiatori – Numero richieste servizi a chiamata | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| SHUTTLE RIMINI (Shuttle mare) | 15.122 | 41.475 | 49.531 |
| SERVIZI EXTRAURBANI FORLÌ | 298 | 285 | 296 |
| SERVIZI EXTRAURBANI CESENA | 728 | 519 | 264 |
| URBANO CESENATICO | 713 | 611 | 625 |
| URBANO CESENA (BusSi) | Non attivo | 459 | 4.793 |
| TOTALE | 16.861 | 43.349 | 55.509 |

I mezzi Start

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

L'evoluzione della flotta nel triennio 2021-2023 e le caratteristiche del parco mezzi di Start Romagna sono di seguito rappresentate, anche in relazione alle diverse tipologie di alimentazione utilizzata. I dati evidenziano l'importante programma di investimenti per l'ammodernamento della flotta realizzato da Start nel periodo considerato. **Al 31 dicembre 2023 l'età media dei 592 mezzi Start in servizio di TPL era di 9,36 anni.** I dati evidenziano un calo della percentuale dell'incidenza dei veicoli alimentati a gasolio dal 64% dell'anno 2022 al 52% del 2023 con anche una età media più bassa. La flotta Start 2023 comprende anche N° 28 veicoli mild hybrid, che affianca la propulsione principale alimentata a metano.

L'età media dei veicoli in autoparco al dicembre del 2023 è diminuita significativamente in conseguenza dell'accresciuto numero di consegne avvenute in corso d'anno. In conseguenza del piano di rinnovo, l'età media del parco mezzi proseguirà nella sua riduzione in coerenza con i nuovi inserimenti previsti.

| Mezzi per anzianità | 31-dic-21 | | 31-dic-22 | | 31-dic-23 | |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| | Numero mezzi | Età media | Numero mezzi | Età media | Numero mezzi | Età media |
| Diesel (gasolio) | 400 | 12,30 | 379 | 11,93 | 307 | 11,31 |
| Metano (gas naturale) ₁ | 153 | 10,34 | 194 | 9,00 | 270 | 7,30 |
| Filobus - elettrico | 15 | 4,73 | 15 | 5,73 | 15 | 6,73 |
| Totale | 568 | 11,55 | 588 | 10,81 | 592 | 9,36 |

₁Di cui 21 LNG / Metano liquido

Nell'anno 2023 sono stati immatricolati complessivamente **N° 71 nuovi veicoli**. Il 100% di questi nuovi veicoli è alimentato a metano/LNG. Il rinnovo del parco mezzi ha avuto un'accelerazione nel secondo semestre dell'anno 2022, cui è seguita la procedura di dismissione dei mezzi obsoleti che si è perfezionata nel corso dei primi mesi del 2023.

Come da Piano Industriale, si evidenzia la tendenza ad un progressivo spostamento verso le tipologie di alimentazione ad oggi ritenute meno impattanti (a metano), perseguendo l'obiettivo di Start Romagna verso una significativa riduzione dell'impatto ambientale, non solo con specifico riferimento alla riduzione media delle emissioni di CO2 e di altre sostanze nocive, ma anche in termini di inquinamento acustico e riduzione del rumore.

Ad oggi la flotta Start è quella che, a livello regionale, presenta la più alta incidenza di mezzi a metano. La strategia Start Romagna conferma l'interesse ad un progressivo incremento di acquisizione di mezzi a minor impatto ambientale. Per quanto esposto si registra un incremento dei mezzi Euro 6, EEV, ZEV dal 66% del 2022 al 78% del 2023.

| Mezzi per tipo percorrenza | | Diesel | Elettrico | Metano | Totale |
|----------------------------|-------------|------------|-----------|-----------------|------------|
| 2021 | Interurbano | 199 | | 6 | 205 |
| | Suburbano | 92 | | 91 | 183 |
| | Urbano | 109 | 15 | 56 | 180 |
| | | 400 | | 153 | 568 |
| 2022 | Interurbano | 197 | | 32 | 229 |
| | Suburbano | 86 | | 95 | 181 |
| | Urbano | 96 | 15 | 67 | 178 |
| | | 379 | 15 | 194 | 588 |
| 2023 | Interurbano | 166 | | 66 ₁ | 232 |
| | Suburbano | 66 | | 104 | 170 |
| | Urbano | 75 | 15 | 100 | 190 |
| | | 307 | 15 | 270 | 592 |

₁Di cui 21 LNG / Metano liquido

| Mezzi per tipologia di alimentazione e classe di emissione | | | | |
|---|------------|-----------|------------|------------------|
| | Diesel | Elettrico | Metano | Totale |
| Euro2 | 16 | | | 16 |
| Euro3 | 71 | | 11 | 82 |
| Euro4 | 11 | | 6 | 17 |
| Euro5 | 4 | | 9 | 13 |
| EEV - Enhanced Environmental Vehicles | 38 | | 90 | 128 |
| Euro6 | 167 | | 154 | 321 ₁ |
| ZEV | | 15 | | 15 |
| Totale | 307 | 15 | 270 | 592 |
| Quota mezzi a minore impatto ambientale (EEV - Euro 6 - ZEV) | | | | 78,38% |

₁Di cui 21 LNG / Metano liquido

L'aumento significativo di mezzi Euro 6, i più recenti prodotti dalle case costruttrici, seppur rientranti tra i mezzi a trazione da combustibile fossile, comporta una riduzione delle emissioni complessive, contribuendo così ad una significativa riduzione dell'inquinamento atmosferico. Gli investimenti realizzati nel triennio 2021-2023 hanno

consentito di eliminare dall'autoparco i veicoli Euro 0 / Euro 1 e quasi di dimezzare tra il 2022 e il 2023 la presenza di Euro2 ed Euro3, in modo coerente rispetto agli obiettivi del Piano Aria-PAIR 2020 della Regione Emilia-Romagna.

Il rinnovamento della flotta ha consentito un miglioramento di efficienza e qualità con un impatto positivo sul servizio.

| Mezzi per tipologia di servizio e classe di emissione | | | | | | | | | |
|---|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|
| | Euro1 | Euro2 | Euro3 | Euro4 | Euro5 | EEV | Euro6 | Filobus | Totale |
| Interurbano | | | 53 | 1 | 4 | 8 | 166 | | 232 |
| Suburbano | | | 10 | 10 | 9 | 52 | 89 | | 170 |
| Urbano | | 16 | 19 | 6 | | 68 | 66 | 15 | 190 |
| Totale | 0 | 16 | 82 | 17 | 13 | 128 | 321 | 15 | 592 |

Nella successiva tabella la flotta Start è suddivisa per tipologia di dimensione, legata alle necessità e alla domanda del territorio. Per il servizio urbano vi sono infatti aree caratterizzate da domanda a forte carico, così come all'interno dei centri storici le esigenze sono invece quelle di mezzi corti con il minor impatto ambientale possibile. Il servizio extraurbano richiede invece mezzi lunghi per le esigenze di mobilità dei numerosi studenti. Nelle aree extraurbane i mezzi corti sono invece richiesti nelle zone a minore domanda, come quelle del crinale appenninico.

Denota una forte attenzione al territorio la scelta di mettere in servizio nel 2023 ulteriori n° 5 nuovi veicoli a tre assi, quindi a maggiore incarrozzamento, per fare fronte ai problemi di affollamento rilevati, ad esempio, sulla tratta Forlì-Cesena.

| Mezzi per dimensione e servizio | | | | | |
|---------------------------------|------------|-----------|------------|----------------------|------------|
| | Corto | Normale | Lungo | Snodato/ super lungo | Totale |
| Interurbano | 23 | 20 | 172 | 17 | 232 |
| Suburbano | 0 | 1 | 136 | 33 | 170 |
| Urbano | 82 | 36 | 57 | 15 | 190 |
| Totale | 105 | 57 | 365 | 65 | 592 |

Le percorrenze

Nel 2023 si conferma la proiezione dell'indicatore di produttività per mezzo, che si attesta a circa 39.000 km/anno.

| Produttività – Percorrenza media bus in Km | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------|--------|--------|
| Percorrenze media | 40.900 | 39.344 | 38.709 |

I veicoli non sono assegnati in via esclusiva ad uno specifico deposito/servizio urbano. A seconda del periodo (servizio estivo o invernale) e delle necessità di esercizio, i mezzi vengono spostati da un bacino all'altro. Nel rispetto dei vincoli e della tipologia, la politica attuata da Start è quella di estendere la possibilità di utilizzo indifferenziato dei bus.

I processi di manutenzione dei mezzi sono organizzati per servizio, per tipologia di bus impiegati e per rapporto mezzi/addetti alla manutenzione. Il processo di rinnovamento della flotta ha favorito una maggiore standardizzazione dei mezzi e la contestuale riduzione del numero di telai, permettendo una semplificazione dei processi.

| Manutenzione – Standardizzazione mezzi | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|
| Numero tipologie di telai | 64 | 60 | 60 |

La manutenzione

È tuttora in corso di realizzazione l'unificazione dei processi di manutenzione e l'aggiornamento del sistema informatico digitale di supporto all'Area Manutenzione per la redazione di base dati utili alla migliore definizione dei piani manutentivi. Obiettivo è quello del costante aumento del numero di veicoli disponibili per il Servizio.

Nel corso dell'anno 2023 è stato firmato un accordo sindacale finalizzato all'armonizzazione del trattamento economico e normativo del personale di tutte le unità locali ed alla condivisione dello sviluppo futuro dell'officina tipo. Ciò ha permesso di potenziare l'organico del personale operaio con l'assunzione di giovani diplomati, anche attraverso l'accademy interna Scuderia, e di continuare ad investire sulla formazione specialistica del personale a supporto del cambiamento tecnologico dei mezzi in atto.

L'incremento dell'organico ha permesso anche l'internalizzazione di alcune attività fra cui quella di manutenzione/sostituzione dei pneumatici.

L'evoluzione del modello organizzativo garantirà gli elementi distintivi del servizio, basati sulla localizzazione e stagionalità del servizio nei diversi bacini di utenza, sulla dislocazione delle officine di assistenza in quattro località (Cesena, Forlì, Ravenna e Rimini), considerando come elemento centrale l'evoluzione tecnologica dei sistemi propulsivi verso l'alimentazione a metano ed elettrica e dell'estensione dell'utilizzo di sistemi e piattaforme elettroniche per i servizi e gli equipaggiamenti di bordo.

| produttività per km | 2021 | 2022 | 2023 |
|----------------------|--------|--------|--------|
| km per litro gasolio | 2,6745 | 2,6009 | 2,6095 |
| km per kg metano | 2,9240 | 2,8736 | 2,7965 |

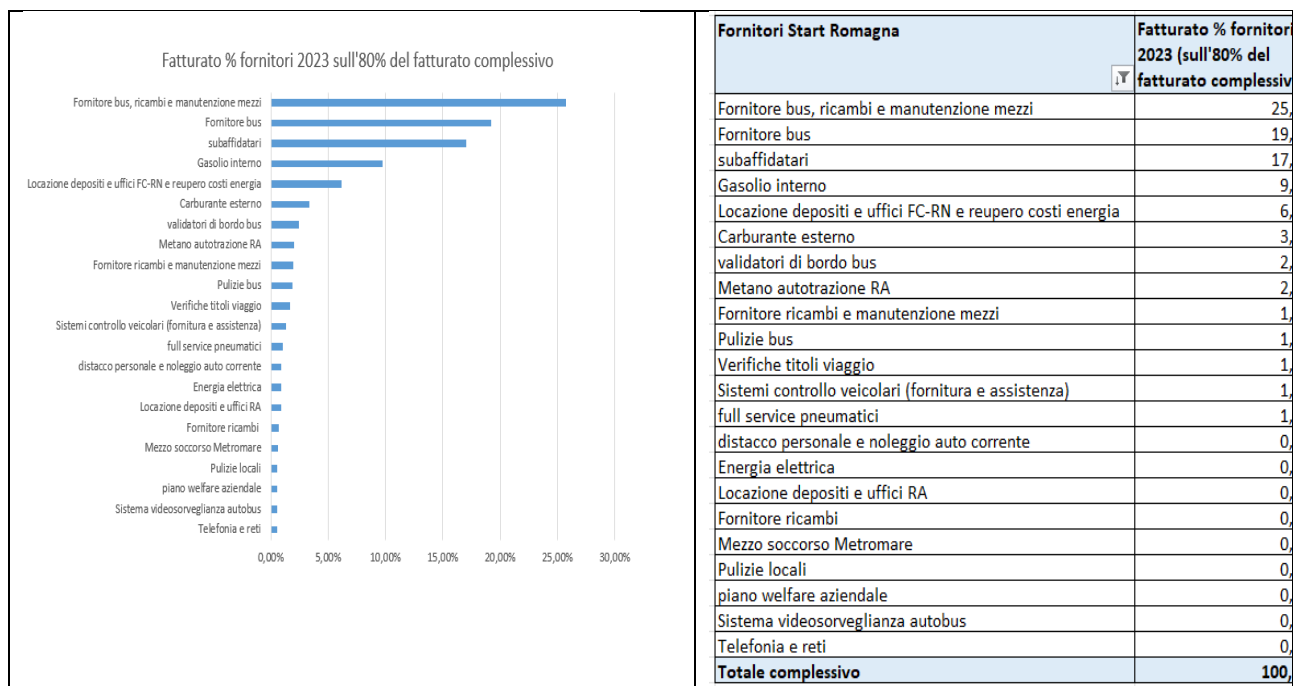
Nel corso del 2023 sono stati attivati sui veicoli nuovi operanti in prevalenza sul bacino di Forlì, vocalizzatori adibiti alla trasmissione di un messaggio riguardante linea e destinazione all'apertura della porta anteriore in corrispondenza delle fermate (tramite altoparlante esterno), e tramite gli altoparlanti interni all'abitacolo del bus, di un messaggio sulla prossima fermata in prossimità della stessa. L'iniziativa, utile a consentire una migliore fruibilità del servizio a clienti (in particolare ipo e non vedenti), potrà essere estesa progressivamente ad altri veicoli.

I fornitori

| | |
|---|-----|
|  | 2-6 |
|---|-----|

I fornitori sono parte fondamentale del processo produttivo di Start Romagna e riguardano diverse tipologie merceologiche. Alcune di queste rappresentano in modo più significativo le attività tipiche della produzione del trasporto pubblico come quelle delle forniture degli autobus, della loro manutenzione, dei ricambi, dei carburanti, degli pneumatici, dei sub affidatari che svolgono per conto di Start Romagna il servizio nelle zone più remote della Romagna. Altre invece si connotano per servizi complementari al TPL, ma non meno significativi come quelli di rifornimento e pulizia dei mezzi, di verifica titoli di viaggio sul territorio, dei sistemi di georeferenziazione degli autobus sul territorio.

Le tabelle sotto riportate riproducono una suddivisione per fatturato dei fornitori più importanti (80% dell'acquistato totale) e consente un'analisi della catena dei costi per fornitura generata, al fine di meglio comprendere la generazione di valore complessiva e le migliori politiche di approvvigionamento in rapporto all'incidenza per costo e qualità offerta. La comprensione accurata della supply chain consente a Start Romagna di definire le soluzioni contrattuali più corrette in rapporto alla natura del fornitore, sia attraverso regole che definiscono in modo trasparente il rapporto tra le parti, sia attraverso le clausole che regolano il rapporto economico e il rispetto in materia amministrativa e di sicurezza.



Dovendo analizzare la presenza di rilevanti differenze o somiglianze di alcune categorie si rileva l'accresciuto peso delle categorie **ricambi e bus** (dal 37,51% del 2022 al 45,73% del 2023) dovuta in particolare alla spesa di acquisto di autobus nuovi introdotti nel parco Start.

I partner del servizio di trasporto pubblico

Anche per l'anno 2023, Start ha assegnato parte dei servizi ad altre imprese, alcune delle quali collegate a Start, utilizzando il regime del sub-affidamento, nel rispetto dei limiti fissati dal punto 19 delle "considerazioni" premesse al regolamento CE 1370/2007 e dall'art.14 bis della legge Regione Emilia-Romagna n. 30/98, rubricato "Sub-affidamento della gestione". Per tali affidamenti Start si avvale della società veicolo controllata denominata TEAM.

Start assume l'impegno nei confronti dell'Agenza della Mobilità (A.M.R.), ovvero dell'Ente concedente, di verificare l'operato dei sub-affidatari secondo le modalità di controllo fornitori previste dai Sistemi di gestione Start e di garantire la permanenza, in capo agli stessi subaffidatari, dei requisiti previsti per l'esercizio della professione di trasportatore di viaggiatori su strada di cui al D.lgs. 395 del 22 dicembre 2000 ex D.M. n. 448/91, nonché la sussistenza dei requisiti di idoneità giuridica, morale, professionale ed economica previsti dai contratti di servizio.

In particolare, Start si impegna a verificare la regolarità contributiva dei vettori sub-affidatari ai fini previdenziali e assicurativi, e a garantire, tramite un attento monitoraggio, che al personale in forza presso i subaffidatari, del quale vengono forniti nominativi, estremi documenti abilitativi alla guida (patenti e CQC) e risultati idoneità sanitaria alla guida, siano garantiti i trattamenti economici e normativi previsti dalle leggi vigenti.

Start si impegna in ogni caso a che i servizi erogati in regime di sub-affidamento non siano svolti a condizioni qualitative inferiori rispetto a quanto previsto dai contratti di servizio principali.

I dipendenti e gli altri lavoratori

| | |
|--|------|
| | 2-7 |
| | 2-8 |
| | 2-30 |

Forme contrattuali e tipo di impiego

Il processo di assunzione del personale prevede prevalentemente un ingresso in azienda con contratti a termine; dopo un periodo di 12 mesi, il contratto con il personale neoassunto viene normalmente trasformato a tempo indeterminato, dopo aver verificato il livello di competenze acquisito. Il CCNL di riferimento è Autoferrotranvieri.

| Numero dipendenti per tipologia di contratto / per genere | | | | | | | | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Tempo indeterminato | 105 | 783 | 888 | 116 | 797 | 913 | 121 | 791 | 912 |
| Tempo determinato | 15 | 78 | 93 | 10 | 44 | 54 | 10 | 43 | 53 |
| Totale | 120 | 861 | 981 | 126 | 841 | 967 | 131 | 834 | 965 |

| Totale numero dipendenti per tipologia di impiego / per genere | | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Tempo pieno | 93 | 853 | 946 | 106 | 836 | 942 | 113 | 829 | 42 |
| Part-time | 27 | 8 | 35 | 20 | 5 | 25 | 18 | 5 | 23 |
| Totale | 120 | 861 | 981 | 126 | 841 | 967 | 31 | 834 | 965 |

L'istituto del part-time è utilizzato prevalentemente per il personale impiegatizio e riguarda il 2.38 % degli addetti, in gran parte personale femminile (78% dei part-time sono donne).


| Totale numero dipendenti per tipologia di impiego / per genere | | | | | | | | | |
|--|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Somministrati | 3 | 42 | 45 | - | - | - | - | - | - |
| Stage | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Collaboratori* | - | 5 | 5 | 1 | 4 | 5 | 1 | 3 | 4 |
| Totale | 3 | 47 | 50 | 1 | 4 | 5 | 1 | 3 | 4 |

*Per collaboratori si intendono i professionisti che lavorano in via continuativa e a stretto contatto con l'operatività aziendale; l'insieme dei collaboratori è invece riportato sul sito di Start Romagna, nel rispetto dei criteri di trasparenza dovuti per legge (Art. 15, c. 1,2 del d.lgs. 33/2013).

Il lavoro somministrato non è stato utilizzato nell'anno 2023. Negli anni precedenti Start ha fatto ricorso al lavoro somministrato soprattutto per il personale di guida e solo sporadicamente per posizione impiegatizie attraverso agenzie per il lavoro. Il picco del dato 2021 è giustificato dal fatto che il dato è stato rilevato nella finestra temporale tra le date di due diverse selezioni pubbliche.

Si evidenzia che, rispetto a quanto previsto dall'informativa GRI 2-7, al 31 dicembre 2022, Start Romagna non ha al momento formalizzato una procedura interna di comunicazione per i dipendenti che non dovessero riconoscersi all'interno delle categorie di genere maschile o femminile, anche se è stata avviata con la formazione di un "Comitato di inclusione" una nuova attenzione al tema sviluppando una nuova capacità di ascolto e sensibilizzazione.

I rapporti con gli stakeholder

| | |
|---|------|
|  | 2-29 |
|---|------|

Gli stakeholder sono quei gruppi di soggetti *portatori di un interesse* nei confronti di un'organizzazione. Le decisioni e le attività di un'organizzazione hanno un impatto sugli stakeholder, ma la reciprocità delle relazioni, determina che gli stakeholder influenzino l'organizzazione. L'identificazione degli stakeholder rappresenta pertanto un momento chiave del processo di definizione della strategia e delle politiche di un'impresa, che devono tener conto delle aspettative degli stakeholder.

Gli stakeholder di Start Romagna

Le forme di coinvolgimento, le attività di engagement e i principali canali di comunicazione, per le diverse categorie di stakeholder individuati sono riassunti nella successiva tabella:

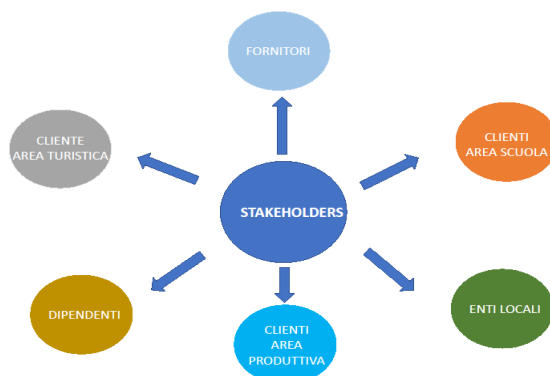
| Categoria stakeholder | Attività di engagement Progetti - Documenti - Iniziative - Canali di comunicazione |
|-----------------------|---|
|-----------------------|---|

| | |
|---|---|
| Azionisti | Assemblea, Consiglio di Amministrazione Incontri, presentazioni, scambi di comunicazioni |
| Personale | Rete intranet aziendale – incontri - formazione Relazioni industriali Procedure aziendali Newsletter “Siamo in Linea” |
| Clienti | Canali istituzionali Contatti diretti ed indiretti e relativi canali: sportelli / servizi operativi, sito internet, social media, Relazioni con il pubblico - Customer Care – Indagini customer - mailing |
| Fornitori – Partner servizi | Sito internet: sezione dedicata ai Fornitori (avvisi per i bandi di gara, elenchi e normativa) Procedure di selezione Periodiche visite ed incontri |
| Finanziatori | Assemblea azionisti – Comunicazione dei risultati Incontri periodici con sistema bancario – scambi di informazioni e documentazione |
| Pubblica Amm.ne (Agenzie mobilità ed altri enti di regolazione, Amministrazioni statali e locali, Altri enti) | Autorizzazioni - Concessioni e contratti di servizio – Vigilanza Statistiche – Survey e questionari - Trasmissioni di pareri e documenti Convegni, seminari e workshop - Partecipazione a progetti - Autorità di controllo Incontri di scambio informazioni e comunicazione Newsletter “Viti Start” |
| Comunità locali e Territorio (Associazioni del territorio – Comitati - Media) | Educazione e sensibilizzazione: programmi di educazione Attività di Comunicazione e sensibilizzazione (media – social media – direct mailing) Organizzazione e partecipazione ad eventi Attività promozionali Ufficio Stampa: conferenze e comunicati stampa |

Il piano di coinvolgimento 2022-2023

Fin dal primo Bilancio di Sostenibilità, poi trapiantato nel Bilancio Integrato Start Romagna, è stato avviato un percorso di ascolto e confronto con gli stakeholder, portatori di interesse verso il servizio di pubblico trasporto. La metodologia consolidata e sviluppata nel rapporto con gli stakeholder prevede per ciascun gruppo un processo di coinvolgimento articolato in diverse fasi:

- definire finalità e obiettivi del gruppo e le modalità operative per la costituzione del gruppo e il suo funzionamento;
- monitorare e raccogliere bisogni e istanze;
- collaborare per potere realizzare, attraverso un percorso di *community*, le progettualità attese;
- restituire le azioni e le attività intraprese.



Si è partiti nel 2019 con l'attenzione verso i **fornitori** con l'invio di un questionario per sondare, attraverso un confronto con quelli adottati da Start, gli aspetti di sostenibilità adottati all'interno di alcune aziende fornitrici. Nel corso del 2020, l'interesse per un rapporto più stretto con gli stakeholder ha visto protagonisti gli **Enti Locali**, considerando il ruolo attivo e strategico che rivestono sulla mobilità dei territori amministrati. La modalità adottata

è stata quella di attivare dei tavoli di ascolto con i singoli Enti Locali della Romagna suddivisi per dimensione e area geografica. Questa attività è proseguita anche nel corso del 2021, rafforzando il rapporto con i vari Enti e raccogliendo importanti contributi per lo sviluppo tecnologico e ambientale della mobilità.

Nel 2022 il lavoro con gli stakeholders si è arricchito di un nuovo soggetto: il mondo della **scuola**. Di concerto con i Provveditori di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna è partito infatti verso la fine del 2022 il primo tavolo con le scuole secondarie di primo grado rappresentative nei territori di Rimini, Cesena e Forlì, seguito, a inizio 2023, da un secondo incontro che ha visto coinvolte le scuole secondarie di primo e secondo grado della provincia di Ravenna. L'intento è stato quello di presentare alle istituzioni scolastiche con chiarezza ruoli e funzioni degli attori che si muovono nel complesso sistema della mobilità, migliorare l'informazione sul servizio per gli studenti e le loro famiglie e diffondere anche messaggi su best practices a bordo bus con specifiche campagne di comunicazione veicolate anche attraverso la scuola.


L'attività di confronto e ascolto all'interno di START ha visto l'esordio di un percorso dedicato al rapporto con i **dipendenti**. La scelta è stata indirizzata a temi specifici che rivestono una importanza strategica sul clima aziendale e hanno ripercussioni importanti anche in termini di produttività, portando alla nascita del **COMITATO INCLUSIONE**. Si tratta di un percorso utile al coinvolgimento del personale aziendale su temi etico – sociali, che riguardano trasversalmente tutto il personale. Le aziende di trasporto soffrono un gap di genere dovendo storicamente contare su una schiacciante maggioranza di personale maschile rispetto a quello femminile. Le micro conflittualità che scaturiscono dai diversi bisogni espressi vanno non solo gestite, ma vanno prevenute per evitare situazioni complesse e di più difficile soluzione.

L'istituzione del Comitato di Inclusionismo partito nel novembre del 2022, nato con l'intento di veicolare e sedimentare una cultura dell'accoglienza, del rispetto, della parità di genere e dell'attenzione ai più fragili, ha proseguito la sua azione con la costruzione di un percorso di reimpiego del personale di guida inadeguato denominato "staff multifunzione" – dirottandolo su altre funzioni e mansioni valutate di concerto con i vari settori aziendali. Ha visto anche l'attivazione di un percorso di collaborazione con associazioni che si occupano di creare esperienze formative e di orientamento nelle aziende a persone con forme di disabilità. Tra le azioni previste, accanto alle campagne di comunicazione e a nuove azioni che saranno messe in atto, resta da completare quella per la definizione di una policy che fissi principi e linee guida comuni e condivise per formalizzare impegni e responsabilità da parte di tutti gli attori.

3.2 Governance e condotta del business

Governance

Il governo dell'impresa

| | |
|---|---|
|  | 2-9 2-10 2-11 2-12 2-13 2-14 2-15 2-16 2-17 2-18 2-19 2-20 |
|---|---|

Il Consiglio d'amministrazione resta in carica tre esercizi: l'attuale rimarrà in carica fino all'approvazione del bilancio 2024. Il Presidente e i consiglieri vengono eletti secondo lo statuto societario e attraverso il criterio maggioritario

dall'Assemblea societaria che ne determina anche la retribuzione. La stessa Assemblea ha la facoltà di esprimere giudizio sull'operato del massimo organo di governo dell'azienda, per i cui membri non è invece previsto un sistema di valutazione della performance.

Le retribuzioni di Presidente e consiglieri sono pubblicate sul sito aziendale come previsto dal d.lgs 33/2013 alla sezione "società trasparente" e vengono determinate secondo quanto disposto da art. 16 DL 90/2014 e normative precedenti mentre per i dirigenti aziendali non sussiste l'obbligo. I componenti del Consiglio di Amministrazione sono chiamati ai sensi di legge ad esprimere e sottoscrivere in modo trasparente l'assenza di conflitto di interesse e all'osservanza del divieto di concorrenza; le autodichiarazioni sono pubblicate anch'esse sul sito aziendale, nel rispetto del d.lgs 33/2013.

Il Consiglio d'Amministrazione predispone inoltre secondo lo statuto il Piano industriale di durata almeno triennale da sottoporre all'Assemblea dei soci, la Relazione sul governo societario comprensiva di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale, il Budget relativo ai singoli esercizi; inoltre coordina l'azione di controllo per la sorveglianza anticorruzione attraverso l'Organismo di vigilanza. L'assemblea dei soci nomina il Collegio sindacale che controlla l'operato societario su indicazione dei soci con particolare riferimento al rispetto dei principi di corretta amministrazione e l'adeguatezza dell'assetto organizzativo-amministrativo della società. L'Assemblea dei soci verifica l'andamento aziendale attraverso la relazione semestrale presentata dal Consiglio di Amministrazione.

Composizione degli organi di governo

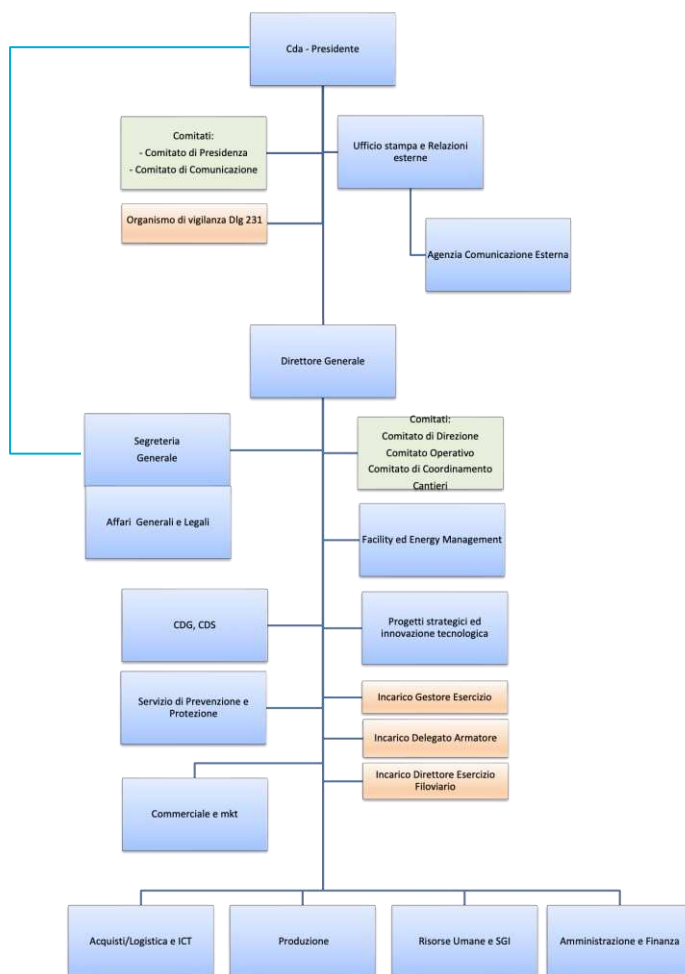
| Consiglio di Amministrazione | |
|------------------------------|--|
| Presidente | Roberto Sacchetti |
| Vice Presidente | Francesco Fronzoni |
| Consiglieri | Simona Arpinati – Paolo Paolillo – Raffaella Sensoli |
| Collegio Sindacale | |
| Presidente | Chiara Buscalferri |
| Sindaci Effettivi | Guido Camprini – Daniele Dell'Olmo |
| Direttore Generale | |
| | - |

| Diversità di genere organo di governo | Donne | | Uomini | | Totale | |
|---------------------------------------|-------|-----|--------|-----|--------|------|
| | Nr | % | Nr | % | Nr | % |
| Consiglio di Amministrazione | 2 | 40% | 3 | 60% | 5 | 100% |

| Composizione organo di governo per classi di età | Minori di 30 anni | | Tra 30 e 50 anni | | Maggiori di 50 anni | |
|--|-------------------|---|------------------|-----|---------------------|-----|
| | Nr | % | Nr | % | Nr | % |
| Consiglio di Amministrazione | - | - | 2 | 40% | 3 | 60% |

La struttura organizzativa


| | |
|---|-------------|
|  | 2-9 2-11 |
|---|-------------|



L'organizzazione di Start Romagna è stata formulata funzionalmente agli obiettivi individuati dalla mission aziendale e dalle indicazioni che emergono dallo Statuto societario. Dal 1/12/2023 la posizione di Direttore Generale è vacante ed è stata adottata una organizzazione temporanea in attesa della nomina del nuovo Direttore; sono state attribuite deleghe specifiche ai dirigenti ed il Comitato di Presidenza coordina le attività di gestione. Il ruolo di Datore di Lavoro per la sicurezza è temporaneamente assegnato ad un consigliere.

Adesione ad associazioni ed iniziative esterne

| | |
|--|---|
| | 2-28 |
| | <p>ASSTRA (asstra.it) – Start Romagna aderisce ad ASSTRA, Associazione Trasporti, associazione datoriale nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private. ASSTRA rappresenta le esigenze e gli interessi degli operatori del trasporto pubblico nelle adeguate sedi istituzionali, nazionali ed internazionali. E' controparte sociale nella contrattazione del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro della categoria. Nello specifico il ruolo chiave dell'Associazione è quello di rappresentare i suoi membri nella conclusione di contratti nazionali di lavoro ed assisterli e/o rappresentarli nella stipula di accordi aziendali e nelle vertenze locali di lavoro. Svolge a livello internazionale e nazionale azioni di sostegno a favore della mobilità collettiva e sostenibile.</p> <p>ASSTRA promuove e sostiene ogni attività volta allo sviluppo delle imprese associate facendo opera di sensibilizzazione dell'opinione pubblica e delle istituzioni sui valori ambientali, sociali ed economici dell'attività di trasporto e sul ruolo di questo servizio nello sviluppo del Paese.</p> |

| | |
|---|--|
|  | UITP (uitp.org) - UITP (<i>Union Internationale des Transports Publics</i>) è l'Associazione Internazionale dei Trasporti Pubblici . È un network internazionale che riunisce le organizzazioni del trasporto pubblico e le diverse modalità di trasporto sostenibile. L'associazione sostiene e promuove il trasporto sostenibile nelle aree urbane di tutto il mondo. UITP si impegna con i responsabili delle decisioni, le organizzazioni internazionali e le altre parti interessate per promuovere e integrare il trasporto pubblico e le soluzioni di mobilità sostenibile. |
|---|--|

Il modello di controllo

Gli elementi costitutivi del modello di controllo di Start Romagna sono rappresentati nei seguenti documenti approvati dal Consiglio di Amministrazione della Società e consultabili e scaricabili sul sito web:

- [Codice di Comportamento di Start Romagna S.p.A.](#) (Rev.3 del 20/01/2020)
- [Modello Organizzativo Gestionale Start Romagna S.p.A.](#) (Rev.8 del 26.10.2023)
- Misure di prevenzione della corruzione (Allegato al Modello Organizzativo Gestionale)
- Catalogo dei reati (Allegato al Modello organizzativo Gestionale – aggiornato al 26.10.2023)

Il Codice di comportamento

| | |
|---|--------------|
|  | 2-23 2-24 |
|---|--------------|

Start Romagna gestisce e cura la manutenzione e l'implementazione del patrimonio funzionale ai servizi di trasporto pubblico di un vasto territorio della Romagna. Allo scopo di creare i presupposti per un atteggiamento sempre più rispettoso e socialmente responsabile, atto ad instaurare un patto di fiducia tra l'azienda e la collettività in generale, Start Romagna si è dotata del Codice di Comportamento ("Codice") quale strumento di indirizzo etico-comportamentale.

La Società impronta la propria attività interna ed esterna al rispetto dei principi contenuti nel Codice, che costituisce l'insieme dei valori e delle linee di comportamento che compongono l'identità della stessa Società. Il Codice rappresenta, quindi, una dichiarazione ufficiale pubblica dell'impegno di Start Romagna di perseguire i massimi livelli di etica nel compimento della mission aziendale, individuando standard operativi e regole comportamentali, anche nel rispetto della prevenzione dei reati ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001.

Start Romagna si impegna a rispettare e a far rispettare i principi generali e le norme etiche indicate nel Codice, in quanto tale, rispetto che corrisponde, oltre a fondamentali finalità morali, ad una maggiore tutela dello stesso interesse societario dal punto di vista economico.

Responsabilità d'Impresa - Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001

| | |
|---|------------------------------|
|  | 2-23 2-24 2-25 2-26 |
|---|------------------------------|

Start Romagna, nel perseguimento della gestione delle attività aziendali sulla base dei valori di efficienza, correttezza e lealtà in ogni processo del lavoro quotidiano, ha adottato il Modello di organizzazione, gestione e controllo alle prescrizioni del D.Lgs. 231/01 ("Modello organizzativo"). Tale scelta mira, in particolare, a: garantire l'integrità della società, rafforzando il sistema di controllo interno, migliorare l'efficacia e la trasparenza nella gestione delle attività aziendali ed assicurare il rispetto degli adempimenti previsti dal D.Lgs 231/01, sensibilizzare sui principi di trasparenza e correttezza tutti i soggetti che collaborano, a vario titolo, con Start Romagna S.p.A.

Il D.Lgs. 231/01, infatti, ha introdotto, per la prima volta, nel nostro ordinamento nazionale, la nozione di responsabilità "amministrativa" dell'ente associativo (società e consorzi, enti forniti di personalità giuridica, associazioni) per alcuni reati commessi, o tentati, da persone fisiche che rivestono posizioni cosiddette "apicali" (rappresentanza, amministrazione o direzione dell'ente o di altra unità organizzativa o persone che ne esercitano, di fatto, la gestione ed il controllo) o da "dipendenti/collaboratori" nell'interesse o a vantaggio della società.

La responsabilità amministrativa della società è autonoma rispetto alla responsabilità penale della persona fisica che ha commesso il reato e si affianca a quest'ultima. È prevista una forma specifica di esonero da detta responsabilità qualora risulti che l'ente abbia adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione e di gestione idonei a prevenire, con ragionevole certezza, reati della specie di quello verificatosi. Ulteriore requisito è costituito dalla istituzione di organismo interno, investito del compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli nonché di curare il loro aggiornamento (Organismo di Vigilanza).

L'Azienda si pone come obiettivo di tenere costantemente aggiornato al fine di rendere efficace tale documento e conforme alle modifiche intervenute sul Decreto (D.lgs. 231/2001) in materia di responsabilità amministrativa delle persone giuridiche. Il 26.10.2023 il Consiglio di Amministrazione di Start Romagna ha, infatti, approvato la versione n. 8 del Modello. Tale aggiornamento, eseguito anche a seguito di espressa richiesta da parte del nuovo Organismo di Vigilanza della società, insediatosi nel mese di settembre 2021 e composto da avv. Mariacarmela Lospinuso (Presidente), dott.ssa Chiara Buscalferri (membro esterno) e ing. Sergio Baroni (membro esterno), si è reso necessario viste le modifiche intervenute nell'anno 2021 in materia di responsabilità amministrativa delle persone giuridiche.

Le principali modifiche, che hanno portato all'aggiornamento del Modello 231, sono in materia di responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, in particolare:

- La Legge 9 ottobre 2023, n. 137, di conversione con modifiche del D.L. 10 agosto 2023, n. 105, recante "disposizioni urgenti in materia di processo penale di processo civile di contrasto agli incendi boschivi di recupero dalle tossicodipendenze di salute e di cultura nonché in materia di personale della magistratura e della pubblica amministrazione" ha introdotto nell'art. 24 del d.lgs 231/2001 rubricato "Indebita percezione di erogazioni, truffa in danno dello Stato, di un ente pubblico o dell'Unione europea o per il conseguimento di erogazioni pubbliche, frode informatica in danno dello Stato o di un ente pubblico e frode nelle pubbliche forniture", due nuovi "reati presupposto": "Turbata libertà degli incanti" (art. 353 c.p.) e "Turbata libertà del procedimento di scelta dei contraenti" (art. 353-bis c.p.);
- Introduzione, sempre per effetto della medesima legge, nell'art. 25-octies.1, D.lgs. 231/2001, riguardante i "reati in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti", viene della fattispecie di reato di "trasferimento fraudolento di valori", prevista all'art. 512-bis c.p.
- In data 30/03/2023 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 24/2023, applicabile a partire dalla data del 15/07/2023, che recepisce in Italia la nuova Direttiva Europea sul Whistleblowing (2019/1937), che prevede l'adozione di nuovi standard di protezione a favore dei "whistleblower". A partire da tale data, le aziende e organizzazioni pubbliche e private con più di 250 dipendenti, ovvero le aziende e organizzazioni private con un numero di dipendenti compreso tra 50 e 249 (a partire dal 17/12/2023), sono obbligate a dotarsi di un sistema di segnalazione interno. Con il suddetto Decreto, inoltre, entrano in vigore nuove modalità di tutela dei dati sensibili raccolti così come serrate scadenze per la comunicazione con i segnalanti. Con delibera n. 311 del 12/07/2023, ANAC ha approvato le "Linee guida in materia di protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali. Procedure per la presentazione e gestione delle segnalazioni esterne" volte a dare indicazioni per la presentazione all'Autorità delle segnalazioni esterne e per la relativa gestione. Le nuove Linee Guida forniscono indicazioni e principi di cui enti pubblici e privati possono tenere conto per i propri canali e modelli organizzativi interni. Start Romagna S.p.a. era già dotata di un sistema di segnalazione accessibile sia agli interni che agli esterni. È stata aggiornata sul sito internet Start Romagna la procedura per le segnalazioni di condotte illecite, al fine di adeguarla alla nuova normativa di riferimento.
- La parte speciale è stata aggiornata relativamente agli affidamenti di lavori servizi e forniture, al fine di adeguarla a quanto posto in essere dal nuovo Codice Appalti (d.lgs. 36/2003) e al Regolamento interno per l'affidamento di contratti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie comunitarie redatto ai sensi dell'art. 50 comma 5 del codice.

Misure di prevenzione della corruzione

L'impegno di Start Romagna ad agire con correttezza e integrità trova riscontro specifico nell'allegato Sezione Misure Anticorruzione (L.190/2012) del Modello Organizzativo. La legge 6 novembre 2012, n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" (c.d. Legge Anticorruzione) prevede una serie di misure finalizzate a contrastare il verificarsi di fenomeni corruttivi nelle Amministrazioni Pubbliche sia centrali che locali ed anche negli enti di diritto privato in controllo pubblico.

La legge ha individuato l'ANAC quale Autorità Nazionale Anti-Corruzione prevista dall'art. 13 del D.Lgs. n. 150/2009 ed attribuisce a tale Autorità compiti di vigilanza e controllo sull'effettiva applicazione, nelle singole amministrazioni, delle misure anticorruzione e di trasparenza previste dalla normativa. Alla medesima Autorità compete inoltre l'approvazione del Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) predisposto dal Dipartimento della Funzione Pubblica.

Start Romagna, stante la sua natura di società a partecipazione pubblica non di controllo, così determinata sulla base delle definizioni di cui all'art. 2 comma 1 lett. f), g) ed n) del D.Lgs. n. 175/2016, e della L. n. 190/2012 (come modificata dal D.Lgs. n. 97/2016), non è tenuta ad adottare un Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione. A tal proposito, è opportuno notare come la stessa ANAC ritiene opportuno che vengano adottate misure di prevenzione della corruzione integrative di quelle adottate ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 in luogo del PTPC (vedi delibera 1134 art.3.3.1).

Sulla base di quanto disposto dalla L. n. 190/2012, dal D.Lgs. n. 97/2016, nonché da quanto sottolineato da ANAC, da ultimo con la Delibera n. 831/2016, l'approccio metodologico per la realizzazione della Sezione del Modello Organizzativo è mirato a: a) Ridurre le opportunità di verifica di eventi di natura corruttiva; b) Implementare il monitoraggio ed i controlli sulle procedure al fine di aumentare le possibilità di scoprire eventuali casi di corruzione; c) Creare un contesto sfavorevole alla corruzione.

Whistleblowing

Per «*Whistleblowing*» si intende qualsiasi segnalazione, presentata a tutela dell'integrità della Società, fondata su elementi di fatto precisi e concordanti, di cui i dipendenti e i fornitori siano venuti a conoscenza in ragione delle funzioni svolte e avente ad oggetto violazioni al Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001, violazioni alla normativa in materia di prevenzione della corruzione (L. n. 190/2012), violazioni del Codice di Comportamento, altre condotte illecite. In relazione alla normativa sul "Whistleblowing" in data 30/03/2023 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 24/2023, applicabile a partire dalla data del 15/07/2023, che recepisce in Italia la nuova Direttiva Europea sul Whistleblowing (2019/1937) in vigore a partire dal 17 dicembre 2021, che prevede l'adozione di nuovi standard di protezione a favore dei "whistleblower".

A partire da questa data, le aziende e organizzazioni pubbliche e private con più di 250 dipendenti, ovvero le aziende e organizzazioni private con un numero di dipendenti compreso tra 50 e 249 (a partire dal 17/12/2023), sono obbligate a dotarsi di un sistema di segnalazione interno.

L'art. 4 del D.Lgs. n. 24/2023, infatti, recita: *"I soggetti del settore pubblico e i soggetti del settore privato, sentite le rappresentanze o le organizzazioni sindacali di cui all'articolo 51 del decreto legislativo n. 81 del 2015, attivano, ai sensi del presente articolo, propri canali di segnalazione, che garantiscono, anche tramite il ricorso a strumenti di crittografia la riservatezza dell'identità della persona segnalante, della persona coinvolta e della persona comunque menzionata nella segnalazione, nonché del contenuto della segnalazione e della relativa documentazione (...)"*.

Start Romagna s.p.a., stante il ruolo di gestore di pubblico servizio e la natura del servizio esercitato, rientra nell'applicazione della suddetta normativa, e dispone, quale strumento per favorire l'emersione di fenomeni corruttivi all'interno di enti pubblici e privati, di una apposita piattaforma disponibile sul proprio sito web (Sezione "società trasparente"- "altri contenuti" del sito - "Whistleblowing").

L'utilizzo di tale strumento consente, in condizioni di sicurezza, segnalazioni in forma nominativa (non anonima) da parte di vertici aziendali, dipendenti, fornitori e consulenti riguardanti gli eventuali illeciti di cui vengono a conoscenza. Start Romagna ha adottato una "Whistleblowing Policy" (Regolamento sulla procedura per la segnalazione degli illeciti).


Nel corso del 2023 non ci sono state segnalazioni al riguardo.

Il rating di legalità

| | |
|---|------|
|  | 2-27 |
|---|------|

Il Rating di Legalità è uno strumento innovativo sviluppato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) in accordo con i Ministeri degli Interni e della Giustizia, che riconosce premialità alle aziende che operano secondo i principi della legalità, della trasparenza e della responsabilità sociale. START ROMAGNA ha ottenuto la riconferma dell'Autorità garante nel 2023 (già ottenuta nel 2021) con il punteggio di base di ★★+ rispetto al punteggio massimo di tre ★ (stelle).

Le politiche ed i sistemi di gestione dei processi

| | |
|---|--------------|
|  | 2-23 2-24 |
|---|--------------|

I valori di riferimento - Politica per la Qualità, Sicurezza, Ambiente

Start Romagna è l'azienda del trasporto pubblico del territorio romagnolo. Tutte le persone che operano al suo interno, a qualsiasi livello di responsabilità, orientano i propri comportamenti ai valori riportati nel documento [La Mission e la Politica Aziendale di Start Romagna S.p.A.](#) (Documento aggiornato al mese di agosto 2023).

Interesse pubblico - Il trasporto pubblico è essenziale per il diritto alla mobilità delle persone. Il carattere "pubblico" del servizio ed il suo essere finanziato con risorse provenienti dalla collettività, impongono una gestione aziendale orientata al bene comune e che risponda a criteri di legalità, rispetto dei contratti e dei requisiti stabiliti, efficacia, efficienza, equilibrio economico e finanziario.

Interesse aziendale - L'interesse generale dell'azienda prevale sugli interessi particolari dei singoli. Le istanze dei diversi settori aziendali trovano compimento nell'ambito della realizzazione degli obiettivi generali che interessano l'azienda nel suo complesso.

Qualità - Tutti i processi ed i comportamenti messi in atto dall'azienda e dal suo personale devono essere volti alla qualità, intesa come ciò che soddisfa le esigenze degli stakeholder aziendali, dai clienti al personale interno, dagli enti di controllo preposti alla mobilità ai soci azionisti. Per quanto riguarda la qualità del servizio, l'azienda pone particolare attenzione al rispetto degli orari, alla sicurezza e comfort, alla cortesia del personale e all'informazione e ascolto delle esigenze dei clienti.

Sicurezza - Tutte le attività aziendali e i comportamenti individuali sono orientati alla salvaguardia della salute e dell'incolumità dei lavoratori e di tutte le parti interessate. Oltre al rispetto dei requisiti normativi e contrattuali di riferimento, l'azienda è impegnata a migliorare i propri indici di infortunio, gli ambienti e le condizioni di lavoro tramite l'eliminazione dei pericoli, la riduzione dei rischi e l'individuazione di opportunità di miglioramento per la salute e sicurezza, con il contributo della partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli RLS.

Ambiente - Contribuire allo sviluppo sostenibile della società in cui viviamo è un impegno che l'azienda ricerca attraverso la collaborazione con le istituzioni preposte alla mobilità e l'adozione di tecnologie, veicoli e comportamenti individuali che riducano al minimo l'impatto ambientale sul territorio, a partire da quello acustico, atmosferico e visivo. L'azienda opera nel pieno rispetto del quadro normativo e contrattuale di riferimento ed è attiva per prevenire e ridurre l'impatto ambientale delle sue attività.

Formazione - La formazione è l'elemento decisivo per la realizzazione degli obiettivi, delle strategie e delle politiche aziendali, strumento attraverso il quale arricchire le competenze esistenti e motivare, sensibilizzare e migliorare la consapevolezza del personale verso i temi ambientali della qualità e della sicurezza.

Comunicazione e partecipazione - Una comunicazione efficace è la condizione ottimale per orientare tutti i settori dell'azienda verso gli obiettivi generali stabiliti, per contribuire allo sviluppo di una cultura organizzativa di successo ed aumentare il senso di appartenenza all'azienda. Le relazioni con gli stakeholders devono essere improntate al

dialogo e prevedere, laddove possibile, strumenti di partecipazione, con l'obiettivo di mantenere relazioni positive e funzionali alla diffusione delle politiche aziendali.

Miglioramento continuo - L'implementazione delle politiche della qualità, sicurezza, responsabilità sociale e ambientale, viene realizzata attraverso un sistema integrato di gestione, documentato e certificato in ottemperanza alle normative volontarie di riferimento. In coerenza con le sue politiche l'azienda si impegna a definire gli obiettivi da perseguire, a pianificare, implementare e controllare i processi e le performance aziendali ad essi riferiti e, in ultimo, a riesaminare le sue politiche per renderle pertinenti e appropriate alla mission aziendale.

I sistemi di gestione

Start Romagna ha implementato un sistema di gestione integrato (SGI) della qualità, di tutela ambientale e di salute e sicurezza sul lavoro conforme e certificato secondo gli standard UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI EN ISO 45001:2018. Il sistema di gestione integrato è applicato a tutti i servizi erogati e ricomprende il servizio di trasporto pubblico locale su gomma nei bacini di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini e altri servizi a supporto della mobilità, quali i servizi di manutenzione di veicoli ed impianti e gestione delle flotte (in particolare di autobus e filobus e traghetti). Start Romagna ha acquisito e mantiene i certificati secondo i tre schemi, tali certificati sono stati rilasciati dall'ente accreditato TUV Italia e sono visibili sul sito di Start Romagna. Dalla politica aziendale discendono la volontà e l'impegno di Start Romagna nel mantenimento delle certificazioni secondo le seguenti norme e sistemi di gestione dei processi.

| Area | Sistema gestione | Contenuti |
|-------------------------------|-----------------------|---|
| Qualità | UNI EN ISO 9001:2015 | Sistema di gestione per la qualità, che ha come obiettivo ultimo il miglioramento continuo e la soddisfazione del cliente. A novembre 2023 si è svolto l'audit di rinnovo. |
| Ambiente | UNI EN ISO 14001:2015 | Sistema di gestione che permette di tenere sotto controllo gli impatti ambientali delle proprie attività, e ne ricerca sistematicamente il miglioramento in modo coerente, efficace e sostenibile. (Siti Ravenna - Cesena - Forlì - Rimini). A maggio 2023 si è svolto l'audit di mantenimento. |
| Salute e sicurezza sul lavoro | UNI EN ISO 45001:2018 | Sistema di gestione che consente di prevenire i rischi dei lavoratori, di diminuire gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali. A settembre 2023 si è svolto l'audit di mantenimento. |

Qualità - Lo standard fornisce una più precisa e dettagliata attenzione al controllo dei processi, prodotti e servizi forniti, per rispondere alla complessità dell'ambiente in cui operano le imprese. La norma segue una struttura di "alto livello", messa a punto per essere utilizzata come base comune per tutti gli altri standard, migliorando la compatibilità e l'integrazione con gli altri schemi certificativi, facilitando la creazione di un sistema di gestione integrato. Si è data inoltre centralità all'analisi dei rischi: piuttosto che utilizzare requisiti standard per tutti, per ogni azienda, vanno analizzati i rischi, al fine di pianificare un sistema di gestione adeguato ai propri bisogni.

L'approccio prevede l'identificazione dei rischi nei processi aziendali e delle misure appropriate da adottare per gestirli, oltre all'individuazione delle opportunità e delle possibili soluzioni e contromisure per affrontarli. Questo approccio della norma si basa su un maggiore coinvolgimento del top management. La gestione dei processi è quindi focalizzata allo sviluppo, all'attuazione e al miglioramento del Sistema di gestione: ogni processo deve essere definito e contenere specifiche chiare per la misurazione dei parametri prestazionali e per la definizione dei ruoli e delle responsabilità.


Ambiente - Lo standard sui Sistemi di Gestione Ambientali si colloca nello scenario delle norme ISO sui Sistemi di Gestione, che ha come primo obiettivo quello di creare una comune "High Level Structure" tra le norme. Lo standard prevede le fasi di pianificazione, esecuzione, controllo e azioni di miglioramento. L'applicazione della norma ISO 14001 definisce i requisiti più importanti per individuare, controllare e monitorare gli aspetti ambientali. I vantaggi immediati dell'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 sono molteplici: maggiore chiarezza nella gestione nelle richieste di permessi e autorizzazioni ambientali, il controllo dei processi richiesti da autorizzazioni e leggi, maggiore fiducia da parte di clienti, pubblico e comunità, grazie alla garanzia di affidabilità dell'impegno dimostrato.

Sicurezza

La nuova ISO 45001 adotta la struttura «ad alto livello» (HLS - High Level Structure) e le principali novità sono:

- Risk Based Thinking - per determinare, tenere in considerazione e, quando necessario, intraprendere le dovute azioni per fare fronte ai rischi o cogliere le opportunità che possono influire (positivamente o negativamente) sulla capacità del Sistema di Gestione di raggiungere i risultati attesi (compreso il miglioramento della salute e della sicurezza sul luogo di lavoro);
- Coinvolgimento - diventano centrali gli aspetti di partecipazione e consultazione dei lavoratori, a partire dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), strumenti imprescindibili per individuare i pericoli occulti e per l'attuazione delle politiche di prevenzione;
- Outsourcing - acquisti e appalti vengono compiutamente disciplinati, con la distinzione tra fornitori di beni e di servizi, poiché è in particolare nella categoria degli appaltatori o contractors che molto spesso si verificano infortuni;
- Leadership - la Direzione deve dimostrare il proprio coinvolgimento, diretto e aperto, nella attività del Sistema di Gestione;
- Analisi del Contesto - la progettazione del sistema di gestione deve tenere conto del contesto in cui opera l'organizzazione nella sua accezione più ampia, compresi gli aspetti logistici, urbanistici, sociali, culturali, politici, legali, normativi del settore di mercato e molti altri. L'analisi permette di comprendere i fattori interni, ma soprattutto quelli esterni, che possono influenzare le prestazioni del sistema.

Regolamenti

| | |
|---|------|
|  | 2-27 |
|---|------|

Regolamento Sponsorizzazioni

Il Consiglio di Amministrazione di Start Romagna in data 24.02.2021 ha adottato il "Regolamento di gestione delle attività promozionali liberalità e omaggi". Tale Regolamento, che costituisce parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, ex D.Lgs. 231/2001, ha come obiettivo di definire i ruoli, le responsabilità, i principi di comportamento e di controllo che la Società intende osservare, con riferimento alle diverse attività relative alla gestione di attività promozionali, liberalità e omaggi nel rispetto della normativa vigente e dei principi di trasparenza, oggettività e veridicità delle informazioni e con la finalità anche di prevenire, nell'esecuzione delle medesime attività alla commissione di illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001. Le disposizioni, ivi contenute, si applicano ai dipendenti e dirigenti di Start Romagna S.p.A., ai componenti degli organi sociali e ai soggetti terzi, e tutti coloro i quali sono coinvolti a qualsiasi titolo nelle attività promozionali, liberalità e omaggi.

Regolamento elargizione sanzioni a enti di beneficenza

Il 22.09.2020 Il Consiglio di Amministrazione di Start Romagna S.p.a. ha approvato il Regolamento finalizzato a disciplinare le modalità di erogazione delle somme ottenute dal ricavato delle sanzioni pecuniarie disciplinari irrogate, ai sensi del CCNL Autoferrotranvieri (RD 8 gennaio 1931 n. 148), ai dipendenti (multe e sospensione dal servizio), a favore di Enti di beneficenza/Organizzazioni/Associazioni umanitarie, improntato su criteri di correttezza, trasparenza e rotazione dei beneficiari.

Secondo quanto disposto da tale Regolamento, il Consiglio di Amministrazione provvederà a definire un elenco di almeno venticinque Enti, potenzialmente destinatari di elargizioni/contributi/sovvenzioni, individuati tra le organizzazioni umanitarie internazionali, Onlus e associazione benefiche riconosciute a livello internazionale, nazionale e regionale, con validità di cinque anni. Mediante un Modulo inserito in FORMS, applicativo del portale Microsoft Office 365, tale elenco viene sottoposto a tutti i dipendenti che potranno esprimere una preferenza.

Regolamento interno per appalti sottosoglia

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26.10.2023 ha approvato una revisione del Regolamento interno per l'affidamento di contratti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie comunitarie, Redatto ai sensi dell'art. 50 comma 5 del Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici".

La compliance

La Politica per la Qualità, Sicurezza, Ambiente e Responsabilità Sociale definisce il quadro di riferimento per *Start Romagna*, per attivare un attento e continuo monitoraggio della qualità del servizio, del rispetto delle norme, delle condizioni di servizio, dei Regolamenti e di quanto applicabile in materia di ambiente, salute e sicurezza sul lavoro. L’osservanza della normativa di riferimento (leggi e regolamenti) si fonda sul complesso dei documenti e delle procedure che definiscono la governance di Start Romagna.

Il rispetto delle norme

| | |
|---|------|
|  | 2-27 |
|---|------|

Ambiente

La Società non ha in essere contenziosi relativamente a norme ambientali.

Area sociale ed economica

Alla data di pubblicazione del presente documento Start Romagna non ha in essere un contenziosi o procedimenti a suo carico in ambito strettamete amministrativo. Inoltre nessuna azione legale di class action è stata promossa contro la Società. Anche sotto il profilo degli accessi civici, come registrato all’interno del sito di Start Romagna in materia di accesso civico non si registrano istanze significative.

3.3 Impatti e temi materiali

Gli impatti e i temi materiali secondo i GRI Standards

| | |
|---|-----|
|  | 3-1 |
|---|-----|

Il presente documento è redatto adottando i GRI Standards quale standard di rendicontazione. Secondo i GRI Standard, gli **impatti** si riferiscono agli effetti che un'impresa ha o potrebbe avere a livello **economico, ambientale e sociale**, inclusi quelli sui diritti umani, quale conseguenza delle proprie attività o delle relazioni di business e commerciali. Gli impatti possono essere effettivi o potenziali, negativi o positivi, di breve o di lungo termine, intenzionali o non intenzionali, reversibili o irreversibili, e rappresentano il contributo positivo o negativo dell'organizzazione allo sviluppo sostenibile.


Gli impatti, secondo la loro diversa natura sono correlati tra loro e indicano il **contributo dell'impresa, negativo o positivo, allo sviluppo sostenibile**. Gli impatti più significativi, come identificati secondo l'approccio descritto nei successivi paragrafi, rappresentano i temi materiali (**Material Topic**).

Gli impatti delle attività e dei rapporti di business di un'impresa sull'economia, sull'ambiente e sulle persone possono avere conseguenze positive e negative anche sull'operatività o la reputazione dell'impresa e pertanto, in molti casi, tali conseguenze sono anche **finanziarie** o potrebbero diventarle nel medio e lungo termine. Comprendere tali impatti è pertanto necessario per un'impresa al fine di identificare eventuali rischi e opportunità rilevanti connessi a tali impatti e che possono influenzare il **valore dell'impresa**.

Unione Europea - La Direttiva EU 2022/2464 e la doppia materialità

La Direttiva EU 2022 / 2464 (CSRD Corporate Sustainability Reporting Directive) approvata dal Parlamento Europeo nel mese di novembre 2022 e che, per Start Romagna, entrerà in vigore a partire dalla rendicontazione relativa all'esercizio 2025, ha integrato la definizione di temi materiali, introducendo il concetto di doppia materialità. Secondo tale approccio, i temi materiali sono a) ambiti e tematiche di governance, ambientale e sociale sui quali l'impresa, attraverso la propria attività, ha un impatto rilevante (Impact Materiality); b) aspetti che possono avere impatti significativi sullo sviluppo, le prestazioni e, di conseguenza, sul valore finanziario di un'impresa (Financial Materiality). Si evidenzia che il presente documento, non essendo ancora entrata in vigore la Direttiva EU 2022/2464, è redatto secondo quanto previsto dai GRI Standards, adottando la definizione di temi materiali come da GRI Standards. Come già evidenziato, le due direzioni della materialità, sono ovviamente strettamente interconnesse.

Il processo di identificazione - valutazione e prioritizzazione delle tematiche

| | |
|---|-----|
|  | 3-1 |
|---|-----|

Il processo di identificazione, valutazione e successiva prioritizzazione dei temi materiali, condotto per il reporting 2023 secondo quanto richiesto dal GRI Standard 3 Material Topic 2021, è applicato ad un contesto dinamico, quale quello della gestione d'impresa. Le tematiche e gli impatti associati si modificano, evolvono nel tempo, sia come natura che come rilevanza dell'impatto e influenzano la strategia, il modello di business, il sistema di relazioni e le decisioni.

Comprensione del contesto dell'organizzazione

Lo scenario e quadro di riferimento di Start Romagna, il modello di business, le attività e relazioni commerciali, così come il contesto di sostenibilità e l'analisi degli stakeholder, sono riportati nei precedenti capitoli del presente documento.

Individuazione di impatti effettivi e potenziali

Il processo di individuazione degli impatti effettivi e potenziali sull'economia, sull'ambiente e sulle persone, compresi quelli sui diritti umani di Start Romagna è stato condotto mediante l'analisi di fonti esterne, fonti interne, tenuto conto del confronto e ascolto degli stakeholder.

| Fonti esterne |
|---|
| Quadro normativo di riferimento – PNRR, EU Green Deal, EU Urban Mobility Framework, European Sustainable Urban Mobility Plans & Cycling |
| World Economic Forum - Strategic Intelligence / Global Risk Report |
| OECD Organisation for Economic Co-operation and Development - Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct / OECD sectoral guidance on due diligence |
| SASB – Sustainability Accounting Standards - Materiality Finder |
| ESRS – European Sustainability Reporting Standards (Draft) |
| IFRS-S |
| Studi & ricerche di settore - megatrend |
| Report agenzie governative locali - nazionali - internazionali |
| Report / approfondimenti di associazioni e organizzazioni di settore |
| Benchmarking principali peer e partners strategici di Start Romagna: a) Temi materiali; b) Politiche; c) Gestione rischi |
| Fonti interne |
| Modello organizzativo e di Gestione Mod.231 |
| Bilancio aziendale |
| Piano industriale |
| Carta di servizio per bacino territoriale e contratto di servizio |
| Sistema Informativo |
| Sistema di Gestione integrato |
| Indagine customer satisfaction svolta da AMR |
| Analisi del rischio per il trattamento dei dati personali e revisione del Registro delle attività di trattamento |
| Incontri con gli stakeholder |

Incontri con gli stakeholder

La costante attività di engagement con gli stakeholder permette di tenere monitorati i principali impatti generati da Start Romagna. Le relazioni con scuole, dipendenti, pubbliche amministrazioni, clienti ecc. consentono di valutare l'evoluzione dei bisogni e di verificare l'efficacia delle soluzioni. L'analisi dei feedback degli stakeholder è stata centrale per l'individuazione dei temi materiali. A riguardo, si fa riferimento al paragrafo "I rapporti con gli stakeholder" del capitolo 3.1.

Valutazione della rilevanza e prioritizzazione degli impatti

La fase di valutazione della significatività degli impatti identificati ha l'obiettivo di stabilire la loro priorità. La definizione delle priorità consente all'impresa di determinare i temi materiali da rendicontare, ma, soprattutto, di definire in modo più efficace e secondo una logica di rilevanza gli impegni e le azioni necessarie per *affrontare* gli impatti. La rilevanza di un impatto dipende dalle condizioni specifiche di un'impresa, dal settore nel quale opera e dal suo modello di business.

La rilevanza di un **impatto negativo** effettivo dipende dalla *gravità* dell'impatto stesso, mentre quella di un impatto negativo potenziale dipende dalla gravità e dalla probabilità dell'impatto. La gravità è definita dai GRI Standards sulla base di tre dimensioni: a) scala: quanto grave è l'impatto; b) Ambito: quanto diffuso è l'impatto; c) caratteristiche di irrimediabilità. La rilevanza di un **impatto positivo** effettivo dipende dalla scala e dall'ambito dell'impatto stesso, mentre la portata di un potenziale impatto positivo dipende sia dalla scala e dall'ambito sia dalla probabilità dell'impatto stesso. Nel caso di impatti positivi, la scala di un impatto si riferisce ai benefici reali e/o potenziali dell'impatto stesso, mentre l'ambito si riferisce alla sua effettiva o possibile ampiezza.

La conclusione del processo ha riguardato l'assegnazione della priorità (prioritizzazione) agli impatti individuati e valutati, in relazione alla loro importanza e sulla base di una soglia (threshold), definita a tale scopo. Gli impatti che

sono stati identificati come maggiormente rilevanti sono oggetto di rendicontazione all'interno del presente documento.

I temi materiali

| | |
|---|-----|
|  | 3-2 |
|---|-----|

I risultati delle attività svolte sono sintetizzati nella successiva tabella, che evidenzia i temi materiali, le aree di impatto sottostanti (descrizioni e le ragioni della rilevanza dei temi selezionati), le caratteristiche del tema materiale, gli indicatori specifici (GRI Standards) utilizzati per la rendicontazione, riportati in dettaglio nel GRI Content Index, parte integrante del presente documento.

I temi materiali vengono raggruppati secondo la classificazione ESG (Environmental, Social, Governance), peraltro coerente con quanto previsto dalla Direttiva EU 2022/2464 (CSRD).

| | Tema materiale | Impatti | | GRI Topic Standards | Ref |
|----------|--|---|---|--|-----------|
| | | Sintesi | Caratteristiche | | |
| E | Ambientali | | | | |
| 1 | Consumi energetici ed efficientamento energetico | La necessità di monitorare i consumi energetici e di migliorare l'indice di efficienza energetica diventa più rilevante alla luce dell'innalzamento dei costi del carburante. Altri aspetti significativi sono la costruzione infrastruttura energetica green e il turismo sostenibile. Monitorare le emissioni di GHG (nell'ottica della loro riduzione) e degli inquinanti atmosferici locali ha effetto sia a livello globale (cambiamenti climatici) che locale (qualità dell'aria). [Negativo] | Effettivo: consumo di carburante Diretto: consumo di carburante da parte dei mezzi aziendali; relazioni commerciali: tema legato alle condizioni di mercato Sia di breve che di medio-lungo termine (strutturale rispetto al modello di business) Previsto in quanto connesso alle attività del business | 302 Energia 305 Emissioni | Cap 3.4.5 |
| 2 | Riduzione rumore e vibrazioni | Il piano di innovazione del parco mezzi è volto anche all'abbattimento dell'inquinamento acustico e delle vibrazioni. [Negativo] | Effettivo: generazione di rumore legato agli spostamenti dei mezzi Diretto: connesso alla tipologia di servizio offerto Breve termine: impatto che non si accumula Previsto in quanto connesso alle attività del business | Tema rendicontato con informativa generale (GRI 2) | Cap 3.4.6 |
| 3 | Prelievi e consumi idrici | Utilizzo responsabile dell'acqua, attenzione alla qualità degli scarichi e alle attività di recupero sono aspetti che assumono grade rilevanza alla luce dei recenti fenomeni di siccità. [Negativo] | Effettivo: utilizzo di acqua per il lavaggio dei mezzi di trasporto Diretto: consumo diretto della risorsa Sia di breve che di medio-lungo termine (strutturale rispetto al modello di business) Previsto in quanto connesso a processi produttivi attuali; non intenzionale perché il consumo di acqua sottrae risorse idriche ad altri scopi che, con le problematiche connesse ai cambiamenti climatici, possono trovarsi in condizione di scarsità | GRI 303 Acqua e scarichi idrici | Cap 3.4.5 |
| 4 | Rifiuti ed economia circolare | L'azienda ha la responsabilità di impegnarsi per minimizzare il consumo di materiali, la quantità di rifiuti prodotta e smaltire correttamente i rifiuti generati. [Negativo] | Effettivo: generazione di rifiuti per la pulizia e la manutenzione dei mezzi di trasporto e consumo di materiali per la realizzazione e la manutenzione dei mezzi Diretto: generazione dei rifiuti connessa alle attività; relazioni commerciali: gestione rifiuti avviene tramite fornitori così come l'acquisto dei mezzi Sia di breve che di medio-lungo termine (strutturale rispetto al modello di business) Previsto in quanto connesso alle attività del business | GRI 301 Materiali GRI 306 Rifiuti | Cap 3.4.5 |
| S | Sociali | | | | |






| | | | | | |
|----|---|--|--|--|-----------|
| 5 | Occupazione, gestione e sviluppo competenze risorse umane | <p>La sostenibilità sociale di un'impresa si basa soprattutto sulla creazione di un ambiente inclusivo, su sane relazioni sindacali e sul generale miglioramento della qualità del luogo di lavoro.</p> <p>Formare e mantenere talenti è fondamentale per la costruzione di ambiente di lavoro dinamico e orientato al miglioramento continuo. Le attività volte ad aumentare le competenze e conoscenze dei lavoratori concorrono a creare un ambiente di lavoro sano e positivo.</p> <p>[Positivo]</p> | <p>Effettivo: relazioni con i dipendenti e : miglioramento delle competenze del personale Diretto: il personale è dipendente di Start Sia di breve che di medio-lungo termine: rapporti col personale hanno natura prolungata nel tempo Previsto in quanto connesso alle attività del business</p> | <p>401 Occupazione 404 Formazione e istruzione 407 Libertà di associazione e contrattazione collettiva</p> | Cap 3.4.6 |
| 6 | Ambiente di lavoro: pari opportunità-diversità | <p>Inclusione e comportamenti non discriminatori sul luogo di lavoro sono aspetti decisivi per la determinazione della qualità di vita dei lavoratori. L'azienda deve impegnarsi per garantire pari opportunità a tutti i lavoratori e per gestire correttamente le diversità sul luogo di lavoro.</p> <p>[Positivo]</p> | <p>Effettivo: miglioramento dell'ambiente di lavoro Diretto: l'azienda determina le policy di inclusione Sia di breve che di medio-lungo termine: gli effetti di un miglioramento del clima aziendale si riscontrano sia immediatamente che nel tempo Previsti perché insiti nella gestione del personale</p> | <p>405 Diversità e pari opportunità 406 Non discriminazione</p> | Cap 3.4.6 |
| 7 | Salute e sicurezza sul lavoro | <p>La salute e la sicurezza dei lavoratori si legano alla prevenzione degli incidenti e alla gestione della ripresa dei trasporti post Covid. Fondamentale, in questo senso, un'adeguata e completa formazione sulla sicurezza.</p> <p>[Negativo]</p> | <p>Potenziale: possibili infortuni sul lavoro rientrano nell'ambito dei rischi Diretto: legato al rapporto coi dipendenti; relazioni commerciali: rischi condivisi anche dagli utenti Sia di breve che di medio-lungo termine, considerando le molteplici situazioni di rischio Previsti perché insiti nella gestione del personale</p> | 403 Salute e sicurezza sul lavoro | Cap 3.4.6 |
| 8 | Accessibilità e qualità del servizio | <p>Una delle missioni di un operatore tpl è garantire alti livelli di accessibilità e qualità al servizio per tutte le categorie, anche quelle che rischiano di venire escluse a causa del digital divide.</p> <p>[Negativo]</p> | <p>Effettivo: cruciale rispetto alla tipologia di business Diretto: Start offre un servizio e la qualità dello stesso è cruciale; relazioni commerciali: soddisfazione clientela Sia di breve che di medio-lungo termine (soddisfazione offerta e immagine aziendale) Previsto in quanto connesso alle attività del business; non intenzionale nel caso di limitazione all'accessibilità di fasce deboli di utenza</p> | 417 Marketing ed etichettatura | Cap 3.4.3 |
| 9 | Intermodalità/ integrazione dei servizi | <p>L'azienda lavora attivamente per lo sviluppo di sinergie con i suoi stakeholder istituzionali per definire strategie di intermodalità e diversificazione del servizio di trasporto, attraverso anche un intenso dialogo con gli altri operatori della mobilità territoriale.</p> <p>[Positivo]</p> | <p>Effettivo: ricerca delle soluzioni migliori per il tpl Relazioni commerciali: tema richiesto dalla clientela Sia di breve che di medio-lungo termine: soddisfazione della clientela + sviluppo delle strategie di tpl Previsto in quanto connesso alle attività del business</p> | Tema rendicontato con informativa generale (GRI 2) | Cap 3.1 |
| 10 | Sicurezza e salute dei clienti | <p>Oltre alle attività di prevenzione degli incidenti, questa tematica assume un aspetto rilevante nella fase di ripresa dei trasporti post Covid.</p> <p>[Negativo]</p> | <p>Potenziale: situazioni di vulnerabilità non dipendenti dal servizio di trasporto Diretto: rischi legati all'uso del mezzo; relazioni commerciali: conseguenze rispetto al rapporto con la clientela Sia di breve che di medio-lungo termine: in riferimento alla tipologia di rischio Previsto in quanto connesso alle attività del business</p> | 416 Salute e sicurezza dei clienti | Cap 3.4.3 |





| | | | | | |
|---------------------|---|---|--|---|-----------|
| 11 | Sostenibilità della catena di fornitura | Il controllo della catena di fornitura è un aspetto importante per ridurre tutti gli impatti ambientali e sociali, anche quelli per cui Start Romagna è responsabile indirettamente. [Negativo] | Effettivo: scelte Start influiscono sulla catena di fornitura Relazioni commerciali: legato al rapporto con i fornitori Sia di breve che di medio-lungo termine: gestione e indirizzo della supply chain Previsto in quanto connesso alle attività del business | 308 Valutazione ambientale dei fornitori 414 Valutazione sociale dei fornitori 204 Pratiche di approvvigionamento | Cap 3.4.4 |
| 12 | Privacy e sicurezza dati | La digitalizzazione è un fenomeno che aumenta l'accessibilità al servizio, ma deve essere accompagnata da sistemi in grado di garantire la protezione dei dati e della privacy degli utenti. [Negativo] | Potenziale: rischio legato a eventuali interventi da parte di terzi Diretto: uso dei sistemi virtuali espone a rischi il cliente; relazioni commerciali: difficoltà di accesso al servizio Sia di breve che di medio-lungo termine: i temi della cybersecurity hanno caratteristiche sia immediate che dilatate nel tempo Non intenzionale: non consequenziale rispetto al servizio | 418 Privacy dei clienti | Cap 3.4.2 |
| 13 | Mobilità sostenibile e Sviluppo urbano | Come gestore di un servizio di trasporto pubblico, Start Romagna si relaziona i tavoli di pianificazione territoriale e supporta gli enti coinvolti nella definizione e nel raggiungimento dei loro obiettivi legati alla mobilità sostenibile. [Positivo] | Sia effettivo che potenziale: miglioramento diretto + strategie di trasporto Diretto: miglioramento delle condizioni del tpl Sia di breve che di medio-lungo termine: miglioramento immediato + strategie/visione dell'evoluzione del tpl Impatti possono essere sia previsti che non intenzionali (come tipico per le attività di pianificazione) | 413 Comunità locali | Cap 3.4.3 |
| G Governance | | | | | |
| 14 | Solidità patrimoniale, performance economica, distribuzione di valore | Per qualsiasi azienda la sostenibilità economica è fondamentale, per garantire continuità di servizio ai suoi clienti. [Positivo] | Effettivo: sostenibilità economica Diretto: strategico per lo sviluppo aziendale; relazioni commerciali: interdependente rispetto ai rapporti commerciali Sia di breve che di medio-lungo termine: valore generato e sua sostenibilità Previsto perché connesso con l'attività di business | 201 Performance economiche | Cap 2.2 |
| 15 | Integrità, condotta etica del business, compliance | Per un'azienda del trasporto pubblico esiste una dimensione specifica per quanto concerne l'etica del business. La gestione di fondi provenienti dalla collettività e la mission di garantire il diritto alla mobilità di tutte le persone rendono fondamentale il rispetto dei criteri di legalità e trasparenza nei rapporti con tutti gli stakeholder. [Positivo] | Potenziale: rischi legati a possibili fenomeni di non compliance Diretto: effetto sulle azioni dell'azienda; relazioni commerciali: afferente a molteplici rapporti commerciali Breve termine: possibili e puntuali interventi da parte delle autorità competenti Previsti perché il rispetto delle norme è insito nel business | 205 Anticorruzione 206 Comportamento anticoncorrenziale | Cap 3.4.1 |
| 16 | Investimenti e innovazione | Innovare significa favorire l'implementazione di strumenti al servizio di clienti e lavoratori in grado di migliorare l'accessibilità e la sicurezza del servizio con minori impatti ambientali. [Positivo] | Effettivo: miglioramento del servizio Relazioni commerciali: miglior soddisfacimento bisogni clientela Breve termine: benefici immediatamente fruibili dagli utenti Previsto perché l'innovazione è elemento intrinseco del business | 203 Impatti economici indiretti | Cap 3.1 |







Temi materiali e obiettivi

| | |
|---|-----|
|  | 3-3 |
|---|-----|

La tabella di sinetesi evidenzia la correlazione tra gli obiettivi maggiormente strategici e significativi di Start con i relativi temi materiali, con richiamo anche all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e gli SDGs - Sustainable Development Goals (Obiettivi per lo sviluppo sostenibile - 17 Obiettivi e 164 target identificati dall'Agenda). Viene data evidenza dei risultati raggiunti nell'esercizio 2023 così come riportati nel bilancio Integrato 2022 di Start Romagna e facenti parte del Piano Industriale 2022-2025:










| Obiettivi piano sostenibilità | | Tema materiale | SDGs Sustainable Development Goals | | Avanzamento al 31.12.2023 |
|---|--|--------------------------------------|---|---|--|
| Descrizione | Azioni previste per il 2023 | | # | Target (abstract) | |
| Completamento progetto videosorveglianza e conta passeggeri sui mezzi | Il completamento della installazione di telecamere Streamax è in corso (nel 2023 la tempistica è vincolata dai tempi dei processi di rottamazione) | Sicurezza e salute dei clienti | 3  | 3.6 Entro il 2030, dimezzare il numero globale di morti e feriti a seguito di incidenti stradali | COMPLETATO: Flotta coperta per il 90% da tecnologia Streamax. Il restante 10% è dotato di tecnologia diversa. Nei nuovi mezzi in arrivo sarà presente la tecnologia Streamax. |
| Sviluppo del Customer Relationship Management (CRM) | Prosecuzione della fase di implementazione e di monitoraggio continuo dell'applicativo Microsoft 365 (cantiere DIGITAL) e avanzamento con le attività previste dal progetto Praxi (cantiere CULTURA), che prevedono la sensibilizzazione del personale alla centralità del cliente interno ed esterno attraverso survey ed incontri. Per la parte di cantiere PEOPLE sono previste specifiche attività formative per il settore marketing necessarie per supportare il processo con momenti di training on the job dei vari operatori coinvolti. | Accessibilità e qualità del servizio | 11  | 11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolare modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani | Nel corso del 2023 è stato avviato il percorso formativo per i dipendenti interessati e stanno proseguendo i due cantieri Digital e Cultura per perseguire la sensibilizzazione del personale con lo scopo di diffondere la filosofia del "cliente al centro" con incontri dedicati. Contestualmente è stata avviata anche l'attività formativa del cantiere people dedicata al settore marketing. Per cantieri si intendono gruppi di lavoro dedicati ed incontri formativi rivolti ai team specifici che si occupano delle attività legate al cliente, interno ed esterno |
| Elettrificazione dei depositi | Introduzione nei depositi di Ravenna e Rimini (e a seguire di Forlì e Cesena) di impianti per la ricarica dei bus elettrici. È stato completato lo studio tecnico di fattibilità, sono state individuate le linee da elettrificare e definite le esigenze in termini di potenza impegnata. Infine, è stata avviata una collaborazione con Tper per la predisposizione delle fasi di gara e per la fase esecutiva. Il progetto sarà completato tra fine 2023 e inizio 2024. | Consumi di energia ed emissioni GHG | 7  13  | 7.2 Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia 13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali | Gara per i sistemi di ricarica opportunity a Rimini già aggiudicata ed inizio lavori previsto per marzo 2024, fine lavori previsto per ottobre 2024, consegna autobus tra novembre 2024 e febbraio 2025, inizio esercizio previsto per fine 2024/inizio 2025. Gara per infrastrutture di ricarica notturna per i depositi di Rimini e Ravenna pubblicata con aggiudicazione prevista giugno 2024 ed inizio lavori entro agosto 2024. Fine lavori prevista per fine 2024. Progettazione infrastruttura di ricarica notturna deposito di Forlì in corso di lavorazione con consegna documenti prevista entro settembre 2024. |
| Revamping traghetti di Ravenna | E' in fase di studio la conversione di uno dei due traghetti in servizio nel porto di Ravenna da alimentazione diesel pre-euro a elettrico | Consumi di energia ed emissioni GHG | 7  | 7.2 Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia | In attesa dell'approvazione piano presentato agli interessati nella primavera 2023. Il progetto è ripartito all'inizio del mese di febbraio 2024 ma |

| | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|
| | (con un risparmio di circa 70.000 litri di gasolio annuo). | |  | 13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali | sconta la necessità di revisione del capitolato per adeguarlo al nuovo codice appalti |
| Avvio progetto europeo Horizon | Il progetto intende dimostrare l'applicabilità di una nuova generazione di sistemi eBRT in diversi contesti urbani con soluzioni innovative economicamente sostenibili e potenziate da nuove funzionalità di automazione e connettività, con l'obiettivo principale di ridurre significativamente le emissioni, gli inquinanti e il traffico supportando la transizione verso un trasporto sostenibile a emissioni zero in tutta Europa e oltre. Obiettivi generali del progetto che interesserà il collegamento veloce fra Rimini e Riccione (Metromare), sono: a) ridurre le emissioni di CO2 c) garantire maggior sicurezza a lavoratori e utenti d) ridurre i costi operativi. | Investimenti e innovazione |  | 9.1 Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti | Il progetto è in corso ed è in linea con il piano generale delle attività. |
| Implementazione modalità di pagamento dei titoli di viaggio tramite il sistema "Carte di credito EMV" e installazione dei nuovi validatori | A partire da maggio 2023, con il completamento delle installazioni dei nuovi validatori AEP su tutta la flotta Start Romagna, viene estesa la possibilità di pagare il servizio con carta di credito (progetto StarTap) anche ai servizi extraurbani, con applicazione di tariffe senza sovrapprezzo da 1 a 4 zone (la tariffa da 4 zone vale anche per le zone successive). | Accessibilità e qualità del servizio |  | 11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani | Nei servizi Urbani ed Extraurbani di Start Romagna è attivo il sistema di pagamento con Carta di Credito |
| Potenziamento delle attività di controlleria e assistenza all'utenza | Con l'avvio del nuovo contratto con Holacheck a seguito di gara sarà affinata la modalità di coordinamento con i settori aziendali coinvolti (commerciale, esercizio, manutenzione, sanzioni); da valutare l'opportunità e la fattibilità di forme di controllo/assistenza sulla rete con personale aziendale (staff multifunzione) | Accessibilità e qualità del servizio Sicurezza e salute dei clienti |  | 11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani | Assegnate mansioni di facilitatore al personale inidoneo. Programmata per l'anno 2024 la costituzione di un gruppo di lavoro interno dedicato al tema dell'evasione tariffaria. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|
| Introduzione di nuove proposte commerciali integrate tra i servizi TPL e i servizi non forniti da Start Romagna | Saranno perseguite le iniziative di integrazione con altri servizi già avviate (in particolare con Trenitalia Tper per i progetti Marina di Ravenna Link e Rail Smart Pass). Partecipazione di Start Romagna, insieme alle altre realtà regionali, al bando del MITD per il MAAS della Regione Emilia-Romagna | Intermodalità /integrazione dei servizi |  | 11.3 Entro il 2030, potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile | Sono proseguite le iniziative commerciali in collaborazione con Trenitalia. Per quanto riguarda il Maas, si è concluso il bando MIT con l'assegnazione alla Regione Emilia Romagna e nel 2024 Start dovrà sottoscrivere la convenzione per la costituzione del consorzio legato al progetto Maas4Italy. |
| Avanzamento piano investimento bus | Per il 2023 è previsto l'acquisto di 111 nuovi mezzi, di cui 27 elettrici, 15 LNG, 59 metano CNG in coerenza con il percorso avviato dal piano industriale | Consumi di energia ed emissioni GHG |  | 7.2 Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia | Il piano procede in maniera coerente con gli obiettivi. Ritardi sulle consegne e sugli allestimenti a causa della saturazione della capacità produttiva dei fornitori. Nel corso del 2023 sono stati immatricolati 70 mezzi GNC, 27 elettrici sono in fase di allestimento entro luglio 2024, 10 GNL sono in fase di consegna ed altri GNC sono in fase di completamento / allestimento. |
| | | Inquinamento : Rumore e vibrazioni |  | 11.3 Entro il 2030, potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile | |
| | | Rifiuti ed economia circolare |  | 12.7 Promuovere pratiche sostenibili in materia di appalti pubblici, in conformità alle politiche e priorità nazionali | |
| | | Consumi di energia ed emissioni GHG |  | 13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali | |
| Sviluppo politiche di inclusione | Per il 2023 è previsto l'avvio di un gruppo di lavoro interno utile all'individuazione di problematiche legate all'inclusione sia all'interno dell'azienda che nel rapporto con la clientela. Sarà inoltre approvata una policy aziendale per l'inclusione. | Occupazione, gestione e sviluppo competenze risorse umane |  | 8.5 Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore | Costituito il comitato di inclusione che ha avviato la propria attività compresa la definizione di una policy aziendale tuttora in corso. |
| | | Ambiente di lavoro: pari opportunità-diversità | | 8.8 Proteggere il diritto al lavoro e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori, inclusi gli immigrati, in particolare le donne, e i precari | |

Qui di seguito si riportano gli ulteriori obiettivi previsti per il 2024:

| Obiettivi piano sostenibilità | | Tema materiale | SDGs Sustainable Development Goals | |
|-------------------------------|-----------------------------|----------------|------------------------------------|-------------------|
| Descrizione | Azioni previste per il 2024 | | # | Target (abstract) |

| | | | | |
|--|---|---|--|--|
| Avvio servizio con mezzi elettrici | avviamento di almeno una linea di servizio urbana ENTRO L'ANNO da svolgere con l'utilizzo di mezzi elettrici di nuova generazione | Consumi di energia ed emissioni GHG |  | 7.2 Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia |
| | | |  | 13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali |
| Revamping traghetti di Ravenna | esperimento gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione di un nuovo traghetto ad alimentazione elettrica | Consumi di energia ed emissioni GHG |  | 7.2 Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia |
| | | |  | 13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali |
| Transizione digitale e nuove soluzioni commerciali | incremento delle nuove forme di vendita digitale con vendita biglietti: 20% di titoli digitali (EVM, da sito e tramite app) sul totale dei titoli occasionali venduti con conseguente riduzione di carta immessa nell'ambiente (circa 1.000.000 di biglietti virtualizzati per 1,3 tonnellate di carta risparmiata) | Accessibilità e qualità del servizio |  | 11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani |
| | | | | |
| Accessibilità al servizio | accrescere numero mezzi con sintetizzatore vocale ad uso ipovedenti: aumentare dell'80% il numero di mezzi rispetto a quelli attuali. | Accessibilità e qualità del servizio |  | 11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani |
| | | Sicurezza e salute dei clienti | | |
| Misure di sicurezza a bordo: panic botton | sottoscrizione della convenzioni già in vigore sul bacino di Forlì-Cesena nei bacini di Rimini e Ravenna | Sicurezza e salute dei clienti |  | 11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani |
| | | | | |
| Sviluppo politiche di inclusione | Sviluppare azioni di sensibilizzazione sul tema della violenza e della discriminazione di genere attraverso il Comitato di inclusione con completamento della policy | Occupazione, gestione e sviluppo competenze risorse umane |  | 8.5 Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore |
| | | Ambiente di lavoro: pari opportunità-diversità | | 8.8 Proteggere il diritto al lavoro e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori, inclusi gli immigrati, in particolare le donne, e i precari |
| Avanzamento piano investimento bus | Azzerare veicoli euro 2 ed euro 3 | Consumi di energia ed emissioni GHG |  | 13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali |
| | | | | |

| | | | | |
|--|---|---|--|--|
| CRM e gestione sinistri | gestione delle denunce e richieste danni da operarsi da parte delle controparti attraverso flusso operativo di informazione interno al CRM per sinistri a bordo. | Accessibilità e qualità del servizio |  | 11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani |
| Infrastrutture depositi | avviare risistemazione logistica dei depositi con ottimizzazione della circolazione di piazzale e miglioramento della segnaletica | Ambiente di lavoro |  | 9.1 Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti |
| Nuove esigenze formative del personale | progettazione e gestione di formazione dedicata alla gestione del conflitto in caso di aggressione, formazione all'impiego di mezzi elettrici da parte del personale di e operai di manutenzione mezzi. | Occupazione, gestione e sviluppo competenze risorse umane |  | 8.5 Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore |

La Gestione dei rischi

| | |
|---|-----|
|  | 3-1 |
|---|-----|

L'approccio alla gestione dei rischi

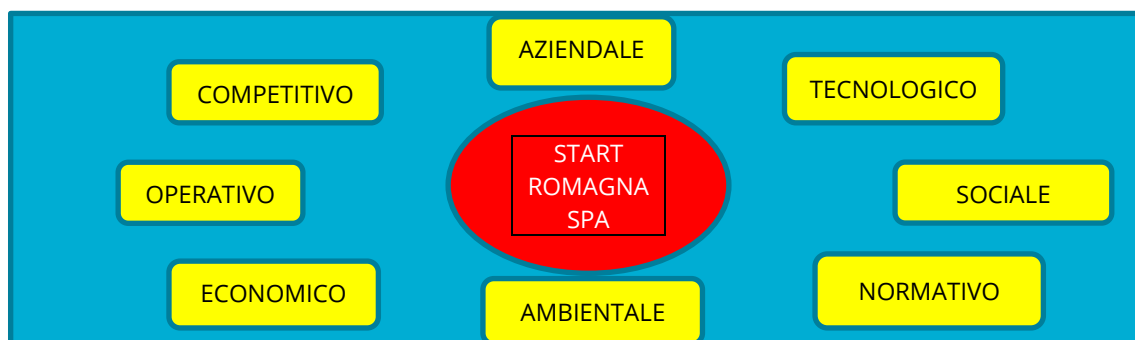
Start Romagna, attraverso la definizione del proprio Piano industriale, ha articolato in diverse aree di intervento (costi, ricavi, investimento) le attività più esposte al rischio e più interessate ad un processo di miglioramento, attraverso la definizione di obiettivi annuali e pluriennali, individuali e di settore. L'azienda ha condotto un'accurata analisi del rischio aziendale (risk analysis) a partire dalla comprensione del suo contesto organizzativo, dall'individuazione di un Business Model descrittivo di tutte le attività dell'organizzazione e alla descrizione dei principali processi, per giungere alla valutazione delle parti interessate toccate dalla sua azione e a una conseguente identificazione dei punti di forza e debolezza in modo da avviare il cosiddetto ERM (Enterprise Risk Management) e favorire il coinvolgimento di tutte le figura apicali.

Dall'analisi dei rischi condotta e aggiornata con cadenza annuale dal management aziendale è stato stabilito che una parte dei rischi aziendali (insurance management - trasferimento assicurativo del rischio) sia coperta dalla società con la collaborazione di un broker assicurativo individuato attraverso idonea procedura di gara. Questa necessità deriva dalla scelta di rivolgersi a un soggetto fortemente specializzato in ambiti specifici e richiedente una professionalità dedicata per la copertura del rischio attraverso adeguate polizze assicurative. In dettaglio, i rischi trasferiti riguardano la tutela da danni potenzialmente arrecati all'ambiente e derivati agli impianti in conseguenza dell'esercizio dell'attività di impresa. Oltre a ciò, l'azienda è assicurata anche contro la responsabilità civile verso terzi e verso i prestatori d'opera, verso i danni erariali e patrimoniali, e a tutela del cyber risk.

Rischi

Attraverso l'analisi del contesto in cui opera l'azienda vengono riportate le aree di rischio aziendale che invece vengono presidiate in modo diretto e con politiche attive senza dover ricorrere a polizze dedicate come le strategie di monitoraggio, gli impatti economici e finanziari dei rischi che si evidenziano per l'organizzazione, la classificazione dei rischi, che dovranno essere valutati alla luce di strategie e approcci metodologicamente ben definiti (azioni). Di seguito la mappatura sintetica del contesto generale in cui opera Start Romagna e la conseguente mappatura dei rischi aziendali generali e di dettaglio.

IL CONTESTO AZIENDALE E IL RISCHIO DI IMPRESA



| Dimensione del contesto: | Aziendale/ Strategico | | | |
|---|---|--|---|---|
| Fattori pertinenti individuati | Rischi/ Opportunità associati | Azioni già attuate | Azioni pianificate | Tema materiale |
| Parco mezzi, infrastrutture e risorse ausiliarie | Un parco mezzi non efficiente e non adeguato alle tipologie di servizio da offrire, ed impianti ed attrezzature inefficienti comportano ripercussioni sulla business continuity | Piani di manutenzione programmata dei mezzi per garantirne l'efficienza, piani di manutenzione programmata degli impianti ed attrezzature, monitoraggio periodico degli indicatori di performance. | Revisione dei metodi di lavoro orientati a potenziare la manutenzione programmata e conseguente revisione organizzativa. | Accessibilità e qualità del servizio Sicurezza e salute dei clienti |
| Personale e clima aziendale | Adeguate dimensionamento degli organici, organizzazione del lavoro e clima interno motivante comportano maggior efficacia, efficienza e qualità del servizio offerto | Organizzazione aziendale che prevede comitati e gruppi di lavoro per la condivisione dei progetti aziendali, sistema di performance management, monitoraggio continuo degli indicatori di dimensionamento organici e e nuove modalità di reclutamento. | Avvio Academy "Scuderia" per reclutare autisti ed operai, piano di formazione a supporto dello sviluppo delle competenze necessarie e piani di sviluppo individuale sui capi. | Occupazione, gestione e sviluppo competenze risorse umane Accessibilità e qualità del servizio |
| Dimensione del contesto: | Competitivo e di mercato | | | |
| Fattori pertinenti individuati | Rischi/ Opportunità associati | Azioni già attuate | Azioni pianificate | Tema materiale |
| Segmenti di clientela | Problematiche connesse alla insufficiente conoscenza dei servizi, delle regole da parte della clientela | Miglioramento efficacia e tempestività informazioni alla clientela (es. vendita a bordo nella pandemia) e conseguente sviluppo | Progetto legato all'informatica che prevede la consegna di un pacchetto che permette la gestione dell'utente (CRM) | Accessibilità e qualità del servizio Sicurezza e salute dei clienti |

| | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|
| | | canali innovativi, come previsto da CRM | | |
| Dimensione del contesto: | Finanziario, economico e assicurativo | | | |
| Fattori pertinenti individuati | Rischi/ Opportunità associati | Azioni già attuate | Azioni pianificate | Tema materiale |
| Tariffe titoli di viaggio | La complessità e l'estrema frammentazione dei livelli tariffari (riconducibile agli enti locali) genera problemi di comunicazione fra settori e rischio finanziario | Revisionare Politica Tariffaria e maggiore raccordo con gli enti locali sulle integrazioni tariffarie | Revisionare Politica Tariffaria (traghetto) | Accessibilità e qualità del servizio Solidità patrimoniale, performance economica, distribuzione di valore |

| | | | | |
|---------------------------------------|---|--|--|--|
| Dimensione del contesto: | Ambientale / territoriale | | | |
| Fattori pertinenti individuati | Rischi/ Opportunità associati | Azioni già attuate | Azioni pianificate | Tema materiale |
| Mobilità sostenibile | Rischi connessi ad emissione in atmosfera da mezzi di trasporto; consumo di energia (sia essa sotto forma di combustibile o energia elettrica); spostamenti casa-lavoro dei propri dipendenti | Aggiornamento piano industriale 2022-2025 con politiche di investimento su mezzi ecocompatibili. | Attivazione progetti mobility management; maggiore raccordo con enti su iniziative relative alla mobilità sostenibile. | Consumi energetici ed efficientamento energetico Mobilità sostenibile e Sviluppo urbano |

| | | | | |
|---------------------------------------|--|---|--|---|
| Dimensione del contesto: | Sociale | | | |
| Fattori pertinenti individuati | Rischi/ Opportunità associati | Azioni già attuate | Azioni pianificate | Tema materiale |
| Trasparenza | Mancata attenzione agli obblighi di trasparenza nel rapporto con la clientela e con i dipendenti | Elezione nuovo organismo di vigilanza; sviluppate forme di segnalazione circa mancata trasparenza da parte della società (whistleblowing) . | Attivazione gruppi di consultazione degli stakeholder e sviluppo di forme di ascolto interno presso i dipendenti | Accessibilità e qualità del servizio Sicurezza e salute dei clienti Integrità, condotta etica del business, compliance |

L'analisi dei rischi, rivisitata per il 2023, tiene conto sia dell'evoluzione del contesto che delle scelte adottate nel piano industriale.

Il principio di precauzione - The precautionary approach

Introdotta nel 1992 in occasione della Conferenza sullo Sviluppo e sull'Ambiente delle Nazioni Unite (*United Nations in Principle 15 of 'The Rio Declaration on Environment and Development'*) nell'ambito della salvaguardia dell'ambiente e della biodiversità, tale principio si basa sul presupposto *'better safe than sorry'* ed è stato recepito ed utilizzato ai diversi livelli governativi e nella prassi agli ambiti inerenti la tutela e la salute dei consumatori.

L'applicazione di tale principio comporta, quale parte integrante della strategia di gestione del rischio, una preventiva valutazione dei potenziali effetti negativi di natura ambientale e sociale che potrebbero derivare dalla presa di decisioni e/o di scelte strategiche inerenti prodotti e processi. Qualora venga identificata l'esistenza di un rischio di danno grave o irreversibile, si deve valutare l'adozione di misure adeguate ed efficaci, anche in rapporto ai benefici e costi, dirette a prevenire e/o mitigare gli impatti negativi. Le politiche praticate e le modalità di gestione dei propri processi ed erogazione dei servizi da parte di Start Romagna tengono conto di tali principi.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'Art. 2428, comma d, punto 6-bis, Codice Civile

Riguardo a quanto statuito dall'art. 2428 del Codice Civile, si ritiene di dover segnalare che la società non ha fatto ricorso a strumenti finanziari per i quali sia necessario procedere con specifica indicazione. Di seguito sono fornite, poi, una serie di informazioni quantitative volte a fornire indicazioni circa la dimensione dell'esposizione ai rischi da parte dell'impresa.

Rischio di credito - Per quanto riguarda i rischi finanziari derivanti dalla possibile non solvibilità dei clienti si è valutata la capienza del fondo svalutazione crediti ai fini della copertura per quelli in contestazione o di dubbia esigibilità. Occorre poi sottolineare la dipendenza dalla Agenzia della Mobilità, committente dei contratti di servizio dalle quali proviene il principale ricavo della società.

Rischio di liquidità - Nel 2022 la società ha attivato un'operazione di finanziamento di 50,0 mln di euro (20 mln di mutuo a lungo termine e 30 mln di finanziamento a breve/medio termine) finalizzata al rinnovo del parco mezzi. Risultano inoltre ulteriori fidi utilizzabili per anticipi a breve per 7,0 mln di euro. L'anno 2023 si è chiuso con un valore positivo di disponibilità liquide di ca 8,5 mln di euro. Nel corso dell'esercizio la spesa per investimenti è stata coperta con il mutuo e in parte con l'autofinanziamento, non è stato necessario utilizzare l'ulteriore linea di finanziamento a breve/medio termine a disposizione della società per far fronte agli esborsi anticipati dei contributi conto impianti. Tale linea è stata attivata a partire dai primi mesi del 2024. Al momento non sussistono rischi di liquidità.

La società per monitorare la situazione finanziaria utilizza un budget mensilizzato che evidenzia le previsioni di entrata e di uscita di cassa nonché la posizione finanziaria netta ed il livello di utilizzo dei fidi. Inoltre, al fine di contenere ulteriormente gli impatti finanziari ed economici:

- ha mantenuto vigile l'attenzione nella gestione e nell'incasso dei crediti vantati verso Clienti, Enti ed Agenzia Mobilità per mantenere il margine di sicurezza finanziaria;
- sta attuando oculate politiche nei pagamenti dei fornitori;
- sta attuando attente politiche di gestione dei propri costi operativi.

La società sta ricevendo dall'agenzia AMR il regolare pagamento delle rate dei corrispettivi contrattuali.

Rischio di mercato - La società è esposta a rischi di mercato in relazione alla fluttuazione dei prezzi dei prodotti energetici quali gasolio, metano ed energia elettrica; tali costi vengono monitorati dalla società con cadenza mensile.

Rischio di cambio - Non sussiste rischio di cambio in quanto l'attività è prevalentemente svolta nel territorio nazionale.

Rischio di tasso - C'è un normale rischio di tasso legato all'andamento dei tassi bancari: il trend in aumento dei tassi di interesse verificatosi nel corso dell'anno 2022, e continuato nell'anno 2023, ha impattato sugli oneri finanziari, legati in particolare all'andamento dell'indice Euribor 6 mesi.

La società pur non avendo l'obbligo in quanto partecipata in sede di approvazione del bilancio presenta ai Soci anche la Relazione sul Governo Societario.

3.4 Performance di sostenibilità

3.4.1 Etica e integrità


Prevenzione della corruzione

| | |
|---|--------------------------------|
|  | 3-3 205-1 205-2 205-3 |
|---|--------------------------------|

I principi di comportamento previsti dal Modello 231 adottato da Start Romagna si applicano a tutti coloro che possono avere rapporti diretti o indiretti con l'Autorità Giudiziaria. Per mantenere alto il livello di attenzione e competenza su queste tematiche, Start organizza momenti formativi ad hoc rispetto ai contenuti del Modello 231. Per il 2022, tali momenti hanno interessato 85 dipendenti per 108 ore di formazione complessive. Per il 2023 non sono stati previsti incontri di aggiornamento formativo.

Nel corso dell'esercizio 2023, così come in quelle precedenti oggetto di rendicontazione, non sono stati accertati episodi di corruzione attiva o passiva che hanno coinvolto amministratori o dipendenti di Start Romagna.

Comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche

| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 206-1 |
|---|--------------|

Alla data del presente documento non sono in essere azioni legali in materia di comportamento anticoncorrenziale e violazioni delle normative antitrust, così come non sono state chiuse nel corso del 2023 pratiche della stessa natura.

3.4.2 Privacy e Cyber security

Normativa Privacy

| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 418-1 |
|---|--------------|

Start Romagna, applicando il principio di accountability definito dal Regolamento Europeo 2016/679, si è dotata di procedure organizzative che tengono conto dei ruoli, responsabilità e ripartizione dei compiti tra i vari uffici rispetto al trattamento di dati personali e agli adempimenti imposti dalla normativa, in un'ottica di semplificazione, efficacia, sicurezza ed efficienza dell'organizzazione. Le suddette procedure sono applicate nel duplice ruolo di Titolare del Trattamento dei dati e di Responsabile del Trattamento così come definiti dall'art.4 del Regolamento Europeo 2016/679 (c.d. "GDPR"). Per quanto concerne tale materia l'Azienda adempie agli adempimenti previsti, oltre che dal citato Regolamento Europeo 2016/679, anche dal Codice della Privacy (D.Lgs 196/03), novellato dal D.Lgs 101/2018 e dagli specifici provvedimenti emessi dal Garante della Privacy.

La verifica dell'osservanza delle procedure in essere all'interno di Start Romagna e di tutte le disposizioni in materia di privacy è stata affidata al Responsabile per la Protezione dei Dati (RPD) che ha effettuato audit periodici con i referenti di settori e con le persone designate ai trattamenti di dati. Gli stessi si sono dimostrati molto attenti alla materia, evidenziando contezza nell'applicazione delle disposizioni e delle norme. Dopo due anni di incarico continuativo, a dicembre 2023 Start Romagna ha designato con affidamento diretto un nuovo Responsabile del Trattamento dei dati. L'RTD uscente ha definito con il nuovo Responsabile dei Dati le attività già poste in essere nell'anno in corso. Entrambi hanno condiviso gli intenti e la necessità di ultimare i processi posti in essere con l'obiettivo finale di un miglioramento dei flussi informativi.

Tra gli interventi migliorativi quello relativo all'aggiornamento dei documenti e delle procedure relativi ai sistemi di videosorveglianza, sui bus e a terra. Si è partiti da una valutazione dello stato dell'arte dei sistemi di raccolta di immagini per avere riscontro su eventuali carenze a livello normativo e tecnico che possono essere sopraggiunte nel corso degli anni, anche in relazione al deterioramento degli strumenti, alle novità normative anche in considerazione delle nuove linee guida europee e al principio della trasparenza prevista nei confronti degli interessati. A seguito della Direttiva (UE) 2019/1937 e del L. Lgs 24/2023 si è provveduto ad aggiornare la procedura Whistleblowing in considerazione del fatto che l'ente adottava già una procedura legata al modello organizzativo 231/2001.

Le attività svolte, nel corso del 2023, in recepimento degli obblighi normativi in materia di privacy sono state così articolate: Attività di controllo/verifiche ispettive; Attività di redazione/aggiornamento documentale; Attività formativa; Attività di consulenza interna ai vari organi aziendali; Incontri periodici con i responsabili aziendali; Gestione delle richieste di esercizio dei diritti degli interessati; Gestione delle violazioni dei dati personali; Cooperazione con l'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali. Nel 2023 è stata data importanza a un approccio multi disciplinare tra misure fisiche, tecniche e organizzative che ha portato ad una valutazione integrata dei processi e si è sottolineata, anche attraverso il corso di formazione, l'importanza della condivisione delle informazioni, sempre in base ai principi previsti agli Artt. 5 e 6 del regolamento UE 679/2016, ovvero "Principi applicabili al trattamento di dati personali" e "Liceità del trattamento". Nello specifico nel corso del 2023 si è valutata l'importanza di attivare una procedura al fine di individuare/mappare i dispositivi di accesso ai locali (chiavi, telecomandi dei cancelli, codici di allarme, ecc) per evitare che ci possano essere accessi indebiti ai locali dove sono conservati i documenti e le informazioni di Start Romagna, sia quelle a livello cartaceo (si fa riferimento in questo caso al materiale archiviato in alcuni locali delle sedi) che a quelli informativi (conservati all'interno dei dispositivi). L'accesso ai locali dove sono conservati e in ogni caso trattati i dati è un aspetto fondamentale e non trascurabile all'interno della valutazione delle misure di sicurezza di un'organizzazione e per questo è stato argomento anche del corso di formazione.

E' stata revisionata l'analisi del rischio con specifico riferimento al trattamento dei dati personali effettuato attraverso il sistema di videosorveglianza. A fronte di un aggiornamento delle misure e delle procedure atte a disciplinare il trattamento si nota una riduzione dei rischi che potevano derivare anche dall'utilizzo di strumentazione desueta o da una visualizzazione non corretta. Altresì la verifica dei trattamenti in oggetto, molto attenzionata dall'Autorità Garante per il potenziale impatto sulla libertà delle persone, ha permesso di implementare il fattore

“trasparenza” verso gli utenti, con procedure più chiare e definite anche in relazione ad eventuali richieste degli interessati.

Anche nel 2023 in conformità al dettato dell'Art. 29 del Regolamento Eu 679/2016 che stabilisce come “il responsabile del trattamento (data processor), o chiunque agisca sotto la sua autorità o sotto quella del titolare (data controller), che abbia accesso ai dati personali non può trattare tali dati **se non è istruito in tal senso dal titolare**”, Start Romagna ha organizzato un programma di formazione specifico per tutti gli incaricati che trattano dati. Il corso ha previsto un test di verifica finale. In considerazione del fatto che la formazione non deve essere considerata come un adempimento burocratico ma come opportunità per rendere consapevoli tutti gli operatori all'interno dell'organizzazione dei possibili rischi connessi al trattamento dei dati al fine di evitare anche i rischi di sanzioni amministrative, il corso ha tenuto conto degli aspetti specifici che gli operatori possono incontrare nella loro attività e di case history.

Cybersecurity

| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 418-1 |
|---|--------------|

L'infrastruttura tecnologica di Start Romagna è basata su sistemi ridondanti sia in termini di hardware sia in termini di alimentazione elettrica. Tutti i servizi sono erogati mediante una struttura in grado di sostenere eventuali problematiche di malfunzionamento fisico di una parte del sistema. In termini di sicurezza i sistemi sono in una rete protetta da firewall in alta affidabilità, costantemente aggiornati e monitorati. Tutti i pc aziendali hanno la copertura antivirus. Ogni notte viene eseguito il backup dei sistemi aziendali.

Il funzionamento del sistema informativo e di collegamento dati e voce di Start Romagna si è sempre rivelato efficiente. Per tutti i servizi, i nostri sistemi di monitoraggio indicano un grado di affidabilità del 100% (ovvero non ci sono stati disservizi non programmati). La rete è sempre stata affidabile e performante. La rete internet, nonostante le nuove sollecitazioni derivanti dall'utilizzo dei sistemi di videoconferenze e smart working, non ha evidenziato criticità.

Per quanto concerne la sicurezza informatica, e il sempre più dilagante fenomeno dei Ransomware, ovvero quei software che possono essere introdotti in modo malevolo da un hacker e in grado di criptare i dati per richiederne il riscatto (Ransomware è l'unione delle parole inglesi Ransom=Riscatto e Software), l'azienda ha provveduto ad aggiornare con continuità le misure per "garantire un livello di sicurezza adeguato al rischio" del trattamento (art. 32, paragrafo 1).

L'attuazione di un sistema di gestione della sicurezza delle informazioni permette di gestire i rischi collegati a tale patrimonio per preservarne riservatezza, integrità e disponibilità. In quest'ottica nel corso del 2023 è stato ulteriormente implementato il sistema di sicurezza con i seguenti interventi:

1. Autenticazione a doppio fattore (MFA) per gli accessi utente alla rete aziendale VPN. E' stata attivata questa modalità che consente un accesso sicuro per gli utenti che, in VPN, accedono alla rete aziendale. Tale modalità è stata estesa anche ai fornitori.
2. Formazione Utenti: formazione annuale sui rischi informatici e con newsletters in base ai bollettini di sicurezza ricevuti.
3. Prove annuali di Vulnerabilità, Penetration test e test sugli utenti
4. Polizza assicurativa per la CyberSecurity

Riportiamo di seguito il numero di eventi che potenzialmente hanno potuto mettere a rischio la sicurezza in materia di privacy di operatori interni all'azienda e di clienti o fornitori esterni.

Totale eventi di sicurezza informatica

| ANNO | Eventi di sicurezza informatica | | | | Eventi di data breach | Denunce ricevute da parti esterne e confermate dall'organizzazione | Denunce da enti regolatori |
|---------------|---------------------------------|-----------------|--------------|------------------|-----------------------|--|----------------------------|
| | Malfunzionamento Software | Attacco Esterno | Errore Umano | Incidente Fisico | | | |
| 2023 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 2022 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 2021 | 0 | 0 | 1 | | 0 | 0 | 0 |
| Totale | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 |

Nel corso del 2023 non sono pervenute denunce comprovate da parti esterne riguardanti le violazioni della privacy dei clienti riguardanti perdita di dati dei clienti o denunce da parte degli enti regolatori.

3.4.3 Clienti e qualità dei servizi

La carta dei servizi

| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 416-1 |
|---|--------------|

Start Romagna, nel suo ruolo di gestore dei servizi di trasporto pubblico in Romagna, è impegnata ad offrire standard di servizio adeguati a favore della propria utenza, anche potenziale, residente ed ospite. L'accoglienza e la cura nei servizi offerti che contraddistinguono la Romagna fa sì che anche nel settore del trasporto si sia tenuto conto per la definizione dei livelli di servizio della molteplice tipologia di utenza da servire e delle diverse caratteristiche dei territori collegati.

La Carta dei servizi di Start Romagna è conforme a quanto previsto dai contratti di servizio vigenti sui tre territori. I contratti di servizio prevedono a carico dei soggetti appaltatori una idonea carta di servizio che indichi obiettivi standard. Il sistema, sviluppato da Start Romagna, prevede tre carte ("Carta della mobilità"), uguali per impostazione, ma distinte per ciascun territorio, pubblicate sul sito web di Start Romagna [Servizi erogati - Start Romagna](#).

Nel corso del 2023 sono state revisionate, approvate e pubblicate le nuove carte della mobilità riferite ai tre bacini di attività dell'Azienda (Provincia di Forlì-Cesena, di Ravenna e di Rimini).

All'interno di tali documenti viene sempre fatto rinvio al Comitato degli utenti il quale, in conformità con quanto previsto dalla legge regionale, deve essere gestito all'interno delle competenze dell'agenzia della mobilità AMR. I contratti di servizio vigenti per i vari territori prevedono peraltro la possibilità di costituire "gruppi di lavoro permanenti", di composizione mista tra AMR e soggetti affidatari (tra cui Start Romagna) utili a configurare al meglio gli orari, in particolare quelli scolastici. L'utilizzo dei reclami pervenuti in materia di orari e sovraccarichi permette in sede di congiunta alcuni aggiustamenti degli orari, necessari in quanto determinati dagli spostamenti di utenza tra i vari istituti scolastici di secondo grado difficilmente prevedibili in sede di programmazione.

Salute, sicurezza ed accessibilità dei servizi

| | |
|---|-----------------------|
|  | 3-3 416-1 416-2 |
|---|-----------------------|

Il Regolamento di viaggio

Il Regolamento di viaggio affronta molti degli aspetti riguardanti il rapporto ordinario del cliente, in particolare l'offerta di servizio e le condizioni economiche che lo regolano, così come le norme per l'acquisto e l'utilizzo dei titoli di viaggio. Il documento definisce le modalità di accesso in vettura, come vengono regolate le fermate e la validazione dei titoli di viaggio. Sono illustrate le norme di comportamento in vettura con riferimento a specifici target (bambini in carrozzina, disabili, animali da compagnia).

Il Regolamento di viaggio contiene annotazioni riguardanti eventuali oggetti smarriti, sulla modalità di sporgere reclami o per richiedere rimborsi in caso di non accesso al servizio per responsabilità del vettore. Ampio spazio viene riservato anche alla sicurezza: sono riportate le corrette prescrizioni per il corretto comportamento a bordo, per le segnalazioni da svolgere a seguito infortunio a bordo, comprensive delle forme di denuncia dell'accaduto ai fini di eventuale rimborso assicurativo. Copia del regolamento è presente all'interno del sito Start Romagna alla sezione "società trasparente" ([Regolamenti/Sanzioni \(Regole di viaggio\) - Start Romagna](#)) ed è reperibile in copia cartacea presso i Punto Bus principali delle varie province.

Dal 2022 il Regolamento di Viaggio Start Romagna ha visto l'introduzione della possibilità di salire a bordo bus con monopattini e biciclette pieghevoli, recependo una tendenza negli spostamenti in bus combinati con la micromobilità.

Le regole di utilizzo del servizio, la validità dei titoli di viaggio e la loro validazione, le modalità di esibizione del titolo di viaggio sono accessibili e consultabili presso tutte le fonti di informazione aziendale a partire dal sito aziendale e

sono riportate nella parte posteriore di ogni titolo di viaggio cartaceo al fine di garantire un utilizzo corretto e sicuro del servizio.

Le misure di sicurezza a bordo

Dal 2019, nell'ambito di un progetto con il supporto finanziario della Regione Emilia-Romagna, è stata portata ad uno stadio avanzato di completamento l'installazione di telecamere di tipo Streamax a bordo dei mezzi Start, in virtù dei nuovi veicoli acquistati che ne sono tutti dotati. Tali installazioni consentono la registrazione in alta definizione e da molteplici angolazioni di quanto avviene all'interno e all'esterno dell'autobus, superando così il ricorso all'estrazione fisica delle immagini dalla telecamera di bordo scaricandole da remoto. I filmati inerenti ai sinistri consentono così anche la ricostruzione delle cadute a bordo per come realmente verificatesi (da opporre eventualmente a richieste per risarcimenti non dovuti) e il soddisfacimento di eventuali richieste delle forze dell'ordine quanto a furti, scippi o altri eventi meritevoli di attenzione. La quasi totalità degli autobus Start dispone ormai di un sistema di videoregistrazione a bordo con la più recente tecnologia Streamax.

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|
| % mezzi dotati di telecamere Streamax su Parco Start | 49% | 55% | 77% |

La realistica riproduzione di un sinistro consente di produrre elementi probatori, nel rispetto delle norme vigenti in materia di privacy.

Per i conducenti neo-assunti è prevista una formazione specifica mirata, utile ad evidenziare i casi e le fattispecie su strada più critiche, quali l'attraversamento di fronte al mezzo, la ripartenza successiva alla salita dell'utenza, la frenata in avvicinamento alla fermata. Le attività di formazione, anche grazie al ricorso di filmati esemplificativi, sono in grado di accrescere la consapevolezza del personale di guida nel momento più importate di inserimento in azienda.

L'impegno di Start Romagna nel campo della prevenzione e della sicurezza a bordo è storicamente radicato ed è sempre stato gestito territorialmente per bacino di utenza. L'indicatore è stato introdotto a bilancio a partire dal 2021 per monitorare il tema specifico, a fronte di un elevato turno over del personale. Il dato del 2023 è condizionato negativamente in particolare sui territori di Forlì-Cesena e Rimini a causa della minore esperienza del personale neoassunto e del forte rinnovamento del parco veicolare con l'introduzione di mezzi di maggiore lunghezza rispetto ai tradizionali 12 metri scontando così una minore maneggevolezza all'interno dei centri urbani. Se si leggono i dati in una prospettiva pluriennale si assiste ad un ritorno di sinistrosità pari ai livelli pre pandemici con l'eccezione dell'area di Forlì Cesena (in sensibile peggioramento).

| Totale SX PASSIVI/Km (per milione) | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|
| FC | 11,256 | 13,433 | 18,976 |
| RA | 9,789 | 15,782 | 17,709 |
| RN | 28,153 | 31,711 | 38,527 |
| Totale Start | 16,202 | 19,611 | 24,864 |

Per quanto riguarda la sinistrosità a carico della clientela a bordo vettura si registra su base storica un andamento costante. Pur con il ritorno alla normalità dell'affluenza sui mezzi post pandemia non si rileva un'incidenza maggiore dei sinistri che hanno visto coinvolti i clienti trasportati rispetto al totale dei sinistri scaricati assicurativamente, mentre percentualmente la loro incidenza scende a dimostrazione che i sinistri su strada (collisione con altri veicoli di controparte) rilevano un aumento.

| INDICATORE SICUREZZA A BORDO | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|
| totale sinistri clienti scaricati assicurativamente | 38 | 37 | 42 |
| totale sx scaricati assicurativamente | 275 | 314 | 404 |
| incidenza sinistri scaricati per clienti a bordo su totale sinistri scaricati | 14% | 12% | 10% |

In materia di sicurezza della clientela si ricorda infine che i mezzi della flotta Start Romagna ricadono negli obblighi dovuti al rispetto di una revisione annuale da tenersi sotto l'autorità della MCTC.

Infine, va precisato che a bordo dei mezzi e a disposizione del personale di guida è presente un sistema di segnalazione utile a collegarsi in tempo reale con le centrali operative. Il sistema prevede che l'autista, trovandosi in

situazioni di pericolo, preme il pulsante ed avvia lo streaming in tempo reale consentendo quindi un rapido intervento. Il protocollo sottoscritto con le Forze dell'Ordine nel bacino di Forlì-Cesena consente di trasmettere le medesime immagini anche alle Centrali Operative delle FF.OO (cosiddetto "Panic Button"). Analogo protocollo è in via di definizione per i territori di Ravenna e Rimini.

Accessibilità dei servizi



Particolare attenzione è riservata al tema dell'accessibilità dei servizi da parte delle persone con disabilità che vede l'azienda partecipare ai tavoli istituiti dalle Prefetture insieme agli Enti Locali, alle Associazioni per le Disabilità, ai sindacati, alle forze di Polizia Stradale e alla Motorizzazione Civile per la definizione di un percorso virtuoso volto a favore dell'allargamento delle opportunità offerte nelle diverse situazioni di disabilità, accompagnando l'introduzione di sistemi innovativi quali le paline intelligenti con vocalizzatore per ipovedenti. Sono state attivate

specifiche collaborazioni con l'applicazione Moovit per la gestione delle informazioni in mobilità in tempo reale anche a favore di soggetti con difficoltà visive.

Al 31 dicembre 2023 l'82% degli autobus della flotta Start è dotato di pedana elevatrice (92% di quelli impiegati nel servizio urbano). Il rinnovamento del parco mezzi ha certamente favorito il significativo incremento del numero delle pedane a bordo.

| Bus con pedana | | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|----------------|-------------------|--------------|-------------------|------------|--------------|-------------------|------------|--------------|-------------------|------------|
| | | Senza pedana | Pedana elevatrice | Totale | Senza pedana | Pedana elevatrice | Totale | Senza pedana | Pedana elevatrice | Totale |
| Interurbano | Pianale standard | 141 | 20 | 161 | 124 | 51 | 175 | 92 | 43 | 135 |
| | Pianale ribassato | | 44 | 44 | | 54 | 54 | | 97 | 97 |
| | | 141 | 64 | 205 | 124 | 105 | 229 | 92 | 140 | 232 |
| Suburbano | Pianale standard | | | | | | | | | |
| | Pianale ribassato | | 183 | 183 | | 181 | 181 | | 170 | 170 |
| | | | 0 | 183 | 183 | 0 | 181 | 0 | 170 | 170 |
| Urbano | Pianale standard | | | 0 | | | 0 | | | 0 |
| | Pianale ribassato | 24 | 156 | 180 | 16 | 162 | 178 | 16 | 174 | 190 |
| | | 24 | 156 | 180 | 16 | 162 | 178 | 16 | 174 | 190 |
| Totale | | 165 | 403 | 568 | 140 | 448 | 588 | 108 | 484 | 592 |

In applicazione del Regolamento CE n.181/2011, che prevede la formazione del personale che lavora a contatto diretto con persone disabili, a tutto il personale di guida è stato consegnato un manuale sulla "Disabilità e autobus" di approfondimento della materia, comprensivo di una App scaricabile con un codice di attivazione. Successivamente Start ha programmato anche momenti di formazione specifica in aula, in coerenza con quanto concordato al Tavolo di concertazione con le autorità locali in materia di trasporto disabili.

Nell'ambito dell'aggiornamento della formazione specifica sulla sicurezza degli operatori di esercizio, è stato introdotto un modulo sulla disabilità, che prevede la proiezione del video realizzato da Start con il coinvolgimento delle Associazioni disabili del territorio e l'illustrazione della procedura operativa da rispettare in caso di salita a bordo e discesa dal bus di persone con vari tipi di disabilità, con dimostrazioni pratiche sui piazzali dei depositi aziendali.

E' regolata in modo specifico l'accessibilità ai mezzi da parte di passeggeri con disabilità motorie che definisce compiti del personale e modalità di fruizione del servizio. Altro importante adeguamento dei mezzi in tema di inclusione è costituito dall'aumento del numero di veicoli dotati di vocalizzatore di bordo, una tecnologia che consente la riproduzione audio di un messaggio riguardante la linea e la destinazione all'apertura della porta anteriore in corrispondenza delle fermate e, all'esterno, della destinazione del mezzo. Questo consente alle persone di avere

indicazioni per poter agevolmente utilizzare il servizio di trasporto (utile in particolare alle persone ipovedenti o non vedenti).

Il sistema e le politiche tariffarie

| | |
|---|--------------|
|  STANDARDS | 3-3 417-1 |
|---|--------------|

L'attuale sistema tariffario di Start Romagna, sul modello Regionale, è di tipo zonale, basato sulla suddivisione del territorio servito in zone; la tariffa è calcolata in base al numero di zone attraversate. Il titolo di corsa semplice (CS) presenta validità temporali diverse in relazione alle zone da attraversare, da un minimo di 60 minuti (1 zona) ad un massimo di 165 minuti (7 zone). Oltre alle integrazioni tariffarie previste in accordo con gli Enti Locali, sono presenti ulteriori agevolazioni a favore di categorie sociali particolari (anziani, disabili, famiglie numerose, rifugiati e richiedenti asilo, vittime di tratta). Tali abbonamenti agevolati, "Mi Muovo Insieme", sono promossi e finanziati dalla Regione attraverso i distretti socio-assistenziali.

Abbonamenti

Nella tabella vengono riportate le informazioni relative al numero di abbonamenti venduti nel triennio per i bacini di attività di Start Romagna.

| (Numero) | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Abbonamenti Annuali | Totale 2021 | Totale 2022 | Totale 2023 |
| Abbonamenti urbani | 2.886 | 3.966 | 4.264 |
| Abbonamenti extraurbani | 770 | 1.096 | 1.426 |
| Totale | 3.656 | 5.062 | 5.690 |
| Abbonamenti Annuali per studenti | Totale 2021 | Totale 2022 | Totale 2023 |
| Abbonamenti urbani | 42.039 | 55.212 | 55.338 |
| Abbonamenti extraurbani | 9.764 | 13.448 | 14.929 |
| Totale | 51.803 | 68.660 | 70.267 |
| Abbonamenti Mensili | Totale 2021 | Totale 2022 | Totale 2023 |
| Abbonamenti urbani | 38.414 | 51.576 | 55.052 |
| Abbonamenti extraurbani | 12.019 | 15.235 | 15.856 |
| Totale | 50.433 | 66.811 | 70.908 |

Abbonamenti Annuali – Sul fronte degli utenti sistematici si assiste ad un significativo incremento degli abbonamenti annuali (+12,3%), indice di un maggiore utilizzo favorito dagli incentivi messi a disposizione da settembre dal Ministero del Lavoro (Bonus Trasporti) e dalle politiche di mobility management adottate dai vari territori.

Abbonamenti mensili – Si rileva una variazione rispetto al 2022 di un + 6,13%, che conferma il recupero di passeggeri, anche in questo caso favorito dal bonus di 60 euro reso disponibile sul portale del Ministero dal mese di aprile 2023, bonus ottenibile una volta al mese per ciascun avente diritto.

Abbonamenti per studenti - L'analisi dei risultati relativi agli abbonamenti per studenti merita infine un approfondimento perché sono in gran parte influenzati dalle politiche regionali a sostegno delle famiglie in difficoltà. Come è noto, già dall'anno scolastico 2022/23 il progetto Salta Su è stato esteso a tutti gli studenti delle scuole superiori con ISEE fino a 30.000 €. Per l'anno 2023/24 l'iniziativa si è tradotta nel rilascio di circa 18.500 abbonamenti per gli studenti degli istituti secondari superiori e 8.800 per gli studenti delle scuole secondarie inferiori (con una quota complessiva del 35% in formato digitale su app Roger) e oltre 24.000 studenti delle elementari che hanno ricevuto a casa per posta la tessera Salta Su.

Rete di vendita

| | |
|---------------|--------------|
| GRI STANDARDS | 3-3 417-1 |
|---------------|--------------|

La sensibilità di Start Romagna rispetto alle esigenze del cliente-utente si traduce anche in una forte azione di facilitazione rispetto all'acquisto dei titoli di viaggio, favorendo la regolarità di utilizzo, grazie ad una rete materiale di punti vendita estesa e capillare, allo sviluppo dei canali digitali per acquisti e ricariche on line tramite applicazioni per smartphone e attraverso il nuovo sistema di bordo StarTap che consente di pagare il servizio con carta di credito con un semplice "tap".

Accanto ai Punto Bus, sportelli polifunzionali gestiti direttamente dall'azienda e presenti in tutte le località principali della Romagna, è presente una rete di rivenditori autorizzati (esercizi commerciali quali edicole, tabaccherie), riconoscibili attraverso apposite vetrofanie; sono inoltre state installate (in numero crescente) emettitrici automatiche poste alle fermate principali e a bordo bus su alcuni servizi del bacino di Rimini. La crescita dell'utilizzo di canali digitali di acquisto e la forte rete di vendita a terra ha consentito di assorbirne l'impatto. Apposite campagne informative guidano il cliente Start Romagna nell'accesso e nell'utilizzo del servizio secondo le regole imposte dalla normativa regionale vigente.

Date le caratteristiche e la vocazione turistica di gran parte del territorio romagnolo, Start Romagna si è adoperata con Enti e Regione per sviluppare titoli di viaggio mirati e dedicati, quali il Marina di Ravenna Link (biglietto integrato treno + bus), il nuovo Rail SmartPass, sviluppato insieme a Trenitalia per l'accesso con un unico titolo integrato a servizi ferroviari e su gomma su tutta la Romagna.

La digitalizzazione del servizio

| | |
|---------------|--------------|
| GRI STANDARDS | 3-3 417-1 |
|---------------|--------------|

Il mutare delle condizioni sociali e lavorative ha imposto un costante adattamento degli strumenti informatici e tecnologici a disposizione dell'azienda. Nel corso del 2023 sono stati introdotti nuove tecnologie per rispondere meglio alle esigenze sia dei cittadini sia delle persone che operano in Start Romagna. In particolare, sono stati ulteriormente sviluppati i seguenti progetti

| | |
|--|--|
| Videosorveglianza a bordo | Completata l'installazione sui mezzi di impianti videosorveglianza nel bacino di Forlì Cesena. Inoltre tutti i nuovi mezzi arrivano già dotati di tali dispositivi |
| Infomobilità | Sono stati sostituiti i tabelloni informativi posti a Marina di Ravenna e Porto Corsini relativi al servizio traghetto. I messaggi variabili nei nuovi tabelloni saranno inviati direttamente dalla console di comando dei comandanti del traghetto, consentendo un'informazione in tempo reale ai cittadini qualora dovessero insorgere ritardi per navi in transito, ecc. I messaggi possono anche essere programmati per dare informazioni aggiuntive ai cittadini relativi a variazioni del servizio. |
| <u>Gratuità abbonamenti scolastici e voucher</u> | In collaborazione con l'area Commerciale e Marketing Strategico è stata gestita la gratuità GRANDE-SALTASU degli abbonamenti scolastici praticate dalla regione Emilia-Romagna. L'iniziativa ha visto il coordinamento della Regione e l'implementazione della soluzione su app ROGER. |
| Progetti EMV – Pagamenti digitali con Carta di Credito a bordo mezzo | EVM (Europay, MasterCard e VISA) – si tratta dello standard globalmente riconosciuto per sistemi di pagamento a bordo tramite l'utilizzo con carte di credito e di debito. Nel corso del 2023 è stato avviato il servizio nelle aree Extra Urbane, modificando il sistema tariffario per renderlo più agevole e idoneo all'utilizzo con Carta di Credito. Lo stesso sistema era attivo nel servizio Urbano. In questo modo è stata raggiunta la totalità dei mezzi e del servizio Start Romagna. |
| Cruscotto reportistica aziendale | E' stato concluso il progetto BI365 per la realizzazione di un sistema di reportistica con PowerBI utile a riportare voci di gestione aziendale generale e per tutte le funzioni aziendali. Nel 2023 il sistema è stato portato a regime per le aree: Commerciale (comprensivo dei cruscotti SALTASU e BONUSTRASPORTI) Sanzioni Officina |

| | |
|--|---|
| | Esercizio Omnichannel Contapasseggeri |
|--|---|

Le relazioni: comunicazione e informazioni

| | |
|---|--------------------------------|
|  | 3-3 417-1 417-2 417-3 |
|---|--------------------------------|

Il Servizio Clienti

Per contribuire al lavoro dei soggetti che intervengono nella definizione dell'offerta, Agenzia ed Enti Locali, e per far conoscere ad un pubblico sempre più ampio le opportunità di mobilità disponibili, Start Romagna si è dotata di un articolato Servizio Clienti che ha sviluppato nel tempo sensibilità crescente e costruito canali di interazione col cliente sempre più efficaci e mirati. Fitta è la relazione costruita all'interno dell'azienda per portare rapidamente e con efficacia le istanze che pervengono dalla clientela ai soggetti impegnati nella definizione ed erogazione del servizio, per un continuo feedback e una più immediata capacità di intervento.

Accanto alle tradizionali attività tipiche di un Servizio Clienti, quali la gestione delle informazioni telefoniche e dei reclami, ed alla colonna informativa portante costituita dal sito internet www.startromagna.it, sono stati aperti canali di dialogo immediati e user-friendly, quali ad esempio form per esprimere le diverse necessità, servizio mailing per un continuo aggiornamento sulle novità e le modifiche ai servizi con profilazione delle esigenze personali, ed un uso esteso delle opportunità offerte dai social media. Start Romagna ha attivo un numero WhatsApp per offrire immediato riscontro alle esigenze di chi, magari in movimento, necessita di avere un ritorno immediato sulle opportunità di trasporto offerte, su imprevisti nel servizio o riscontro su tariffe ed offerte disponibili.

Sul sito web di Start Romagna i clienti possono trovare, in apposite sezioni dedicate, tutte le informazioni relative ai biglietti, agli abbonamenti e alle promozioni dedicate al turista. Il portale resta il punto di riferimento principale, insieme ai canali Telegram attivi nei tre bacini agli Start Alert, per tutte le notizie legate alla viabilità e alle variazioni temporanee dei percorsi.

Dal 2023 è stato attivato sul canale WhatsApp di Start Romagna la funzione del chatbot Guido, che ha automatizzato la maggior parte delle risposte ai quesiti della clientela fornendo link e dettagli sugli orari dei servizi in maniera puntuale. Il chatbot ha consentito nel corso del 2023 la gestione automatica di oltre il 70% delle richieste pervenute dalla clientela lasciando il 30% delle conversazioni alla gestione con operatore che può così dedicare maggiore tempo alle richieste più complesse e all'assistenza in caso di problemi.

| Progetti | indicatore | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|--|-------------|-------------|-------------|
| gestione informazione tel. / servizio 199 | n. chiamate gestite | 24.100 | 31.467 | 37.605 |
| centralino unificato | n. chiamate gestite | 12.451 | 11.013 | 7.090 |
| gestione reclami unificata nei 3 bacini | n. reclami/segnalazioni gestite | 2.787 | 3.384 | 3.909 |
| gestione contatti progetto Grande - gratuità regionale under 14/19 su casella di posta dedicata | n. info e richieste gratuità regionale | 15.000 | 4.363 | 2.855 |
| gestione news - avvisi alla clientela - alert | n. avvisi gestiti | 570 | 861 | 1.040 |
| mail servizio clienti | n. totale mail gestite dal servizio | 15.454 | 23.192 | 21.245 |
| gestione mail da form sito (oggetti smarriti, segnalazioni, ecc.) | n. contatti gestiti | 9.720 | 11.767 | 12.320 |
| accessi sito internet Start Romagna | visualizzazioni di pagina | 2.525.857 | 2.757.462 | 3.465.899 |
| iscritti servizio newsletter Start & You | n. iscritti | 2.620 | 2.597 | 3.959 |
| CONTATTI SOCIAL | indicatore | 2021 | 2022 | 2023 |
| pagina Facebook | n. mi piace | 9.108 | 9.981 | 10.617 |
| contatti WhatsApp (avvio feb 2015) | n. | 34.177 | 36.413 | 37.828 |
| Instagram - followers | n. | 1.552 | 1.738 | 1983 |
| Messenger (Facebook) | n. contatti gestiti | 1.122 | 436 | 436 |
| Linkedin | followers | 358 | 614 | 901 |
| CANALI INFORMATIVI DIGITALI | indicatore | 2021 | 2022 | 2023 |
| Telegram bacino di Forlì-Cesena | iscritti al canale | 794 | 894 | 1159 |
| Telegram bacino di Ravenna | iscritti al canale | 414 | 510 | 666 |

| | | | | |
|--|--------------------|-------------|-------------|-------------|
| Telegram bacino di Rimini | iscritti al canale | 786 | 819 | 905 |
| OGGETTI SMARRITI | indicatore | 2021 | 2022 | 2023 |
| Consegnati in biglietteria/restituiti alla clientela | | 37% | 35% | 38% |

Nel corso del 2023 sono cresciuti tutti i numeri che raccontano l'interazione con il cliente Start Romagna attraverso i numerosi punti di contatto disponibili. Forti interazioni sono state sviluppate in occasione dell'operazione massiva di rilascio degli abbonamenti gratuiti per gli under 19 (operazione regionale "Salta Su"), notevolmente cresciuta nei numeri, e per l'accesso alle agevolazioni offerte dai bonus Ministeriali da 60 euro. Nella parte finale dell'anno, dopo l'avvio dei servizi scolastici invernali 2023/2024, si sono avute attività più intense legate alle problematiche di personale e conseguenti corse saltate.

PROGETTO CRM

Il progetto Customer Relationship Management (CRM) ha conosciuto nel 2023 una nuova fase d'avanzamento. Dopo la fase "DIGITAL", e cioè la fase di design, progettazione del processo di customer care per migliorare l'efficienza e l'efficacia del servizio erogato e la Customer Centricity, nel 2023 si è proceduto con la somministrazione di un questionario (Survey) per la misurazione della cultura al cliente su una fascia di dipendenti operativi sui diversi territori aziendali. Si è poi proceduto ad erogare pillole formative, progettando per il 2024 interventi di nudging (spinta gentile) da attuarsi con il gruppo under 36, per promuovere i comportamenti "customer oriented".

Come già evidenziato per le sanzioni amministrative, sul CRM troverà collocazione entro il 2024 anche la gestione dei sinistri avvenuti a bordo dei mezzi con l'obiettivo di unificare e semplificare le modalità di presentazione di richiesta danni da parte trasportati, guidando il cliente nella presentazione di richiesta danni in via autonoma. Per quanto riguarda invece i sinistri con collisione restano in vigore le procedure previste dal codice delle assicurazioni private (indennizzo diretto). Con questo accorgimento si faciliterà il rapporto con i trasportati accorpando in un unico ambiente le richieste danni corredate da tutta la documentazione necessaria allo svolgimento dell'istruttoria di sinistro ed evitando il ricorso alla protocollazione aziendale, in quanto la documentazione viene archiviata tramite il portale CRM. In questo modo si perverrà alla digitalizzazione di tutta la documentazione relativa ai sinistri e al monitoraggio automatico del termine dei 30 giorni per la risposta al cliente.

Reclami e segnalazioni

| Numero di segnalazioni | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Totale segnalazioni /reclami | 2.787 | 3.385 | 3909 |
| | | | |
| Comportamento del personale | 433 | 505 | 520 |
| Esercizio | 48 | 20 | 29 |
| Impatto ambientale | 26 | 19 | 23 |
| Impianti - dispositivi di terra | 8 | 9 | 14 |
| Informazioni alla clientela | 14 | 11 | 19 |
| Irregolarità servizio | 2.165 | 2.665 | 3.087 |
| Dispositivi di bordo | 41 | 46 | 82 |
| Richieste per agenzia / enti locali / pianificazione | 7 | 15 | 25 |
| Vendite | 45 | 95 | 110 |
| | 2.787 | 3.385 | 3.909 |

Il numero significativo di reclami non rappresenta necessariamente un indice della qualità del servizio offerto, ma testimonia certamente la capacità di ascolto del cliente da parte dell'azienda. Il focus sui reclami permette di cogliere l'area di insoddisfazione del cliente e su quelli rispetto ai quali Start ha possibilità di azione. I reclami sono inviati dalla clientela anche per motivazioni non imputabili a Start in quanto spesso sono chiamati in causa per la loro soluzione soggetti esterni (Agenzia, Enti Locali, terzi), enti decisori della pianificazione di percorsi e orari del servizio TPL. Start, in applicazione dei contratti di servizio vigenti sui tre bacini romagnoli, risulta essere sempre l'unico interlocutore agli occhi del cliente in qualità di interfaccia con la clientela. Nel 2023 il numero complessivo dei reclami registrato nei tre bacini risulta in aumento sul 2022.

Nella tabella risulta più evidente il differenziale alla voce "Irregolarità servizio" che comprende diverse sottocategorie, tra le quali tre risultano più significative: l'affollamento a bordo degli autobus specie dall'utenza scolastica e

l'affollamento a terra presso le fermate in seguito alla promozione regionale di gratuità che ha incrementato la domanda di servizio della popolazione scolastica. Altra sottocategoria che ha subito un notevole incremento è il numero di corse saltate, a causa della problematica emersa di carenza di personale di guida. L'analisi degli aspetti di criticità emersi consentirà di ricercare con gli enti preposti possibili soluzioni finalizzati alla mitigazione delle problematiche emerse.

| Tempi medi di risposta (Giorni) | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------------------------|------|------|------|
| Totale | 11 | 11 | 7 |

Nonostante l'aumento numerico delle problematiche segnalate, il Servizio Clienti di Start Romagna è stato in grado di far fronte alle segnalazioni e ai reclami abbassando ancora una volta i tempi medi di risposta, migliorando dunque le sue precedenti performance grazie ad una maggiore attenzione lungo tutto il processo. Una spinta ulteriore all'ottimizzazione della gestione è stata possibile grazie all'introduzione di un sistema di CRM.

Riguardo a non conformità rilevanti in materia di informazione ed etichettature di servizi, l'azienda Start Romagna non rileva non conformità rilevanti. L'articolazione di non conformità rilevate in materia vengono generalmente regolate attraverso l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) presso la quale possono essere presentati reclami di seconda istanza riguardanti i casi di condizioni contrattuali o tariffe discriminatorie, l'inosservanza degli obblighi a tutela di persone con disabilità o mobilità ridotta, la mancata informazione al passeggero sul viaggio e sui suoi diritti, la mancata adozione del sistema per il trattamento dei reclami, l'insufficiente comunicazione dell'esito definitivo del reclamo.

In materia di non conformità rilevanti su comunicazioni di marketing, tra cui pubblicità, promozione e sponsorizzazioni, Start Romagna non rileva non conformità rilevanti. L'articolazione di non conformità in materia possono essere espresse in opposizione a quanto riportato dall'azienda circa sovvenzioni, contributi e regolamenti inerenti l'attività contrattuale nella sezione società trasparente del sito web di Start Romagna e anche attraverso la piattaforma whistleblowing aziendale da parte di dipendenti, fornitori e clienti.

Nel corso del 2023 è pervenuta a Start Romagna una richiesta di approfondimento da parte dell'AGCM (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) in merito a segnalazioni riguardanti l'applicazione di una commissione aggiuntiva sul prezzo del biglietto acquistato tramite pagamento con carta di credito. La procedura è giunta ad archiviazione alla luce degli esaurienti chiarimenti forniti dall'Azienda sui sistemi di pagamento attivi a bordo dei bus.

Indagini di customer satisfaction

Start Romagna è impegnata a soddisfare le aspettative qualitative della propria clientela, e per raggiungere tale obiettivo ha sviluppato i numerosi canali di ascolto descritti nel paragrafo dedicato. Un altro indicatore importante dell'azione aziendale è costituito dal risultato dell'indagine di customer satisfaction che viene annualmente condotta da AMR – Agenzia per la Mobilità Romagnola – nei tre bacini in cui Start Romagna opera, con interviste mirate agli utilizzatori dei servizi. I risultati di tale indagine, condivisi con il gestore, forniscono il quadro delle aree di forza e di debolezza sulle quali indirizzare risorse e correttivi.

All'interno dei contratti di servizio delle tre province romagnole che regolano il rapporto tra la stazione appaltante AMR e il gestore del servizio sono previste precise regolamentazioni in materia. In tutti i casi la responsabilità della stesura dell'indagine è a carico di AMR che, su base annuale o anche semestrale avvia la ricerca, generalmente affidandola ad una società specializzata. I risultati dell'indagine svolta sul campo con panel di clientela adeguatamente rappresentativa dell'utenza di Start Romagna vengono condivisi e illustrati in riunione congiunte, dove si analizzano le valutazioni e si rappresentano gli aspetti critici dove concentrare il miglioramento atteso dalla clientela.

I risultati di queste indagini danno vita agli impegni aziendali sugli standard di qualità dei servizi, che costituiscono parte integrante dei Contratti sottoscritti da Enti Locali, AMR e Società di Gestione del trasporto pubblico. La valutazione, oltre agli aspetti propri della gestione del soggetto affidatario, prevede anche aspetti di competenza della Agenzia della Mobilità, quali l'offerta e la programmazione di servizio. I risultati delle indagini sono consultabili sul sito di AMR nella sezione <http://www.amr-romagna.it/rapporto-utenti/>. Nel corso del 2023 AMR ha realizzato due diverse rilevazioni, una estiva, limitata alle località più interessate dalle dinamiche turistiche (Cesenatico, Costa Ravennate, costa Riminese), ed una autunnale, più ampia e completa su tutti i servizi offerti dal gestore Start Romagna.

La rilevazione estiva nel corso del mese di luglio è il frutto delle interviste condotte presso un campione di 1550 soggetti, utilizzatori del servizio estivo di TPL. Oltre che rilevare il gradimento della clientela, l'indagine era utile a acquisire alcune importanti informazioni riguardanti le tipologie degli spostamenti, la natura degli stessi (per svago, lavoro, etc), la profilazione della clientela (utilizzatore abituale, non abituale, turista), la tipologia dei biglietti acquistati. Il gradimento del servizio si è rivelato migliore rispetto a quello dell'anno precedente, con una sostanziale tenuta sulla media voti registrata nel 2022 ad esclusione della costa riminese, dove si assiste ad una lieve flessione, pur in un quadro di eccellenza di risultato (7,3 in una scala da 1-10).

| | voto medio | | | area soddisfazione | | | area insoddisfazione | | |
|-----------------|------------|------|------|--------------------|---------|------|----------------------|--------|------|
| servizio | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Cesenatico | 6,7 | 6,7 | 6,7 | 85,00% | 80,50% | 79,3 | 15,00% | 19,50% | 20,7 |
| Costa Ravennate | 7,1 | 7,3 | 7,3 | 99,40% | 100,00% | 98,8 | 0,60% | 0,00% | 1,2 |
| Costa Riminese | 7,3 | 7,5 | 7,3 | 94,80% | 93,70% | 88,6 | 5,20% | 6,30% | 11,4 |

La rilevazione autunnale svolta nel corso dei mesi di novembre e dicembre 2023 ha coinvolto, tramite interviste dedicate, un campione di 3.607 soggetti utilizzatori del servizio di TPL (servizio urbano ed extraurbano di Forlì, Cesena, Ravenna e Rimini).

Indagine Customer Satisfaction – Servizio urbano

| | FORLÌ | | | CESENA | | | RAVENNA | | | RIMINI | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| Aspetto del servizio ₁ | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Organizzazione del servizio | 7,5 | 7,50 | 7,30 | 6,7 | 6,80 | 7,00 | 7,2 | 7,20 | 7,30 | 7,2 | 7,30 | 6,90 |
| Confort del viaggio | 7,5 | 7,30 | 7,10 | 6,4 | 6,50 | 6,70 | 7,3 | 7,00 | 7,40 | 7,2 | 7,30 | 7,10 |
| Attenzione verso il cliente | 7,3 | 7,30 | 7,10 | 7 | 7,00 | 6,80 | 7,2 | 7,20 | 7,50 | 7,2 | 7,20 | 6,90 |
| Aspetti relazionali del personale | 7,4 | 7,40 | 7,20 | 7,1 | 7,10 | 6,90 | 7,3 | 7,20 | 7,40 | 7,3 | 7,10 | 7,10 |
| Servizio reclami INFOSTART | 5,1 | 5,90 | 5,70 | 5,4 | 6,00 | 6,40 | 7,2 | 7,10 | 7,90 | 6,8 | 6,90 | 7,10 |
| Attenzione alle problematiche ambientali | 7,4 | 7,30 | 7,00 | 6,7 | 6,70 | 6,80 | 7,2 | 7,20 | 7,60 | 6,9 | 7,70 | 7,30 |
| MEDIA dei voti | 7,03 | 7,12 | 6,90 | 6,55 | 6,68 | 6,77 | 7,23 | 7,15 | 7,52 | 7,1 | 7,25 | 7,07 |
| Voto complessivo | 7,6 | 7,40 | 7,20 | 7 | 6,90 | 6,80 | 7,3 | 7,20 | 7,30 | 7,2 | 7,10 | 7,00 |

₁ Voto medio (scala 1-10)

Pur con caratteristiche di progettazione e di utilizzo dei servizi diverse e con target di clientela non esattamente sovrapponibile, non si rilevano, per quanto concerne il servizio urbano, differenze sostanziali nei diversi territori; i voti più alti vanno ai servizi di Ravenna, ulteriormente in crescita, e Rimini, dove particolarmente apprezzati risultano i servizi extraurbani. Si registra una flessione del gradimento nei servizi di Forlì e Cesena urbani ed extraurbani per quanto riguarda la regolarità e la puntualità, item strettamente collegati alle problematiche di disponibilità del personale conducente, sempre comunque nell'ambito di una ampia sufficienza di valutazione.

Indagine Customer Satisfaction – Servizio suburbano - extraurbano

| | Forlì-Cesena | | | Ravenna | | | Rimini | | |
|-----------------------------------|--------------|------|------|---------|------|------|--------|------|------|
| Aspetto del servizio ₁ | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 |

| | | | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Organizzazione del servizio | 7 | 7,00 | 6,60 | 7,2 | 7,10 | 7,30 | 7 | 6,90 | 7,80 |
| Confort del viaggio | 6,9 | 6,70 | 6,50 | 7,4 | 7,30 | 7,50 | 7,1 | 7,10 | 7,70 |
| Attenzione verso il cliente | 7 | 6,80 | 6,50 | 7,2 | 7,30 | 7,50 | 7,3 | 7,30 | 7,70 |
| Aspetti relazionali del personale | 7 | 6,80 | 6,80 | 7,4 | 7,30 | 7,60 | 7,1 | 7,10 | 7,50 |
| Servizio reclami INFOSTART | 5,7 | 6,00 | 6,10 | 7,2 | 7,40 | 7,70 | 7,3 | 7,30 | 7,90 |
| Attenzione alle problematiche ambientali | 6,9 | 6,50 | 6,40 | 7,2 | 7,50 | 7,70 | 7 | 7,40 | 7,70 |
| Media dei voti rilevati | 6,75 | 6,63 | 6,48 | 7,27 | 7,32 | 7,55 | 7,13 | 7,18 | 7,72 |
| Voto complessivo al servizio | 7 | 6,90 | 6,80 | 7,3 | 7,30 | 7,50 | 7 | 6,90 | 7,30 |

1 Voto medio (scala 1-10)

Le tendenze evidenziate sui servizi urbani si confermano anche per i servizi extraurbani con un leggero peggioramento per il bacino di Forlì Cesena distribuito sui diversi fattori inclusa l'attenzione alle problematiche ambientali, a fronte di un miglioramento della percezione riscontrata sugli altri bacini. Migliora sensibilmente l'attenzione verso il cliente e la percezione della relazione con il personale salvo che nel bacino di Forlì-Cesena dove il giudizio è influenzato dalla parziale irregolarità dei servizi. La valutazione circa la capillarità dei controlli per quanto riguarda le verifiche dei titoli di viaggio a bordo risulta complessivamente positiva su quasi tutti i bacini confermando la valutazione dell'anno precedente (6,7/10). Merita una particolare attenzione la valutazione della clientela sull'utilizzo di sistemi di pagamento alternativi a quelli cartacei o su supporto (abbonamenti). Dalla tabella sottoindicata si evidenzia infatti un buon livello di conoscenza dei sistemi di pagamento alternativi come l'utilizzo delle app e delle carte di credito, anche se a questo punteggio non corrisponde ancora un utilizzo maturo. In ogni caso, il quadro evidenzia e conferma la bontà degli sforzi di Start Romagna alla ricerca di forme innovative e più moderne di utilizzo del mezzo pubblico e possibilmente utili ad attrarre nuove fasce di clientela. Da maggio 2023 il sistema di pagamento a bordo bus con carta di credito (StartTap – sistema EMV) è stato esteso anche ai servizi extraurbani (con presenza di almeno un validatore su ogni veicolo) amplificando le opportunità di utilizzo delle modalità digitali di acquisto dei titoli e regolarizzazione del viaggio.

ANNO 2023

| Conoscenza e utilizzo App smartphone/carta di credito (2023) | | | | | | | |
|--|--------------|---------------|---------------------------|----------------|----------------------|---------------|---------------------|
| | Urbano Forlì | Urbano Cesena | Extra urbano Forlì Cesena | Urbano Ravenna | Extra urbano Ravenna | Urbano Rimini | Extra urbano Rimini |
| Conosco ma non utilizzo | 53,3 | 32,2 | 27,2 | 30,9 | 12,4 | 16,7 | 5,0 |
| Conosco e utilizzo in questo momento | 12,6 | 10,2 | 22,8 | 25,7 | 18,9 | 25,1 | 41,9 |
| Conosco ma non utilizzo in questo momento | 13,3 | 24,0 | 31,5 | 22,1 | 47 | 34,2 | 47,9 |
| non conoscono | 20,8 | 33,6 | 18,5 | 21,3 | 21,7 | 24,0 | 5,2 |
| TOTALE "CONOSCONO" | 79,2 | 66,4 | 81,5 | 78,7 | 78,3 | 76,0 | 94,8 |

Evasione tariffaria

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------------|---------|---------|---------|
| Passeggeri controllati | 310.140 | 329.441 | 379.250 |
| Verbali | 37.091 | 38.147 | 38.398 |
| Ammende | 4.272 | 5.425 | 6.453 |
| Totale sanzioni | 41.363 | 43.572 | 44.851 |

| | | | |
|--|--------|--------|--------|
| <i>Sanzioni in % su passeggeri controllati</i> | 13% | 13% | 12% |
| Nr. Corse controllate | 40.908 | 33.877 | 35.136 |

Il 2023 conferma la tendenza alla ripresa dei passeggeri controllati a bordo, con aumento nel numero di sanzioni elevate. La stabilità dell'indice di evasione invece conferma l'impegno di Start nella lotta all'evasione nonostante il periodo di emergenza sanitaria abbia ridotto l'attenzione della clientela alle regole di accesso al servizio. L'aumento nel numero di sanzioni conciliate a bordo, oltre a ridurre l'attività interna per la riscossione, aumenta anche la capacità di incasso delle sanzioni elevate.

Dal punto di vista organizzativo, si deve segnalare la prosecuzione delle attività dell' "Ufficio Unico Sanzioni" coordinato da Tper, nell'ambito del più ampio progetto delle Sinergie Regionali che prevede la gestione di processi aziendali in maniera unitaria fra Seta, Tper e Start. In questo caso è stata messa a fattor comune la gestione delle attività finalizzate alla riscossione delle sanzioni elevate. Nel 2023 è stato inoltre avviato un progetto che racchiude in sé gli obiettivi del progetto CRM e quelli delle Sinergie regionali e che ha visto la realizzazione di un applicativo all'interno del CRM Start Romagna per la gestione dei ricorsi alle sanzioni. I vantaggi per il cliente consistono nella possibilità di presentare ricorso rispetto ad una sanzione ricevuta attraverso il sito aziendale senza recarsi agli sportelli aziendali o dover ricorrere ad una raccomandata, oltre a ricevere una risposta di merito in tempi molto più brevi. Il nuovo gestionale consente la gestione del "caso" in un unico ambiente al cui interno sono presenti tutte le informazioni ad esso afferenti, semplifica i passaggi organizzativi per la predisposizione della risposta e la firma e raccoglie elementi utili a identificare le criticità che hanno portato i clienti a non mettersi in regola, informazioni che potranno essere essenziali per la messa a punto di azioni correttive per il miglioramento della qualità del servizio

Rispetto dei parametri di servizio alla clientela

Start Romagna non ha contenziosi al riguardo del rispetto dei parametri di servizio alla clientela.

Iniziative per il territorio

| | |
|---|-----------------------|
|  | 3-3 413-1 413-2 |
|---|-----------------------|

Start Romagna attiva da anni sul territorio della Romagna iniziative dalle forme più svariate, utili a rafforzare la sua presenza e la sua riconoscibilità. Ne riportiamo di seguito alcune tra le più significative del 2023, oltre a quelle già in atto istituzionalmente.

Il rapporto con il territorio newsletter VIVISTART

La comunicazione istituzionale esterna si avvale già da diversi anni di strumenti di comunicazione ormai consolidati: LinkedIn e la newsletter mensile VIVI START veicolata e consultabile in modalità digitale. Hanno entrambi il compito di presentare progetti e azioni in programma e le novità del settore. Ogni edizione contiene una rubrica intitolata TRE DOMANDE A: rivolte a Sindaci o Assessori alla Mobilità dei territori serviti per raccogliere idee, progetti e visioni sul futuro del trasporto e delle connessioni tra i territori.

Iniziative di Marketing per il territorio

SCUDERIA TORNA A IBE: convegno ASSTRA – START ROMAGNA – UNASCA

Il battesimo del progetto di recruiting SCUDERIA, avvenuto a IBE nell'autunno del 2021, in occasione della Fiera dedicata alla Intermobility and Bus EXPO - organizzata dal sistema fieristico IEG, ha proseguito il cammino nel 2022, in occasione del decennale START, con un convegno promosso e organizzato da START ROMAGNA ASSTRA e UNASCA: "Professione autista: bonus patenti, giovani conducenti, nuovi scenari e prospettive tra sicurezza e innovazione per guidare il futuro". L'invito fu esteso anche ad alcune scuole tecniche della Provincia di Rimini. Dopo queste due positive esperienze SCUDERIA nel 2023 ha triplicato la sua presenza a IBE unendo in maniera ancora più forte il mondo della scuola, questa volta indirizzando l'attenzione al settore tecnico manutentivo delle officine, per generare interesse e appeal anche verso questo comparto produttivo aziendale. Per questa ragione sono stati scelti e invitati gli istituti ITS del bacino Romagna facendo intervenire a IBE i ragazzi del quinto anno e presentando loro il progetto SCHOOL'S OUT. Finalità di questo progetto intercettare i ragazzi neo-diplomati di istituti tecnico professionali per attivare un tirocinio formativo finalizzato all'assunzione presso le nostre officine. Il progetto si

estende su più fasi, dall'utilizzo di una piattaforma digitale per misurare le loro soft skill fino alla visita presso le nostre officine. L'intero progetto copre un arco temporale che partito ad ottobre 2023 fino alla maturità prevista a luglio 2024.

START E IL RAPPORTO CON IL MONDO UNIVERSITARIO

Nel corso del 2023 si è mantenuto aperto il canale con l'Università di Bologna con la partecipazione della nostra Azienda ad un nuovo project work promosso dal corso di SERVICE MANAGEMENT UNIBO CAMPUS DI RIMINI. Obiettivo: coinvolgere i neo laureandi nell'applicazione delle competenze e degli strumenti acquisiti durante il programma di studio, sviluppare il lavoro di squadra e sperimentare nuove forme di collaborazione tra università e imprese. Il project work è realizzato da un gruppo di studenti universitari del secondo anno del Corso di Laurea Magistrale Service Management; il team di lavoro composto da 3 ragazzi di nazionalità diverse svolge un ruolo di "consulente esterno" dell'impresa. START ROMAGNA, rispetto alle aree di competenza di questo corso di studi, ha scelto per il 2023 di orientare il progetto alla analisi e ricerca di nuove metodologie di comunicazione e promozione per sviluppare e incentivare l'uso del mezzo pubblico nelle città a forte vocazione turistica.

Al termine del lavoro ogni team presenterà il suo project work realizzato con le diverse Aziende del territorio e una apposita Commissione decreterà il miglior progetto realizzato conferendo una borsa di studio al team vincitore. L'evento di chiusura è previsto a fine marzo 2024

PROGETTO EUROPEO EBRT



Il progetto EBRT2030 (Bus Rapid Transport) coordinato da UITP, vanta 45 partner europei e START ROMAGNA, scelta tra 7 città selezionate a livello internazionale, insieme all'Università di Bologna ed Enelix, è stata destinataria di un importante finanziamento europeo per la realizzazione di significative innovazioni tecnologiche sulla linea METROMARE. A novembre 2023 START ha curato e ospitato a Rimini l'Assemblea Generale sullo stato avanzamento lavori promosso da UITP, con la presenza di una sessantina di rappresentanti, provenienti da diverse città europee. Un momento di incontro per aprire un confronto tra città e aziende di tutta Europa sui temi che riguardano le innovazioni in corso nella mobilità collettiva. L'evento è stato anche una importante occasione per presentare il sito Metromare e le attività previste nell'ambito del progetto finanziato. Le istituzioni invitate hanno presentato la città di Rimini e i piani strategici della mobilità locale in un quadro più ampio rispetto al bacino Romagna che guarda alla intermobilità e ai servizi a chiamata come forme di trasporto collettivo del futuro.

EVENTO Mobilità

L'evento promosso da PMR e organizzato con la collaborazione di Start Romagna lo scorso mese di settembre, in occasione della settimana europea della mobilità, ha presentato a Rimini, a cura dei vari attori istituzionali locali, tutte le novità in corso e quelle in programma in tema di mobilità sostenibile. Ad una platea nutrita di addetti ai lavori e di rappresentanti delle varie categorie economiche, START ROMAGNA ha rimarcato il ruolo del gestore nel servizio, le opportunità realizzate per la clientela nella costruzione dell'esperienza di viaggio in modalità sempre più digitale, evidenziando l'intermodalità e lo sharing mobility come fari guida per il trasporto del futuro.

Iniziative tariffarie per il turismo e la sostenibilità:

TITOLI DEDICATI METROMARE

Nell'ambito della manovra tariffaria 2023 del bacino di Rimini sono stati istituiti due nuovi titoli di viaggio, Metromare 75 minuti e Metromare 24 ore, volti a semplificare l'accesso all'innovativo sistema di collegamento tra Rimini e Riccione da parte di turisti e visitatori occasionali.

I nuovi titoli, che consentono di viaggiare oltre che sul servizio Metromare anche in tutta l'area tariffaria di Rimini e di Riccione, sono oggetto di promozione specifica presso gli operatori turistici insieme agli altri titoli dedicati SmartPass, Terme Pass, Marina di Ravenna Link e Rail SmartPass

ESTATE CARD

La manovra tariffaria 2023 ha introdotto novità anche per quanto riguarda l'Estate Card, titolo di viaggio stagionale che consente ai possessori di abbonamento annuale Under 26 o Salta Su di accedere ad una estensione della validità territoriale del proprio abbonamento (intera rete Start Romagna) al prezzo di 50 euro. La nuova tariffa per l'anno 2023 è stata promossa insieme all'opportunità di accedere al Bonus Trasporti di 60 euro, abbattendo dunque completamente il costo dell'abbonamento che gli studenti hanno potuto ottenere a costo zero.

PARKIBUS CESENA

A partire da settembre 2023 una nuova convenzione tra Start Romagna e il Comune di Cesena ha introdotto alcune novità nel servizio Parkibus (servizio di parcheggio + bus con agevolazioni per i tre parcheggi scambiatori di Montefiore, Cimitero e Ippodromo), incrementando la tariffa utente da 0,10 € a 0,50 €. La manovra è stata accompagnata da un nuovo sistema di emissione dei titoli di viaggio agevolati per l'accesso al servizio bus che prevede l'inserimento della targa del veicolo in sosta.

Per una mobilità sostenibile e accessibile – Mobility management

| | |
|--|-----------------------|
|  GRI STANDARDS | 3-3 413-1 413-2 |
|--|-----------------------|

In ottemperanza al Decreto n.209 del 04.08.2021 del Ministero della Transizione Ecologica che individua nei PSCL (PIANI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO) uno degli strumenti per ridurre l'uso delle auto private individuali, incentivando forme di trasporto ambientalmente più sostenibili, anche Start (in quanto azienda con più di 100 dipendenti e presente in città con più di 50.000 abitanti) ha avviato un percorso al suo interno somministrando al proprio personale un questionario utile a comprendere le modalità di spostamento casa-lavoro dei dipendenti per poi ottimizzarli secondo un piano prestabilito, individuando nella figura del Mobility Manager l'attuatore di questo dispositivo. È il primo passo di un percorso che prevede anche il confronto con i Mobility Manager d'area per stringere iniziative con aziende significativamente importanti mirate a favorire la mobilità collettiva contribuendo così a ridurre gli spostamenti individuali.

A tal proposito, è stata istituita una tariffa mobility dedicata, deliberata dal Consiglio di Amministrazione di Start Romagna, con una riduzione del 5% sulla tariffa ordinaria degli abbonamenti annuali al trasporto pubblico locale, che le aziende possono integrare con contributi a riduzione del costo a carico del dipendente. Sono già diverse le realtà, pubbliche e private, che hanno aderito all'iniziativa e tante quelle interessate a sottoscrivere accordi con l'Azienda in questo ambito.

Start Romagna ha introdotto in collaborazione con le amministrazioni locali iniziative di "Bike to work", volte a incentivare l'utilizzo della bicicletta per lo spostamento casa-lavoro grazie ad un bonus economico da riconoscere ai dipendenti che decideranno di pedalare per andare a lavorare. Tali iniziative verranno attuate nei bacini in cui le amministrazioni locali hanno incentivato questa modalità, in particolare Forlì e Cesena, mentre a Rimini verrà attivata dalla primavera 2024.

La promozione della mobilità sostenibile è passata anche attraverso infrastrutture dedicate come le colonnine di ricarica per i veicoli elettrici, quali biciclette e monopattini, che sono state implementate nelle varie sedi aziendali, al fine di consentire ai dipendenti che utilizzano questi mezzi di poter effettuare la ricarica con facilità anche durante il proprio orario di lavoro.

Sono inoltre in fase di implementazioni ulteriori agevolazioni introdotte con l'obiettivo di incentivare ancora di più le modalità di spostamento green, in particolare per un maggiore utilizzo dell'autobus e delle altre modalità di spostamento sostenibili.

3.4.4 Fornitori e partner

Principi e politiche generali

| | |
|---|-----------------------|
|  | 3-3 308-2 414-2 |
|---|-----------------------|

Nel corso del 2023 non sono intervenute significative modifiche nelle politiche di gestione dei fornitori e nella struttura della catena di fornitura.

Importanti novità si registrano invece sul versante legislativo legato agli appalti, in quanto dal 1° aprile 2023 è entrato in vigore il nuovo **Codice Appalti** di cui al D.Lgs. 36/2023, con efficacia posticipata al 1° luglio 2023, anche se in realtà, l'entrata in vigore di alcune nuove disposizioni è stata assoggettata ad un periodo transitorio durante il quale è stata prevista un'estensione di vigenza di talune disposizioni del d.lgs. 50/2016, con la conseguenza che l'efficacia completa di tutte le norme del nuovo codice è stata posticipata al 01/01/2024.

Fra le novità più rilevanti del nuovo Codice c'è sicuramente la modifica dei principi che regolano l'attività contrattuale delle stazioni appaltanti, che sono passati da quelli della concorrenza, pubblicità, trasparenza, economicità, efficacia ed efficienza ai seguenti principi:

- a) Principio del risultato (art. 1 del Codice);
- b) Principio della fiducia (art. 2 del Codice);
- c) Principio dell'accesso al mercato (art. 3 del Codice);
- d) Principio del criterio interpretativo (art. 4 del Codice);
- e) Principi di buona fede e di tutela dell'affidamento (art. 5 del Codice);
- f) Principio di auto-organizzazione amministrativa (art. 7 del Codice);
- g) Principio di autonomia contrattuale. Divieto di prestazioni d'opera intellettuale a titolo gratuito (art. 8 del Codice);
- h) Principio di conservazione dell'equilibrio contrattuale (art. 9 del Codice);
- i) Principi di tassatività delle cause di esclusione e di massima partecipazione (art. 10 del Codice);
- j) Principio di applicazione dei contratti collettivi nazionali di settore (art. 11 del Codice).

Altra importante novità riguarda il ruolo del Responsabile Unico del Procedimento che diventa **Responsabile Unico del Progetto**, con ruolo, requisiti e responsabilità diversi rispetto alla precedente normativa, tanto che ora il suo ruolo può essere assimilabile a quello di un project manager a cui vengono affidate le fasi di:

- programmazione;
- progettazione;
- affidamento;
- esecuzione.

Col nuovo codice il Responsabile del Processo può comunque essere affiancato da Responsabili per le fasi di Programmazione e Progettazione e per la fase di Affidamento, pur mantenendo un ruolo di coordinamento di tutto il progetto.

E' stata anche normata la clausola di **revisione prezzi**, che va obbligatoriamente inserita in tutti i contratti di durata (non in quelli ad esecuzione immediata); è stata introdotta la necessità della **qualificazione delle stazioni appaltanti** per potere effettuare procedure di acquisizione di forniture e servizi di importo superiore alle soglie previste per gli affidamenti diretti (140.000 €) e per l'affidamento di lavori di importo superiore a 500.000€, e novità più rilevante, la **digitalizzazione** di tutto l'iter procedurale dell'appalto, prevista tra i traguardi e gli obiettivi più rilevanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che si è però pienamente realizzata, anche se con alcune difficoltà di applicazione, solo dal 1° gennaio 2024.

Alla digitalizzazione viene dedicata un'intera sezione del Codice degli Appalti, la PARTE II – Della Digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti (artt.19-36), che comporta tra gli altri l'obbligo per le stazioni appaltanti di utilizzare piattaforme di approvvigionamento digitali certificate da ANAC ed interoperabili con la Banca dati nazionale dei contratti pubblici (art. 23), gestita da ANAC, oltre che con il fascicolo virtuale dell'operatore economico (art. 24), che consentirà l'effettuazione di controlli sul possesso dei requisiti degli aggiudicatari tramite tale strumento.

Col nuovo codice, grazie alla digitalizzazione di tutto il ciclo di vita degli appalti, dalla programmazione all'esecuzione, si realizzerà compiutamente anche la possibilità per il cittadino di accesso agli atti, con il riconoscimento espresso a tutti i cittadini della possibilità di richiedere la documentazione di gara, nei limiti consentiti dall'ordinamento vigente, per il tramite dell'istituto dell'**accesso civico** (art. 35).

Start Romagna, in quanto impresa pubblica operante nei c.d. "Settori Speciali", si è dotata di **proprio Regolamento interno per l'affidamento di contratti di lavori, servizi e forniture** di importo inferiore alle soglie comunitarie, come consentito dall'art. 50 comma 5 del Codice Appalti, che disciplina in via di autoregolamentazione gli appalti di importo inferiore alle soglie comunitarie di cui all'art. 14 comma 2 del Codice, nel rispetto dei principi del Trattato UE di libera concorrenza, massima partecipazione, parità di trattamento, non discriminazione, correttezza, trasparenza, proporzionalità, economicità ed efficacia secondo le modalità indicate nel regolamento stesso e nel rispetto dei suindicati principi del nuovo codice appalti. Detto regolamento, aggiornato al nuovo codice appalti, è stato approvato con Delibera del Consiglio di Amministrazione di Start.

Pur nel rispetto di tali principi Start Romagna adotta una politica degli approvvigionamenti che, ove la normativa lo consenta, rivolge un'attenzione particolare alle **esigenze locali**, in coerenza con il suo radicamento nel territorio. In ogni caso, Start verifica che tutti i fornitori, da quelli ai quali vengono affidati direttamente contratti, agli aggiudicatari delle gare d'appalto, soddisfino tutti i requisiti minimi previsti dagli artt. 94 e 95 del Codice in termini di assenza delle cause di esclusione, quali ad esempio l'assenza di sentenze di condanna o irregolarità nel pagamento di imposte e tasse, dei contributi previdenziali ed assistenziali, che sono iscritti alla Camera di Commercio per le attività per le quali vengono interpellate e che non hanno in corso procedure concorsuali o fallimentari.

Nelle gare svolte da Start nell'ambito di forniture e servizi finanziati dal PNRR, come ad esempio nella recente gara congiunta per acquisti di autobus elettrici, Start ha richiesto ai partecipanti le attestazioni riguardanti l'applicazione, ove compatibile con l'attività svolta, delle disposizioni normative in materia di promozione dell'occupazione giovanile e femminile. In tale specifica gara sono stati inoltre richiamati ed applicati i criteri indicati dai CAM (Criteri Ambientali Minimi) di cui al D.M. 17 giugno 2021 avente ad oggetto "Acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada e per i servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada".

Tutti i fornitori vengono inoltre vincolati, tramite inserimento nella disciplina contrattuale, **al rispetto del Codice di Comportamento di Start Romagna**, che prevede la risoluzione anticipata del rapporto di fornitura in caso di violazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato da Start ai sensi del D.Lgs. 231/01 e dal citato codice di Comportamento.

Clausola in materia ambientale e di sicurezza

Nei contratti riguardanti attività che impattano sulla tutela dell'ambiente e/o smaltimento dei rifiuti, i fornitori vengono vincolati al rispetto di clausole specifiche nonché all'osservanza delle disposizioni del D.Lgs. n. 81 del 2008 e s.m.i. in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, con specifico riferimento alla prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Clausole sociali

Concreta applicazione delle clausole sociali, ovvero le clausole che stabiliscono criteri di tutela del personale impiegato negli appalti ad alta intensità di manodopera, si è avuta nella gara per la pulizia dei locali di Start, dove è stato richiesto ai partecipanti di redigere progetti di assorbimento del personale delle imprese uscenti, e all'aggiudicatario di darne concreta attuazione, in accordo con i sindacati di categoria.

Tra i fornitori di Start non si è mai verificata la risoluzione anticipata del contratto per violazione delle clausole sopra indicate.

Valutazione e selezione dei fornitori

| | |
|---|-----------------------|
|  | 3-3 308-1 414-1 |
|---|-----------------------|

Per quanto riguarda la valutazione dei propri fornitori, Start, conformemente alla propria procedura “SG-PRO-VAL-FO – Valutazione dei Fornitori”, ha richiesto ai responsabili dei vari Settori aziendali di esprimere la valutazione annuale dei fornitori di competenza, sulla base dei parametri “Qualità del prodotto/servizio”, “Puntualità ed affidabilità (tempi di consegna e loro rispetto)” e “Flessibilità e adattabilità alle eventuali ulteriori esigenze di Start”.

Da tale valutazione non sono emerse fino ad ora situazioni tali da comportare la risoluzione anticipata di contratti o l'eliminazione di fornitori dall'Elenco Operatori Economici di Start per perdita dei requisiti.

Sempre a norma della procedura di Valutazione fornitori, Start ha richiesto a tutti i fornitori affidatari di compilare il **“Questionario informativo su certificazioni possedute e di autovalutazione su certificazioni non possedute”** al fine di verificare il loro grado di adesione ai principi dettati dalle Certificazione in materia di Sicurezza, Qualità e Ambiente, e di verificare il possesso di eventuali altre certificazioni, compresa l'approvazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 231/2001.

Start assicura infine la trasparenza delle proprie procedure di gara secondo le norme di legge, in particolare l'art. 1 comma 32 della L. 199/2012 (c.d. “legge anticorruzione”) e l'art. 37 c. 1 del D.Lgs. 33/2013 (*Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*), rispetta le linee guida dell'ANAC, laddove applicabili alle Imprese Pubbliche rientranti nei Settori Speciali, e assicura la tracciabilità dei pagamenti ai sensi della L.136/2016 e s.m.i. in materia di lotta alla delinquenza di tipo mafioso, prevedendo contrattualmente la risoluzione del contratto in caso di mancato rispetto delle prescrizioni ivi contenute.

Attualmente non è tuttavia stato adottato e formalizzato un sistema di ranking e risk assessment per la supply chain e non viene effettuata in modo esplicito una valutazione dei fornitori secondo parametri ambientali e sociali (ESG).

Affidamenti sotto soglia europea

Per i contratti sotto soglia europea Start Romagna pone in essere le procedure indicate nel citato Regolamento interno per l'affidamento di contratti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie comunitarie, redatto ai sensi dell'art. 50 comma 5 del Codice Appalti, pubblicato sul sito web di Start Romagna, nella sezione “Società Trasparente” (Sezione Regolamenti).

Per l'acquisizione di beni, servizi o lavori sotto soglia europea, Start interpella gli Operatori Economici iscritti ed abilitati nel proprio Elenco Operatori Economici, disciplinato dal *“Regolamento per la formazione e la gestione dell'elenco degli operatori economici di Start Romagna S.p.A. per l'affidamento di appalti di lavori, servizi e forniture inferiori alle soglie comunitarie* pubblicato sul sito internet di Start Romagna S.p.A., nella sezione “Società Trasparente” (Sezione Regolamenti).

L'elenco Operatori Economici di Start è suddiviso per categorie merceologiche, ed all'interno di queste in sottocategorie, coincidenti con quelle di maggiore interesse per Start, in quanto riguardanti forniture, servizi e lavori correlati all'esercizio del servizio del trasporto e alla manutenzione degli impianti ed attrezzature di Start. Al 31/12/2023 i fornitori qualificati sono 311.

Le imprese interessate ad iscriversi a tale elenco, dal quale Start attinge per l'effettuazione delle gare sotto-soglia, ma anche di semplici indagini di mercato, devono documentare il possesso dei requisiti di ordine generale (iscrizione alla Camera di Commercio), morale (assenza di condanne e pendenze con l'Agenzia delle Entrate, Inps e Inail), e finanziarie (fatturato minimo e/o forniture/servizi analoghi svolti) e requisiti di idoneità tecnico-professionale (questi ultimi diversi a seconda della categoria alla quale si chiede l'iscrizione): in tal modo Start precostituisce un elenco di fornitori qualificati, per i quali è già stata verificata l'idoneità nei termini sopraindicati.

Start, per l'approvvigionamento di beni e servizi funzionali alla propria attività di trasporto pubblico locale, si avvale del personale del “Settore Acquisti e Logistica” che si occupa, su richiesta dei vari RUP, e previa decisione/delibera a contrarre, del processo di approvvigionamento dalle fasi della ricerca del fornitore, attraverso l'esperimento di gare o indagini di mercato, a seconda degli importi e delle normative applicabili, fino alla stipula dei relativi contratti di fornitura.

La gestione dei contratti, una volta formalizzati, passa al Settore aziendale richiedente l'appalto, sotto la supervisione del RUP, e/o del Direttore dell'Esecuzione (DEC), qualora nominato.

Start assicura la pubblicità delle proprie procedure di gara sotto soglia nei casi in cui non sussista nell'Elenco Operatori Economici un numero sufficiente di fornitori da interpellare per la specifica categoria richiesta, pubblicando nel proprio Portale Appalti un Avviso di manifestazione d'interesse.

Start assicura inoltre imparzialità nell'effettuazione delle indagini di mercato, fornendo agli aspiranti fornitori le stesse informazioni, contemporaneamente, e fissando termini identici per la ricezione delle offerte.

Start si impegna inoltre a non creare favoritismi e ad assicurare ove possibile, la rotazione del proprio parco fornitori attraverso periodiche indagini di mercato.

Affidamenti sopra soglia europea

Per gli affidamenti sopra soglia europea è sempre obbligatoria la pubblicazione di gara europea secondo le specifiche norme, salvo che non si ricada nei casi tassativi per i quali è ammessa la procedura negoziata senza pubblicazione di bando prevista all'art. 125 del Codice, che elenca in modo tassativo i casi per i quali è ammessa la deroga alla gara pubblica (ad esempio per gara deserta, estrema urgenza, unico fornitore, ecc...).

Start ha inoltre posto in essere nel corso del 2022 un nuovo sistema di qualificazione europea di fornitori di gasolio per autotrazione valido per il periodo 01/05/2022-30/04/2025, che consente l'effettuazione di gare fra le imprese qualificate nel suddetto sistema (attualmente 9) secondo la periodicità valutata di volta in volta come la più conveniente (circa ogni 10 giorni, vista l'estrema aleatorietà dei prezzi dei carburanti a causa del conflitto russo – ucraino) per l'approvvigionamento di carburante per il rifornimento dei mezzi di Start Romagna. Tale sistema consente di valutare preliminarmente e verificare i requisiti di carattere generale, economico-finanziario e tecnico, ai fini delle successive richieste di quotazione del gasolio. L'aggiudicazione di tali gare avviene con il criterio del prezzo più basso trattandosi di prodotto con caratteristiche standardizzate e per il quale non occorre valutare elementi tecnici. E' attiva la procedura del rilancio nelle gare per il gasolio, pratica che ha consentito a Start ulteriori notevoli risparmi rispetto agli originari prezzi d'offerta.

Acquisto di Autobus

Nel corso degli ultimi anni Start ha attuato modalità di acquisto differenziate per quanto concerne gli autobus, a riprova di una discreta flessibilità sia dal punto formale per quanto concerne l'utilizzo di procedure di gara adatte alle novità normative, sia dal punto di vista tecnico, per l'utilizzo di competenze non presenti nella società ma disponibili presso le aziende consorelle della regione Emilia Romagna.

Se nel corso del 2022 e 2023 Start si era avvalsa della collaborazione di Tper S.p.A. e di Seta S.p.A. che, in qualità di centrali di committenza, avevano bandito gare regionali per l'acquisto di mezzi a gasolio e metano, consentendo così anche a Start efficienze in termini di riduzioni dei costi della fornitura e di omogeneizzazione del parco mezzi circolante in Regione, a gennaio 2023 Start ha effettuato, questa volta direttamente, ordini di autobus elettrici tramite il portale acquisti in rete PA di Consip, aderendo all'Accordo Quadro per la fornitura di autobus di autobus urbani corti full elettrici stipulato da Consip con il fornitore Karsan Europe S.r.l. per la fornitura rispettivamente di n. 27 autobus elettrici KARSAN e altri 11 mezzi elettrici marca IIA, con ricarica a pantografo di media lunghezza. Si osserva che il ricorso a Consip in qualità di stazione appaltante è stato agevolato dall'estensione, precedentemente non contemplata, alle società di Trasporto Pubblico Locale per l'acquisto di mezzi destinati al servizio pubblico.

Infine, con l'avvento dei finanziamenti previsti dal PNRR per quanto concerne l'elettrificazione del parco mezzi in Start si è riproposta la necessità di svolgere acquisti congiunti con le altre società pubbliche dalla regione. In questo caso nel corso della seconda metà del 2023 Start Romagna ha svolto le funzioni di Stazione Appaltante oltre che per sé stessa anche per conto delle società di TPL della Regione Seta S.p.A. e Tep S.p.A., per l'aggiudicazione di un accordo quadro sulla base del quale sia Start che le altre aziende di Tpl hanno potuto emettere ordini esecutivi ciascuno per gli autobus di interesse.

Tale gara, oltre a generare evidenti efficienze in termini di unicità e concentrazione della procedura di gara consentirà il massiccio ingresso nel parco autobus circolante in Regione di autobus elettrici di ultima generazione, in linea con gli obiettivi ambientali richiesti dal PNRR.

Sulla base dell'Accordo quadro stipulato da Start con gli Operatori Economici aggiudicatari di detta gara congiunta (le aziende Karsan Europe S.r.l. di Torino per gli autobus da 8 metri e Man Truck & Bus Italia S.p.A. di Verona per gli

autobus da 12 metri), Start ha ordinato complessivamente n. 12 autobus elettrici a Karsan Europe e n. 8 autobus a Man Truck & Bus, che verranno impiegati nei vari bacini di traffico di Start, come richiesto dagli Enti soci di Start. Tali autobus verranno consegnati presumibilmente entro la fine dell'anno 2024. Anche per gli autobus ordinati con la suddetta gara, come per le gare precedenti, si è adottato il criterio della modalità di manutenzione LCC (Life Cycle Costing), che consente di pianificare in maniera puntuale gli investimenti nel lungo periodo, con particolare riferimento ai costi di manutenzione e fornitura di ricambi.

Energia Elettrica, gas e metano per trazione – Adesione a Convenzioni IntercentEr

Per l'approvvigionamento di gas naturale ed energia elettrica, Start ha aderito anche per il 2023 alle convenzioni di Consip e IntercentEr, che, in qualità di centrali di committenza effettuano gare aventi ad oggetto le principali forniture e servizi di interesse delle pubbliche amministrazioni e società pubbliche della Regione.

In particolare, nel 2023 Start ha aderito alle seguenti Convenzioni:

Gas Naturale:

- Dal 01/01/2023 al 30/09/2023: convenzione "Gas Naturale 19-1" di Intercent-ER
- Dal 01/10/2023 al 31/12/2023: convenzione "Gas Naturale 20" di Intercent-ER

Energia Elettrica:

- Dal 01/10/2023 al 31/12/2023: convenzione "Energia elettrica 19, lotto6 - Emilia Romagna" di CONSIP

Start nel corso del 2023 ha inoltre aderito alla Convenzione stipulata da IntercentEr con Telecom Italia S.p.A. per i servizi di telefonia dati e voce su rete fissa e mobile.

L'indubbio vantaggio dell'adesione a tali convenzioni sta nella garanzia del rispetto da parte di Start delle normative in materia di appalti, dal momento che sia Consip che IntercentEr agiscono in qualità di Centrali di committenza qualificate da ANAC. Si aggiunge che nel caso Start effettuasse gare autonomamente, sarebbe comunque tenuta a stipulare contratti a condizioni non superiori a quelle di Consip ed IntercentEr, con conseguente necessità di rinegoziare le ricondizioni economiche con gli aggiudicatari.

3.4.5 L'ambiente

Politica per l'ambiente

| | |
|---|-----|
|  | 3-3 |
|---|-----|

La Politica per la Qualità, Sicurezza, Ambiente e Responsabilità Sociale di Start Romagna prevede un impegno specifico in materia ambientale, di seguito richiamato.

Contribuire allo sviluppo sostenibile della società in cui viviamo è un impegno che l'azienda ricerca attraverso la collaborazione con le istituzioni preposte alla mobilità e l'adozione di tecnologie, veicoli e comportamenti individuali che riducano al minimo l'impatto ambientale sul territorio, a partire da quello acustico, atmosferico e visivo. L'azienda opera nel pieno rispetto del quadro normativo e contrattuale di riferimento ed è attiva per prevenire e ridurre l'impatto ambientale delle sue attività.

Tale politica si cala nell'operatività aziendale attraverso le scelte fatte in passato e i progetti attuali, quali:

- Aquisizione di nuove tipologie di mezzi con caratteristiche prestazionali ambientali migliorative, in linea con gli obiettivi del Piano Aria-PAIR 2020 della Regione Emilia-Romagna;
- Scelta nell'utilizzo di energia verde ed efficientamento energetico di mezzi e impianti;
- Utilizzo razionale dell'acqua;
- Ripensamento della logistica al fine di ridurre i km a vuoti percorsi per i trasferimenti ai capolinea;
- Realizzazione di specifici impianti per l'erogazione di metano tipo L-GNC/GNL;

Progetto salvaguardia delle risorse (acqua, energia, rifiuti)

L'attenzione all'ambiente è un tema a cui Start Romagna attribuisce particolare valore. Già a partire dal 2020 è stato avviato un progetto che prevedeva i seguenti interventi:

- **Acqua:** salvaguardia delle risorse idriche sia nelle sedi sia per la pulizia degli automezzi. Continua anche per il 2022 il progetto di riduzione dei consumi idrici in azienda
- **Energia:** anche per la parte energetica, sia termica che elettrica sono in corso studi per ridurre i consumi
- **Economia circolare / rifiuti** per il 2023 è previsto un progetto coordinato sull'economia circolare, sensibilizzando gli attori sul tema della raccolta differenziata e completando, in collaborazione con le società che si occupano della raccolta rifiuti, la distribuzione dei contenitori finalizzati a tale scopo.

I consumi di energia

| | |
|---|--------------------------------|
|  | 3-3 302-1 302-2 302-3 |
|---|--------------------------------|

I dati dei consumi energetici vengono riportati, nella tabella seguente, in GJoule.

Il totale dei consumi energetici è rimasto praticamente stabile con un leggero aumento nel 2023. La diminuzione complessiva dei consumi di energia elettrica nel 2023 rispetto al 2022 è stata di circa il 7%. Tale risultato è stato realizzato grazie alla diminuzione del consumo di energia elettrica sul servizio Metromare e dei mezzi filobus

| Energia consumata - GJ | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------------|--------------|---------------|---------------|
| Energia elettrica | | | |
| Trasporto (bus) | 1.530 | 5.431 | 4.933 |
| Altri servizi mobilità | 4 | 44 | 90 |
| Sedi - Terminal - altro | 6.751 | 7.046 | 6.657 |
| Totale | 8.285 | 12.521 | 11.680 |

| | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|
| <i>Di cui</i> | | | |
| Acquistata dalla rete | 7.790 | 12.024 | 11.245 |
| Autoprodotta da impianti fotovoltaici e consumata | 495 | 496 | 436 |
| Totale | 8.285 | 12.521 | 11.680 |
| Di cui da fonti rinnovabili | 8.285 | 12.521 | 436 |
| | | | |
| Carburante - Diesel | | | |
| Trasporto (bus) | 211.441 | 207.556 | 181.634 |
| Altri servizi mobilità | 5.572 | 5.657 | 5.984 |
| Totale | 217.013 | 213.213 | 187.618 |
| | | | |
| Metano | | | |
| Trasporto (bus) | 111.190 | 116.477 | 144.402 |
| Altri servizi mobilità | 169 | 187 | 207 |
| Sedi - Terminal - altro | 9.675 | 9.578 | 8.787 |
| Totale | 121.034 | 126.242 | 153.396 |
| | | | |
| Totale consumi energia GJ | 346.332 | 351.976 | 352.694 |
| Di cui da fonti rinnovabili | 8.285 | 12.521 | 436* |

- Energia elettrica – Enea Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile
- Carburanti – DEFRA UK - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023 - GOV.UK (HYPERLINK "<http://www.gov.uk>")
- Metano Ministero Ambiente Italia – Parametri Nazionali EU ETS - Italia: News (minambiente.it)

*Negli anni precedenti il 2022 Start Romagna ha stipulato i contratti di fornitura di energia elettrica nell'ambito della convenzione Intercent-ER (Agenzia per lo sviluppo dei mercati telematici della Regione Emilia-Romagna) caratterizzati dalla provenienza dell'energia al 100% da fonti rinnovabili.

Nel 2022, a causa dei prezzi di mercato dell'energia fortemente alterati dal contesto internazionale, Intercent-ER non ha messo a disposizione alcuna convenzione per la fornitura dell'energia elettrica per l'anno 2023. Start Romagna ha pertanto stipulato **il contratto di fornitura 2023 in ambito convenzione Consip** (Centrale Nazionale per gli acquisti della PA.) "Energia elettrica 19, lotto 6 – Emilia Romagna" **senza deliberare, a causa dei prezzi, l'assegnazione della fornitura con opzione GO** (Garanzia di Origine, certificazione elettronica che attesta l'origine rinnovabile delle fonti utilizzate).

Nel novembre 2023, a seguito del ritorno a condizioni economiche "normalizzate" Start Romagna, ha potuto **aderire nuovamente con opzione GO alla convenzione Consip** "Energia elettrica 20, Lotto 6 Emilia – Romagna" per il periodo 01/03/24 - 29/02/25.

Nelle sedi di Forlì Pandolfi e Cesena Spinelli sono stati installati impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica, che viene direttamente consumata sul posto.

I consumi di energia dei mezzi (in larga parte carburanti diesel e metano) rappresentano la quota prevalente dei consumi energetici (94% del totale).

Il 2023 è stato caratterizzato da un andamento costante dei valori rispetto a quelli del 2022, mentre si osserva una **progressiva redistribuzione dei consumi tra diesel e metano**, con una maggiore incidenza di quest'ultimo

| Consumi energia servizio TPL (bus) Gjoule | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| Energia elettrica | 1.530 | 5.431 | 4.933 |
| Diesel | 211.441 | 207.556 | 181.634 |
| Metano | 111.190 | 116.477 | 144.402 |
| Totale | 324.161 | 329.464 | 330.969 |
| Incidenza su totale consumi energia | 93,6% | 93,6% | 93,8% |

Consumi di energia esterni - Partner

I consumi indiretti di energia derivano principalmente dall'utilizzo del carburante per autotrazione dei fornitori ai quali sono affidati una parte dei servizi di produzione della rete di Start Romagna. Tali consumi pressoché sostenuti integralmente da motori Diesel sono riportati nella tabella successiva, direttamente espressi in Gjoule.

Contrariamente al 2020, quando l'aumento dei consumi fu determinato dalla necessità operativa di aumentare con i vettori privati il numero di mezzi in servizio per garantire adeguati livelli di servizio a fronte delle limitazioni del numero di passeggeri legate alle misure Covid-19, nel corso del 2022 e del 2023 si assiste ad una certa costanza riduzione dei consumi energetici tornando ai livelli pre Covid.

| Consumi indiretti di energia – Partner Gjoule | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------|--------|--------|
| Carburante – diesel | 9.812 | 11.104 | 11.053 |

Intensità energetica

Gli indicatori sono calcolati rispetto al servizio di trasporto (TPL) e rispetto al totale dei consumi energetici di Start Romagna. In entrambi in casi il parametro di riferimento è rappresentato dai **Km percorsi dai mezzi pubblici comprensivi dei trasferimenti per i capolinea e i punti di rifornimento esterno ai depositi**. Come richiamato in sede di commento ai dati sui consumi energetici, la performance 2023 è influenzata in modo significativo dalla totale ripresa dell'operatività pre-pandemica. A parità di tali condizioni di carattere straordinario, i dati 2023 evidenziano in ogni caso un trend leggermente in aumento rispetto al 2022, dovuto e alla crescita dei consumi dei mezzi a metano rispetto a quelli diesel.

| Indicatori specifici di servizio Bus | Unità | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| Consumi energia elettrica | GJ | 1.530 | 5.431 | 4.933 |
| km percorsi energia elettrica | km | 133.751 | 534.264 | 496.922 |
| Indice intensità flotta energia elettrica | GJ/km x 1000 | 11,44 | 10,16 | 9,93 |
| | | | | |
| Consumi carburante | GJ | 210.630 | 206.833 | 182.732 |
| km percorsi diesel | km | 15.734.772 | 15.025.823 | 13.319.034 |
| Indice intensità flotta diesel | GJ/km x 1000 | 13,39 | 13,77 | 13,72 |
| | | | | |
| Consumi metano | GJ | 111.190 | 116.293 | 143.686 |
| km percorsi metano | km | 7.362.945 | 7.568.173 | 9.099.896 |
| Indice intensità flotta metano | GJ/km x 1000 | 15,10 | 15,37 | 15,79 |

| Indice di intensità TPL | Unità | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| Consumi energia | GJ | 324.161 | 329.464 | 330.969 |
| km percorsi totali | km | 23.231.468 | 23.128.260 | 22.915.852 |
| Indice intensità | GJ/km x 1000 | 13,95 | 14,25 | 14,44 |
| | | | | |
| Indice di intensità complessivo | Unità | 2021 | 2022 | 2023 |
| Consumi energia totali | GJ | 346.332 | 351.976 | 352.694 |
| km percorsi totali | km | 23.231.468 | 23.128.260 | 22.915.852 |
| Indice intensità | GJ/km x 1000 | 14,91 | 15,22 | 15,39 |

Facility and Energy management

Nel 2023 è stata eseguita la Diagnosi Energetica ai sensi del D.Lgs. 102/2014 in attuazione della Direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica. Nello stesso anno la funzione Facility ha completato l'attività di installazione di stazioni di ricarica per auto elettriche e micromobilità elettrica in tutti i depositi mezzi e presso la sede centrale. In particolare, sono state completate e attivate le stazioni di ricarica c/o il deposito mezzi di Forlì in V. Pandolfi 50, che si sono andate ad aggiungere alle 9 installate nel 2022.

Sono inoltre state effettuate diverse attività volte alla riduzione dei consumi energetici:

- Sostituzione delle lampade ai vapori di sodio delle torri faro e dei tubi fluorescenti al neon di illuminazione delle tettoie di rifornimento metano e pulizia bus del deposito di Ravenna con lampade led
- Progetto di installazione di misuratori di energia sui circuiti ritenuti più importanti in termini di consumo nel deposito di Rimini, che consentiranno attraverso piattaforma software di disporre di rilevamento reale dei consumi, individuare anomalie nei profili di consumo e monitorare i risultati delle misure di efficientamento che verranno intraprese. L'installazione dei misuratori di energia è prevista nel corso del 2024
- Campagna di sensibilizzazione diretta al personale degli uffici attraverso l'adozione di semplici accorgimenti, quali la rimozione di ostacoli davanti alle fonti di calore, la riduzione di consumo di acqua calda, il corretto impiego illuminazione, riscaldamento, PC, monitor, stampanti, l'aerazione di locali

- Riduzione della temperatura e dell'orario di accensione del riscaldamento nelle sedi principali
- Sostituzione di boiler, fancoil ad altri apparati obsoleti o guasti con macchine a maggiore prestazione energetica

Emissioni

| | |
|---|-------|
|  | 3-3 |
| | 305-1 |
| | 305-2 |
| | 305-3 |
| | 305-4 |
| | 305-5 |

Emissioni dirette GHG Scope 1 ed emissioni indirette GHG Scope 2

Il dato delle emissioni è riportato in tonnellate equivalenti di anidride carbonica (tCO₂e). Le tabelle mostrano i dati relativi alle emissioni di GHG / Greenhouse Gas (gas a effetto serra, il cui aumento delle concentrazioni in atmosfera genera il fenomeno del cambiamento climatico globale). Le emissioni dirette (Scope 1 GHG) derivano dal consumo di metano e carburanti, mentre le emissioni GHG Scope 2 sono quelle indirette associate ai consumi dell'energia elettrica acquistata dalla rete. Le emissioni dirette di anidride carbonica (principale gas a effetto serra,) riguardano i **carburanti ed il metano consumati** (Scope 1).

I GRI Standard di riferimento (GRI 305-2) prevedono che le emissioni indirette da consumo di energia elettrica (GHG – Scope 2) vengono calcolate secondo due distinti approcci:

- Il metodo location-based prevede di contabilizzare le emissioni derivanti dal consumo di elettricità, applicando fattori di emissione medi nazionali per la produzione di energia elettrica.
- Il metodo market-based richiede di determinare le emissioni GHG – Scope 2 derivanti dall'acquisto di elettricità considerando i fattori di emissione specifici comunicati dai fornitori. Per gli acquisti di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili si attribuisce un fattore emissivo di tCO₂e nullo. Nel caso in cui non siano stati definiti specifici accordi contrattuali, l'approccio in esame richiede l'utilizzo dei fattori di emissione "residual mix" nazionale, ove tecnicamente applicabile.

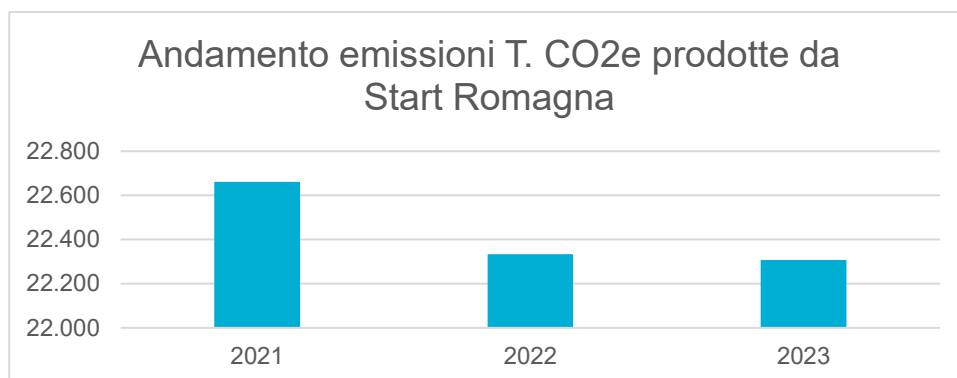
Si evidenzia che, per il calcolo delle emissioni delle tonnellate di CO₂ equivalenti (GHG Scope 1) relativamente ai mezzi del TPL sono state modificate le fonti di riferimento dei fattori di emissione e, di conseguenza, il risultato del calcolo delle stesse. Il nuovo metodo tiene conto della notevole trasformazione del parco mezzi avvenuto negli ultimi tre anni con l'immissione di 149 nuovi mezzi (25% della flotta totale) ed una notevole riduzione dell'età media del parco (da 11,55 del 2021 al 9,36 del 2023); il rinnovamento conseguito non poteva essere adeguatamente rappresentato dall'indice precedente. Tale decisione è stata assunta anche al fine di differenziare il calcolo delle emissioni in relazione alla classe ambientale puntuale di ciascun mezzo usato per il trasporto pubblico locale. In ragione di tale decisione, i dati pubblicati relativi al 2021 e 2022 (per le emissioni dei mezzi TPL), come previsto dagli standard di rendicontazione di riferimento, sono state ricalcolati (*restatement*). Per il confronto con i dati precedentemente pubblicati si rimanda alle note in calce alla tabella relativa alle emissioni dirette Scope 1.

In particolare, per i fattori di emissione della parte di anidride carbonica della CO₂e derivante dai mezzi diesel e metano sono stati usati i dati ISPRA 2021 (<https://www.isprambiente.gov.it/files2021/pubblicazioni/rapporti/r343-2021>), rettificati facendo riferimento ai coefficienti DEFRA <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2023>) per tener conto, per i consumi di diesel, delle emissioni legate agli altri gas a effetto serra (GHG), quali il metano (CH₄) e di protossido di azoto (N₂O) degli stessi mezzi.

I dati quantitativi presentati derivano dai km percorsi da ciascun veicolo (per il diesel e il metano usati per il trasporto pubblico locale) e dalla conversione delle quantità consumate di energia attraverso l'uso di fattori di emissione elaborati a livello internazionale (per gli altri servizi di mobilità e per le sedi e i terminali). L'andamento delle emissioni dirette ed indirette è influenzato in prevalenza dal trasporto pubblico locale, **tenuto conto delle modifiche intervenute nella composizione della flotta tra mezzi alimentati a metano rispetto a quelli diesel.**

| Emissioni dirette GHG - Scope 1 tCO ₂ e | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|
|---|------|------|------|

| | | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Carburante - Diesel | 13.959 | 13.419 | 11.764 |
| Metano | 8.701 | 8.915 | 10.543 |
| F-gas | - | - | - |
| Totale emissioni Scope 1 | 22.661 | 22.334 | 22.307 |



Fonti

- Metano Ministero Ambiente Italia – Parametri Nazionali EU ETS - Italia: News (minambiente.it) .
- Diesel – DEFRA UK - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023 - GOV.UK (www.gov.uk)

| Emissioni / CO ₂ – GHG Scope 2 t CO ₂ e - Market-based method | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|-------|
| Emissioni Market Based | - | - | 1.428 |

| Emissioni / CO ₂ – GHG Scope 2 t CO ₂ e - Location-based method | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|
| Emissioni Location Based | 577 | 890 | 832 |

Fonti

Location based / ISPRA Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico. Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico — Italiano (isprambiente.gov.it)

[Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico — Italiano \(isprambiente.gov.it\)](https://www.isprambiente.gov.it/files2021/pubblicazioni/rapporti/r343-2021)

Market based / European Residual Mix AIB

La successiva tabella mostra il **totale delle emissioni GHG Scope 1 / Scope 2**.

| Totale emissioni GHG / CO ₂ - Scope 1 + Scope 2 t CO ₂ e | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|--------|--------|--------|
| Totale Emissioni GHG CO ₂ - Scope 1 + Scope 2 Market based | 22.661 | 22.334 | 23.735 |
| Totale Emissioni GHG CO ₂ - Scope 1 + Scope 2 Location based | 23.238 | 23.224 | 23.139 |

La parte preponderante delle emissioni si riferiscono alle attività di trasporto bus (consumo di carburanti dei mezzi). I dati considerano esclusivamente le emissioni dirette (GHG Scope 1) in quanto le emissioni indirette (GHG Scope 2) da energia elettrica sono assunte pari a zero (Market based come metodologia di riferimento).

| Emissioni dirette GHG - Scope 1 tCO ₂ e Per attività | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Trasporto (bus) * | 21.718 | 21.381 | 21.376 |
| Altri servizi Mobilità | 399 | 413 | 434 |
| Sedi - Terminal - altro | 544 | 540 | 497 |
| Totale emissioni Scope 1 | 22.661 | 22.334 | 22.307 |

* Vengono riesposti per gli anni 2021 e 2022 i valori relativi alle emissioni legate ai carburanti per autotrazione. I dati pubblicati nel precedente Bilanci Integrato erano rispettivamente di tCO₂e 21.030 (anno 2021) e tCO₂e 21.340 (anno 2022).

Fonti per "Trasporto (bus)"

Per i coefficienti di emissione della parte di CO₂ derivante dai mezzi diesel e metano sono stati usati i dati ISPRA 2021 (<https://www.isprambiente.gov.it/files2021/pubblicazioni/rapporti/r343-2021>) mentre per la parte di metano (CH₄) e di protossido di azoto (N₂O)

degli stessi mezzi si è fatto ricorso ai coefficienti DEFRA (<https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2023>).

Fonti per "Altri servizi mobilità" e "Sedi - Terminal - altro"

- Metano Ministero Ambiente Italia - Parametri Nazionali EU ETS - Italia: News (minambiente.it) .
- Diesel - DEFRA UK - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023 - GOV.UK (www.gov.uk)

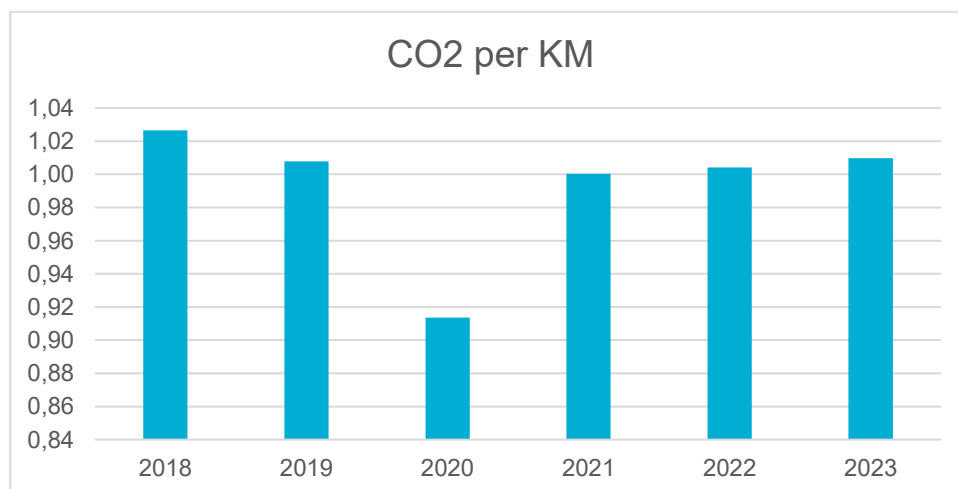
Intensità delle emissioni

Analogamente agli indici di intensità dei consumi energetici, il dato viene distintamente **calcolato in relazione al servizio di trasporto (TPL) e complessivo** riferito al totale delle emissioni della Società. In entrambi in casi con riferimento al parametro relativo ai Km percorsi dai mezzi pubblici. L'andamento, coerente con quello degli indici di intensità energetica è determinato dagli interventi per l'ammodernamento della flotta, con sostituzione dei mezzi a più alto impatto ambientale.

| Indice di intensità | Unità | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|----------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Emissioni CO ₂ e TPL (Emissioni dirette - GHG Scope 1) + Scope 2 Location based | tCO ₂ e | 23.238 | 23.224 | 23.139 |
| Km totali percorsi | Km | 23.231.468 | 23.128.260 | 22.915.852 |
| Indice intensità | tCO ₂ e/Kmx1000 | 1,000 | 1,004 | 1,010 |

Il dato sulla intensità di emissioni viene presentato anche correlato ai Km percorsi (qui sotto riportato sulla base degli ultimi 6 anni) per rilevare la conferma di un progressivo miglioramento dell'andamento. Il lievissimo peggioramento del dato 2023 rispetto al 2022 è poco significativo.

La quantità di emissioni co₂e Scope 1 risulta pari per il 2023 a 22.307 tCO₂e ed è in calo rispetto al dato 2022 (22.334).



Altre emissioni indirette CO₂e (GHG Scope 3 - Greenhouse Gas)

Relativamente alle emissioni derivanti da consumo di energia esterna al perimetro di Start Romagna (Scope 3 - GHG) si riportano di seguito i dati relativi ai servizi resi dai partner dei servizi ed originati dal consumo di carburante con mezzi di loro proprietà.

| Altre emissioni indirette - GHG Scope 3 / Partner tCO ₂ e | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|
| Carburante - Diesel | 686 | 790 | 780 |

Fonti

Diesel - DEFRA UK - Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023 - GOV.UK (www.gov.uk)

Emissioni evitate

L'analisi comparata delle emissioni di anidride carbonica in atmosfera ricavata confrontando l'impatto ambientale del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato evidenzia significative differenze a favore del trasporto pubblico, come riportato dalla successiva tabella.

| Risparmio tCO ₂ grazie al tpl | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Trasporto con mezzo privato (ipotetica) | 44.717 | 59.493 | 66.817 |
| Trasporto (bus) | 21.718 | 21.381 | 21.376 |
| Risparmio | 22.999 | 38.112 | 45.441 |

Ad evidenziare ulteriormente il positivo trend di impatto sull'ambiente, si riporta di seguito il rapporto tra il totale dei kg di di Co2 emesse per passeggero a dimostrazione del fatto che una corretta gestione del trasporto pubblico conduce anche ad una migliore qualità dell'aria respirata per tutti i cittadini.

| kg co2e/passeggero | 2021 | 2022 | 2023 |
|----------------------|------------|------------|------------|
| kg CO ₂ e | 22.660.614 | 22.334.120 | 22.306.805 |
| passeggeri | 33.621.976 | 44.731.706 | 50.238.775 |
| | 0,674 | 0,499 | 0,444 |

Impatto sulle emissioni dei mezzi elettrici. Scenari e sviluppi

Nel corso del 2023 è stato avviato il progetto di elettrificazione del parco autobus di Start Romagna, operando su tre filoni di attività. Si è proceduto, innanzitutto, a concordare con gli EE.LL., beneficiari dei contributi ministeriali, la tipologia dei bus da acquistare. I fondi disponibili per gli investimenti derivano dal Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile e finanziati da 3 Decreti e dal Fondo regionale e si articolano in un arco temporale che va dal 2019 al 2033 e coprono il 100% dell'investimento, così come mostrato in tabella:

Sono state pertanto definite le specifiche e le caratteristiche degli autobus programmando i piani di acquisto sulla base delle scelte operate dagli EELL e dalla evoluzione dei servizi. Nel prossimo quinquennio, fino al 2028, gli investimenti destinati all'acquisto di veicoli elettrici per i servizi urbani ammontano a circa 32 milioni di euro, a cui si aggiungono altri 8 milioni circa per le relative infrastrutture.

Definiti i piani, si è passati alla fase di acquisto.

Il quadro che ne deriva, unitamente ad acquisti già effettuati nel 2022, prevede che nell'arco del prossimo triennio saranno disponibili i seguenti mezzi elettrici:

| | 6 m | 8 m | 12 m | 12 m Opportunity |
|---------|-----------|-----|------|---------------------|
| Forlì | 3 | 12 | | |
| Ravenna | | 29 | 8 | |
| Rimini | | 11 | 3 | 11 |
| START | 77 | | | |

Per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica, oltre al già citato impianto di tipo "Opportunity" per i bus con pantografo del servizio urbano di Rimini, è stata assegnata la progettazione per la realizzazione delle infrastrutture di tipo "Overnight" all'interno dei depositi di Rimini, Ravenna e Forlì.

Ultimo, ma non meno importante filone di attività, è quello che riguarda la revisione organizzativa che l'ingresso di veicoli elettrici e dei loro apparati di ricarica comporta a livello aziendale.

L'arrivo dei nuovi mezzi elettrici potrà nel tempo produrre un miglioramento delle emissioni nocive in atmosfera da parte della flotta aziendale autobus di Start Romagna contribuendo localmente, e auspicabilmente insieme ad altre

misure utili al contenimento dell'impatto dimensionamento della mobilità privata, alla qualità dell'aria delle città romagnole.

Emissioni di altre sostanze inquinanti

| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 305-7 |
|---|--------------|

I dati delle emissioni 2023 di altre sostanze (diverse dalla CO₂), nocive per l'ambiente e per la salute umana, vanno letti, sia con l'introduzione nel parco con il 2023 di mezzi sicuramente meno impattanti dal punto di vista ambientale (si veda il confronto 2023/2022) sia alla luce del calo di produzione del periodo Covid cui può essere condotto, anche se parzialmente, il 2021. **Significativo il calo delle emissioni di idrocarburi, PM, NO_x rispetto al 2022**, dovuto al maggiore impiego di mezzi a minor impatto ambientale (sia diesel di nuova generazione che a metano). I grafici su andamento degli ultimi sette anni (figure 1,2,3,4) vanno ritenuti significativi per evidenziare il **quadro di miglioramento riproducendo un trend complessivo di progressivo decremento di queste emissioni**.

| Emissioni HC – Idrocarburi (Kg) | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---------|---------|---------|
| Da carburante - gasolio | 23.949 | 22.155 | 16.741 |
| Da metano | 12.160 | 12.295 | 13.375 |
| Totale | 36.109 | 34.450 | 30.116 |
| andamento emissioni per km rispetto anno precedente | 5,84% | -4,17% | -11,77% |
| Emissioni CO - Monossido di carbonio (Kg) | 2021 | 2022 | 2023 |
| Da carburante - gasolio | 107.237 | 103.550 | 88.016 |
| Da metano | 116.005 | 123.367 | 156.573 |
| Totale | 223.242 | 226.917 | 244.589 |
| andamento emissioni per km rispetto anno precedente | 3,36% | 2,10% | 8,79% |

Fonte

Per il calcolo delle emissioni inquinanti utilizzati valori standard tabellari inseriti in apposite direttive CEE e richiamati nella seguente pagina web: <https://dieselnet.com/standards/eu/hd.php#stds>. Per il gasolio utilizzati valori "steady state testing"; per il metano utilizzati valori "transient testing".

| Emissioni PM – Particolato (Kg) | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---------|---------|---------|
| Da carburante - diesel | 1.391 | 1.266 | 1.035 |
| Da metano | 898 | 905 | 980 |
| Totale | 2.290 | 2.171 | 2.015 |
| andamento emissioni per km rispetto anno precedente | 1,09% | -4,75% | -6,33% |
| Emissioni NOX - Ossidi di azoto (Kg) | 2021 | 2022 | 2023 |
| Da carburante - diesel | 164.869 | 150.273 | 108.555 |
| Da metano | 60.175 | 59.896 | 62.320 |
| Totale | 225.044 | 210.169 | 170.875 |
| andamento emissioni per km rispetto anno precedente | 6,89% | -6,19% | -17,94% |

Fonte

Per il calcolo delle emissioni inquinanti utilizzati valori standard tabellari inseriti in apposite direttive CEE e richiamati nella seguente pagina web: <https://dieselnet.com/standards/eu/hd.php#stds> - Per il gasolio utilizzati valori "steady state testing"; per il metano utilizzati valori "transient testing"; Per la classe "Pre-Euro", laddove i valori non siano riportati nella direttiva 88/77/CEE, si ipotizzano doppi rispetto alla classe "Euro1".

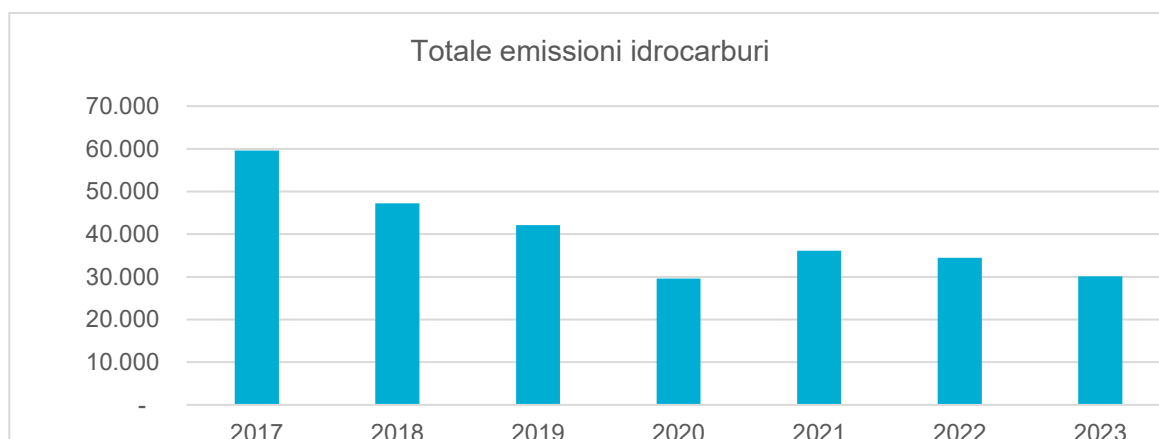


Figura 1 – Andamento emissioni Idrocarburi in KG

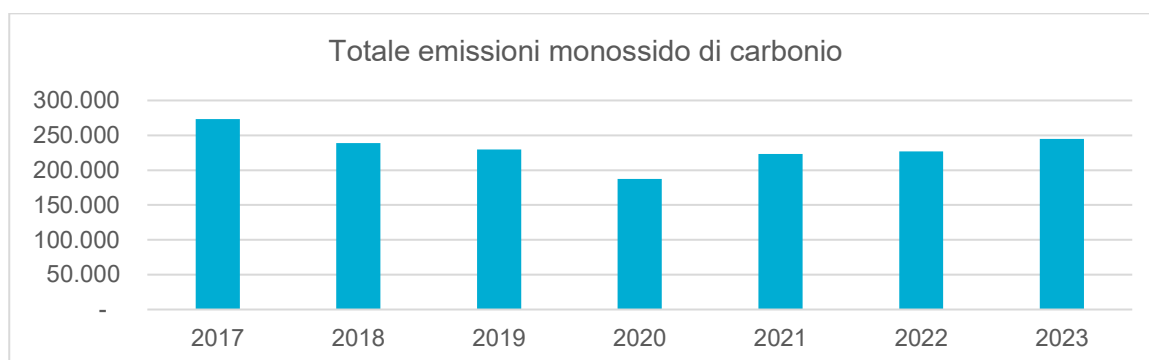


Figura 2 – Andamento emissioni CO in KG

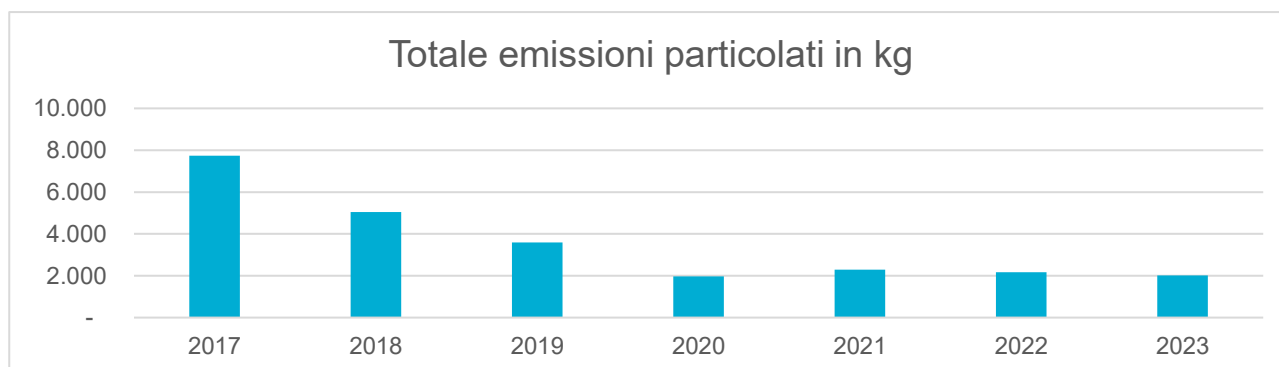


Figura 3 – Andamento emissioni Particolato

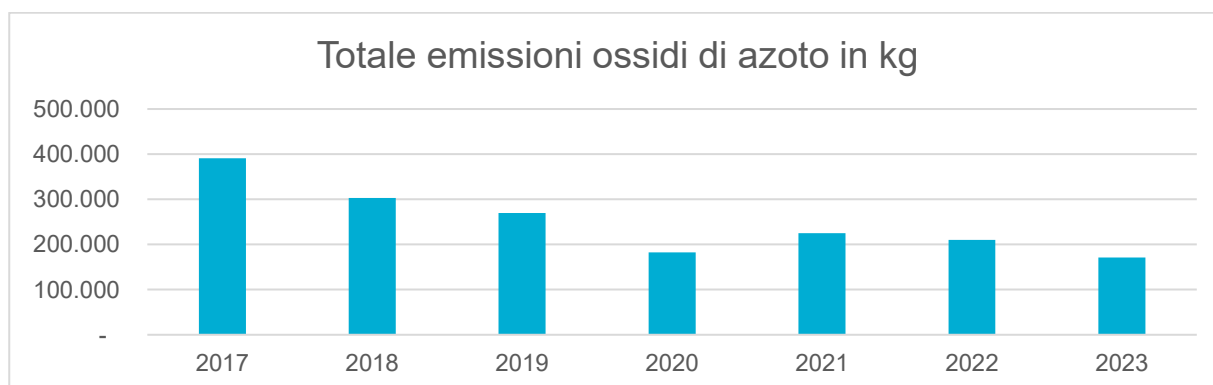



Figura 4 – Andamento emissioni Ossidi di azoto

Acqua

| | |
|---|--------------------------------|
|  | 3-3 303-1 303-2 303-3 |
|---|--------------------------------|

Fonti di prelievo - Nell'ambito di una politica ambientale di consumo responsabile delle risorse, i prelievi delle fonti idriche sono pianificati da Start Romagna secondo una logica di riduzione dell'impatto. I Consumi d'acqua e gli aspetti di gestione connessi allo scarico fognario si configurano presso le sedi operative degli impianti principali comprensivi di deposito autobus di Cesena, Forlì, Ravenna e Rimini. Il consumo di acqua da parte degli impianti autolavaggio dipende sia dal numero dei bus in servizio sia dalla quantità dei lavaggi di ciascun bus; le condizioni meteo incidono fortemente sulla necessità di lavare i veicoli, per cui a stagione secca corrisponderà un minore numero di lavaggi ed un conseguente minore consumo di acqua (e di energia elettrica).

Stress idrico - Lo stress idrico fa riferimento alla capacità o incapacità di soddisfare la domanda di acqua, sia umana che da parte degli ecosistemi nel loro complesso. Lo stress idrico può fare riferimento alla disponibilità, alla qualità o all'accessibilità dell'acqua. Come strumento per la valutazione delle aree a stress idrico si è fatto riferimento all'Aqueduct Water Risk Atlas wri.org/aqueduct del World Resources Institute. Il territorio di riferimento di Start Romagna è classificato come area a stress idrico elevato (High 3-4). Per tale ragione gli utilizzi di acque per i processi industriali devono tener conto di tale situazione.

Il riutilizzo dell'acqua di processo - Gli scarichi idrici

Per le sedi operative è attivo l'impianto di trattamento delle acque prodotte dal padiglione lavaggi automatici. Il processo prevede un primo trattamento, con uno specifico depuratore preesistente, degli effluenti maggiormente inquinanti (officina, RPL, lavaggio sottotelai, carrozzeria) ed un sistema di raccolta con successivo riutilizzo dell'acqua depurata. L'acqua depurata dall'impianto viene poi lavorata dal secondo impianto, insieme al consistente volume di acqua proveniente dal padiglione Lavaggi Automatici. L'acqua, post trattamento del nuovo impianto viene poi in parte riutilizzata per il padiglione Lavaggi automatici, e per la parte eccedente, viene scaricata in pubblica fognatura con contabilizzazione specifica.

| Prelievo idrico (Mega litri) | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-----------|-------------|-------------|
| Risorse idriche di terze parti (acquedotto) | | | |
| Acqua dolce ($\leq 1,000$ mg/L Totale Solidi Disciolti) | 15 | 13,5 | 12,5 |
| Altre tipologie di acqua ($> 1,000$ mg/L Totale Solidi Disciolti) | - | - | - |
| Totale | 15 | 13,5 | 12,5 |

Nota

La definizione di acqua dolce / altre tipologie di acqua, adottata dai GRI Standards, si basa sulla norma ISO 14046:2014 e sul documento dell'USGS (United States Geological Survey), Water Science Glossary of Terms, [Dictionary of Water Terms \(usgs.gov\)](https://www.usgs.gov/science/glossary-of-terms) e sul documento dell'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) Guidelines for Drinking-water Quality (Linee guida sulla qualità dell'acqua potabile) del 2017.

Nel 2023 si è registrata un'ulteriore diminuzione di circa l'8% dei prelievi di acqua dovuta per la maggior parte alla riparazione di un guasto verificatosi alla fine del 2022 nel deposito di Cesena, ad un breve periodo di fuori servizio dell'impianto di lavaggio di Ravenna e a una diminuzione dei lavaggi di autobus nel periodo dell'alluvione del maggio 2023 (impianti di Forlì e Ravenna).

I materiali

| | |
|---|--------------|
|  | 3-3 301-1 |
|---|--------------|

Gli acquisti di materiali sono relativi in misura prevalente a ricambi e altri componenti per la manutenzione e funzionamento dei mezzi. La percentuale dei materiali acquistati provenienti da riciclo non è significativa.

Nella tabella sono riportati gli acquisti di oli lubrificanti e liquidi. Nel triennio analizzato si registra un decremento dell'acquisto di alcune tipologie di olio motore dovuti al rinnovamento del parco mezzi e un consumo costante di urea/AdBlue (utilizzato solo parzialmente negli anni precedenti l'ultimo triennio). I due aspetti sono riconducibili da una parte allo svecchiamento del parco bus e anche all'utilizzo di mezzi di ultima generazione (in prevalenza euro 6), con l'utilizzo di motori tecnologicamente più avanzati. Nello stesso tempo, grazie ad idonei catalizzatori l'additivo viene spruzzato nel flusso di scarico, abbattendo considerevolmente le emissioni di NOx, gli ossidi di azoto, in atmosfera.

| Oli e liquidi (litri) | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------------------------|---------|---------|---------|
| olio motore | 24.046 | 18.404 | 19.816 |
| olio freni | 50 | 40 | 20 |
| olio cambio automatico e idroguida | 10.273 | 7.529 | 6.925 |
| olio differenziale | 2.457 | 2.972 | 2.212 |
| paraflu o antigelo | 15.840 | 21.928 | 13.453 |
| urea | 151.366 | 150.069 | 155.557 |

Rifiuti

| | |
|---|--|
|  | 3-3 306-1 306-2 306-3 306-4 306-5 |
|---|--|

La gestione dei rifiuti avviene secondo procedure interne conformi alle disposizioni di legge vigenti. Start si connota come società di servizi e quindi come azienda a basso regime di trasformazione e scarsamente coinvolta nella produzione di scarti significativi, se si eccettuano quelli derivanti dalle attività di trasporto persone. Le tipologie e quantità di rifiuti sono legate in particolare alle attività di manutenzione dei mezzi e degli impianti.

Start Romagna, essendo produttore di rifiuti speciali sia pericolosi che non, cerca, nell'ottica di un continuo miglioramento della propria gestione, di minimizzare il proprio impatto ambientale sul territorio. Per quanto sopra si evidenzia che:

- i veicoli di nuova acquisizione sono acquistati generalmente con formula LCC, che in fase di gara generalmente premia il costruttore che dichiara una maggiore vita utile dei componenti principali con conseguente contenimento della produzione di rifiuti nell'arco vita del bene nel caso in cui i componenti principali rispettino le scadenze prospettate;
- i veicoli di nuova acquisizione previsti nei piani industriali appartengono a classi di emissione ambientale meno impattanti. Il loro acquisto consente la contemporanea dismissione dei veicoli più obsoleti e maggiormente impattanti sia dal punto di vista di emissioni ambientali che di rifiuti prodotti da manutenzione complessive.

Il flusso di generazione dei rifiuti

Start, pur non essendo una società di produzione, è attenta alla quantità e alla qualità dei rifiuti prodotti dalla sua organizzazione, come conseguenza delle attività che portano a offrire i suoi servizi. La valutazione di come i materiali si spostano in entrata, attraverso e in uscita rispetto all'organizzazione può aiutare a capire dove questi materiali diventano rifiuti all'interno della catena del valore e di come possono e devono essere trattati. Solo dalla descrizione di flusso è possibile intervenire per capire la significatività e la pericolosità di eventuali materiali in ingresso e il relativo impatto a valle nella generazione di rifiuti.

Produzione di rifiuti a monte della catena del valore - La costruzione dei mezzi è un'area rispetto alla quale l'impatto di Start Romagna è relativo alla scelta dei mezzi con minori impatti anche in termini della loro manutenzione. Un primo esempio è quello della scelta di dotare negli assi posteriori trattivi degli pneumatici ricostruiti/riscolpiti dando quindi possibilità di nuovo utilizzo alle carcasse degli pneumatici usurati, affinché anche il produttore possa essere ambientalmente meno impattante con valori ben superiori alle indicazioni contenute nelle circolari ASSTRA (min 30%).

La generazione di rifiuti all'interno dei processi Start Romagna - All'interno delle attività di Start Romagna, si individuano come input i ricambi automobilistici e i liquidi tecnici (oli motore, freni, cambi, differenziale, antigelo, urea) necessari per il funzionamento degli autobus. L'area che impatta maggiormente sui rifiuti è quella che riguarda la manutenzione degli autobus, la loro pulizia. Tra i rifiuti pericolosi prodotti a seguito di queste lavorazioni vanno annoverati oli esausti, veicoli fuori uso, batterie, filtri vari, rifiuti liquidi fra i quali soluzioni acquose di lavaggio e sgrassatura, pastiglie freni. Vanno invece annoverati tra quelli non pericolosi i metalli ferrosi e non, legno, carta, plastica, fanghi, filtri aria.

Start Romagna ha provveduto in questi anni all'aggiornamento e alla formazione professionale degli operai delle officine e del personale di manutenzione per consentire, contestualmente alle operazioni di manutenzione degli autobus, la corretta separazione degli scarti di lavorazione dei rifiuti, che vengono depositati in appositi contenitori specifici per codice EER, in modo da permettere il corretto deposito temporaneo, preliminare al conferimento a terzi con adeguate tempistiche accertate da parte dei responsabili che poi provvedono alla compilazione del registro di carico e scarico e al contatto dei soggetti autorizzati incaricati dello smaltimento.

Eguali controlli periodici vengono condotti sulle cisterne interrate non connesse ad impianti di depurazione in continuo per verificare il livello di riempimento derivanti dai processi di sgrassatura di pezzi meccanici e sottoscocche. Nel caso di produzione di rifiuti non usuali, successivamente ad un'analisi volta a comprendere il processo che ha generato il rifiuto, i responsabili della manutenzione dispongono adeguati prelievi di campionatura da destinare a laboratori specializzati al fine di una nuova classificazione e attribuzione delle caratteristiche di pericolo.

Produzione di rifiuti a valle della catena del valore - A valle della catena del valore non si trovano rifiuti significativi per quanto concerne l'impatto ambientale; anche il progressivo ricorso a forme di pagamento digitale contribuisce al ridimensionamento di rifiuti come ticket cartacei di viaggio già utilizzati.

Le quantità di rifiuti

I rifiuti vengono smaltiti ai sensi della normativa vigente e la destinazione finale degli stessi, in misura prevalente, ove possibile, è quella del recupero. Le quantità complessive dei rifiuti prodotti possono variare in relazione all'andamento ciclico di alcune operazioni, quali, nello specifico:

- operazioni di rottamazione dei bus dismessi (veicoli fuori uso);
- manutenzione periodica degli impianti, a solo titolo esemplificativo e non esaustivo fanghi da trattamento acque reflue originate dalle vasche di lavaggio;
- manutenzione programmata e correttiva ai veicoli.

La tipologia di rifiuti è riportata nella seguente tabella (quantità in tonnellate).

| Rifiuti - Totale per anno | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|---|----------|-------------|--------|----------|-------------|--------|----------|-------------|--------|
| Rifiuti pericolosi | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale |
| veicoli fuori uso | 13 | - | 13 | 453 | - | 453 | 866 | - | 866 |
| soluzioni acquose di lavaggio | - | 27 | 27 | - | 27 | 27 | - | 25 | 25 |
| rifiuti da processi di sgrassatura a vapore | - | 15 | 15 | | 11 | 11 | - | 13 | 13 |
| oli minerali per motori, ingranaggi, e lubrificazione non clorurati | 15 | - | 15 | 22 | | 22 | 20 | | 20 |
| batterie al piombo | 20 | | 20 | 18 | | 18 | 19 | - | 19 |
| acque contaminate da oli e/o idrocarburi | | 14 | 14 | | 13 | 13 | | 7 | 7 |

| | | | | | | | | | |
|--|-----------|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|
| fanghi contenenti sostanze pericolose prodotti da altri trattamenti di acque reflue industriali | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| altri | 5 | 2 | 7 | - | 9 | 9 | 12 | 0 | 12 |
| Totale | 53 | 58 | 111 | 493 | 60 | 554 | 917 | 46 | 964 |
| Incidenza su totale rifiuti | | | 49% | | | 79% | | | 84% |
| Rifiuti non pericolosi | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale | Recupero | Smaltimento | Totale |
| pneumatici fuori uso | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| metalli ferroso | 22 | - | 22 | 22 | - | 22 | 27 | - | 27 |
| metalli ferroso | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| gas in contenitori a pressione diversi da quelli di cui alle voci 160504 | - | - | - | 0 | - | 0 | - | - | - |
| rottame ferroso | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| fanghi prodotti da altri trattamenti di acque reflue industriali diversi da quelli di cui alla voce 190813 | - | 1 | 1 | - | 48 | 48 | 7 | 17 | 24 |
| lavaggio passaruote | - | - | - | - | 56 | 56 | - | 103 | 103 |
| altri | 21 | 72 | 93 | 18 | - | 18 | 34 | 2 | 36 |
| Totale | 43 | 73 | 116 | 40 | 104 | 144 | 68 | 122 | 190 |
| Incidenza su totale rifiuti | | | 51% | | | 21% | | | 16% |
| Totale | 96 | 131 | 227 | 533 | 164 | 698 | 985 | 168 | 1.154 |

Nelle unità di lavorazione di Start Romagna la produzione complessiva dei rifiuti nel triennio è tendenzialmente aumentata. Occorre tuttavia considerare che una quota parte dei rifiuti è prodotta dalle officine esterne, cui Start Romagna commissiona attività di manutenzione sia programmata che correttiva.

Di seguito è riportata la **riclassificazione per recupero e smaltimento dei rifiuti prodotti**, dalla quale si evince come questi siano destinati totalmente, attraverso soggetti terzi incaricati del carico e trasporto, verso siti esterni all'organizzazione aziendale. La quota maggiore dei rifiuti viene destinata al recupero. Nell corso del 2023 la quantità di rifiuti destinati allo smaltimento è corrispondente alle attività di conduzione degli impianti, che comportano la produzione di rifiuti destinati anche allo smaltimento. La politica di gestione dei rifiuti deve essere rivolta ad una necessaria attenzione alla prevenzione nella produzione dei rifiuti ed al loro recupero, contenendo il conferimento in discarica.

| Rifiuti / Recupero (t) - Totale per anno | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|--|----------|--------------|-----------|----------|--------------|------------|----------|--------------|------------|
| Rifiuti pericolosi | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | Totale |
| Preparazione per il riutilizzo | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Riciclaggio | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altre operazioni di recupero | - | 53 | 53 | - | 505 | 505 | - | 917 | 917 |
| Totale rifiuti pericolosi | - | 53 | 53 | - | 505 | 505 | - | 917 | 917 |
| Rifiuti non pericolosi | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | In loco |
| Preparazione per il riutilizzo | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Riciclaggio | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altre operazioni di recupero | - | 43 | 43 | - | 40 | 40 | - | 68 | 68 |
| Totale rifiuti non pericolosi | - | 43 | 43 | - | 40 | 40 | - | 68 | 68 |
| Totale rifiuti non destinati allo smaltimento | - | 96 | 96 | - | 545 | 545 | - | 985 | 985 |

| Rifiuti - Smaltimento (t) | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|---------------------------|---------|--------------|--------|---------|--------------|--------|---------|--------------|--------|
| Rifiuti pericolosi | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | Totale |

| | | | | | | | | | |
|---|---------|--------------|--------|---------|--------------|--------|---------|--------------|--------|
| Incenerimento (con recupero energetico) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Incenerimento (senza recupero energetico) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Discarica | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altre operazioni di smaltimento | - | 59 | 59 | - | 49 | 49 | - | 46 | 46 |
| Totale rifiuti pericolosi | - | 59 | 59 | - | 49 | 49 | - | 46 | 46 |
| Rifiuti non pericolosi | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | Totale | In loco | Sito esterno | Totale |
| Incenerimento (con recupero energetico) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Incenerimento (senza recupero energetico) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Discarica | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altre operazioni di smaltimento | - | 72 | 72 | - | 104 | 104 | - | 122 | 122 |
| Totale rifiuti non pericolosi | - | 72 | 72 | - | 104 | 104 | - | 122 | 122 |
| Totale rifiuti destinati allo smaltimento | - | 131 | 131 | - | 153 | 153 | - | 168 | 168 |

Biodiversità

La Biodiversità è la varietà degli esseri viventi che popolano la Terra e si misura a livello di geni, di specie, di popolazioni e di ecosistemi. Una varietà di organismi, esseri, piante, animali ed ecosistemi tutti legati l'uno all'altro, tutti indispensabili. Grazie alla biodiversità la Natura è in grado di fornire cibo, acqua, energia e risorse per la nostra vita quotidiana. La biodiversità garantisce la sopravvivenza della vita sulla Terra ed ogni organizzazione ha il dovere di preservare l'ambiente e le risorse della Terra per le generazioni future (*Fonte: WWF Italia*). L'attività di Start è improntata a criteri di tutela e conservazione dell'ambiente, per il mantenimento delle biodiversità.

La recente COP 15 (dicembre 2022) – Conferenza delle Parti della Convenzione sulla Diversità Biologica si è posta come obiettivo quello di arrestare la perdita di biodiversità e invertire l'attuale andamento negativo entro il 2030, attraverso la protezione del 30% delle terre, delle aree costiere e marine e delle acque interne del pianeta. Il 19 febbraio è stato approvato il Kunming-Montreal Global Biodiversity framework che ha definito 23 target per il raggiungimento dell'obiettivo della COP 15 e specificato le azioni e gli impegni che devono essere assunti per poterlo raggiungere.

Il tema della biodiversità è un aspetto fondamentale e necessario per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, per limitare il riscaldamento globale a 1,5 gradi come previsto dall'Accordo di Parigi e per garantire la salute e il benessere di tutte le specie viventi e del pianeta. Il mantenimento di adeguati livelli di biodiversità non è solo un obiettivo etico, ma è anche estremamente funzionale alla conservazione di buone condizioni di vita. Le specie viventi offrono infatti i cosiddetti “servizi ecosistemici”, ovvero attività di cui l'uomo beneficia senza dover sostenere alcun costo economico.

Più in generale, la tutela della biodiversità è condizione imprescindibile per condizioni di vita sane e sicure dell'uomo negli ecosistemi in cui vive. Il mantenimento della varietà di vita in essi presente è determinante per il loro equilibrio e per garantire buoni livelli di resilienza in caso di cambiamenti. Un deficit di biodiversità si può tradurre in minori capacità di ripristinare gli equilibri o nella prevaricazione di una specie su altre, con conseguenti episodi (quali eutrofizzazioni, invasione di specie aliene, ecc.) che incidono sulla salute e, più in generale, sulla qualità della vita delle persone.

La gestione delle risorse umane

| | |
|---|-----|
|  | 3-3 |
|---|-----|

I criteri ed il processo di selezione del personale di Start Romagna si fondano sul rispetto dei principi (anche di derivazione europea) di trasparenza, pubblicità e imparzialità, nonché dei principi di cui all'art. 35 comma 3 del D.Lgs. 165/2001 sul reclutamento del personale. Start Romagna applica i contratti nazionali autoferrotranvieri.

L'accesso all'impiego (sia a tempo pieno o a tempo parziale) avviene di norma attraverso apposita procedura selettiva che valuta le competenze dei candidati, come previsto dal vigente Regolamento Assunzione e Progressione del Personale. Per quanto riguarda le posizioni che richiedono professionalità specifiche difficilmente reperibili al di fuori dell'azienda, Start Romagna può provvedere a indire selezioni interne, riservate unicamente al personale dipendente, oppure a procedere con attribuzione diretta e motivata della qualifica a fronte di candidatura specifica promossa dal Responsabile e sempre previa prova attitudinale.

Nel rispetto del già citato art. 35 comma 3 del D.Lgs. 165/2001 Start Romagna si accerta che ogni procedura di selezione attuata sia accompagnata da: a) adeguata pubblicità ed imparzialità delle procedure selettive; b) adozione di meccanismi oggettivi e trasparenti idonei a verificare i requisiti attitudinali professionali; c) rispetto delle pari opportunità; d) composizione delle commissioni interne di valutazione solo con esperti di provata competenza e assenza di elementi di incompatibilità.

Negli ultimi anni, i processi di reclutamento-selezione più importanti sono da ricondurre alla ricerca di operatori di esercizio e di operatori di manutenzione da inserire in azienda a fronte del significativo "turn over" per pensionamento e per dimissioni volontarie.

Dopo avere promosso selezioni pubbliche, che a fronte dei numeri iniziali di candidati in graduatoria hanno portato a ben poche assunzioni per rinuncia in corso d'opera o inidoneità fisica alla mansione dei candidati stessi, l'azienda ha optato per l'attivazione di processi di reclutamento continuo, con il supporto di Agenzie per il Lavoro, con verifica sia delle competenze motivazionali - attitudinali sia pratiche (prova di guida o prova di officina), da parte di nostro personale esperto interno.



Dal mese di ottobre 2023 è stata promossa la terza edizione del progetto "Scuderia Start Romagna" finalizzato a reclutare giovani diplomati motivati ad intraprendere un percorso di acquisizione delle patenti professionali finanziato dall'azienda per esercitare il mestiere di autista. Le precedenti edizioni hanno portato all'assunzione di 26 autisti, di cui n.4 donne. Ai neo assunti è stato effettuato un piano di inserimento che ha consentito il loro ingresso graduale in servizio. L'azienda li ha coinvolti in momenti di aula per fornire loro le conoscenze generali di contesto, di organizzazione interna,

codice di comportamento, procedure aziendali, oltre a recepire un feed-back sull'esperienza del percorso effettuato. Sono stati nominati tutor che li hanno affiancati al momento dell'ingresso in servizio, scelti fra il personale viaggiante più esperto in grado di saper accogliere e formare i neo assunti. I tutor sono stati il loro punto di riferimento per conoscere le varie tipologie tecniche dei mezzi, effettuare manovre all'interno dei piazzali, uscire su strada per la conoscenza dei percorsi, effettuare in sicurezza manovre pericolose.

Nel 2023 si è concluso anche il progetto "Scuderia Start Romagna mecatronici", già avviato l'anno precedente, con l'assunzione di 6 nuovi operai.

Oltre al progetto "Scuderia Start Romagna", al fine di reclutare gli autisti necessari, dal mese di ottobre 2023 abbiamo attivato un nuovo canale di reclutamento con un progetto con Randstad rivolto a disoccupati che seguiranno un percorso formativo finalizzato ad acquisire le patenti superiori per essere poi assunti come autisti di linea; il primo progetto pilota è stato avviato su Ravenna e si concluderà entro i primi mesi del 2024. Seguiranno edizioni successive anche per Forlì-Cesena, e Rimini.

Comunicazione interna e dialogo con i dipendenti

Nel corso del triennio 2021-2023 sono stati avviate e consolidate azioni di comunicazione interne semplificando modelli e contenuti di una complessa serie di moduli ancora legati a vecchi schemi comunicativi ereditati dalle precedenti aziende confluite in START. Semplificare quindi è stata dunque la parola d'ordine, ovvero facilitare, snellire e chiarire ciò che deve essere comunicato dall'Azienda al personale, affinché questi traduca in azioni corrette, compiti e attività necessarie alla funzione. Una scelta cromatica unita ad una nuova grafica sono stati gli elementi utilizzati per caratterizzare i nuovi moduli per i quali è stata anche prevista una nuova impostazione linguistica basata su regole chiare e unificate per tutti. Il progetto è stato completato eliminando in maniera pressoché integrale anche l'uso del cartaceo, trasferendo tutta la nuova modulistica su due strumenti di comunicazione debitamente riorganizzati e arricchiti di sezioni e novità. Si tratta della **BACHECA NOI START**, una intranet aziendale composta da un totem e una stampante allocati in diversi punti aziendali. Questa bacheca, già presente in azienda da tempo, è stata ripensata in alcune sezioni e arricchita di contenuti. Il personale vi può accedere non solo dalle postazioni aziendali, ma anche da smartphone e da postazioni pc remote. Insieme alla bacheca anche la **CHATBOT ASSO**, una chat offerta gratuitamente a tutto il personale, è stata oggetto di rivisitazione nei suoi contenuti per offrire 4 nuove sezioni, tre delle quali collegate alla nuova modulistica ed una quarta invece relativa alle attività, eventi e iniziative di START. Entrambi questi due strumenti sono ovviamente collegati tra loro, per consentire una comunicazione tempestiva e omogenea a tutto il personale, e nel corso del 2020, per gli effetti dovuti anche alla emergenza sanitaria e all'impiego massivo dello smart working, hanno permesso di comunicare a tutto il personale in tempo reale sebbene a distanza.

Un altro importante tassello è stata la creazione della newsletter interna **SIAMO IN LINEA**, parte integrante del progetto che con lo stesso head-line ricomprende una serie di interventi orientati al recupero di una identità e al senso di appartenenza all'azienda. La newsletter con uscita cadenzata su base mensile raccoglie e presenta iniziative e progetti aziendali, ma porta in evidenza anche valori e azioni meritevoli del personale, per cercare di sviluppare e consolidare il concetto di meritocrazia e delle buone pratiche che devono essere sempre stimolate e veicolate.

Welfare – Diversity e inclusione sociale:

Progetto “Siamo in linea 2020”: Nuove sale ristoro

Il progetto di restyling delle sale ristoro, punti di aggregazione del personale, che ha visto il primo intervento nel corso del 2020, non ha mai arrestato il suo cammino completando anche la quinta sala del personale nel territorio di Ravenna (dopo i depositi di Rimini, Faenza e quella all'interno della stazione FS di Rimini).

Lo spazio, inaugurato a settembre, ubicato all'interno della palazzina presso la Stazione FS di Ravenna, è stato ristrutturato applicando sempre il concept delle altre sale con l'intento di creare un luogo accogliente e identitario. Il corner per le bevande e alimenti, quello destinato alla comunicazione e ai momenti di relax durante le pause in servizio sono le caratteristiche che si ripetono, in ciascuna delle sale che sono state realizzate, per ritrovare Start in ogni territorio dove il personale opera. Uno sforzo che vuole concretamente affermare l'attenzione verso i dipendenti e consolidare l'idea che Start è una Azienda unica del bacino Romagna.

Progetto “PINK START”

L'attenzione alla componente femminile di Start partita nel 2020 con il Progetto Pink Start ha progressivamente radicato nel personale l'idea che la donna è parte integrante di tutti i settori aziendali. La scelta operata nel 2023, dopo le “NEW ENTRY” le donne del “FRONT OFFICE” è stata quella di dare volto e voce alle donne delle “AREE AMMINISTRATIVE” con l'obiettivo di sedimentare nella cultura aziendale estesa a tutti i settori produttivi una visione paritaria della donna e dell'uomo, in una logica di rispetto nei rapporti e nelle relazioni, per favorire sempre più un clima aziendale di serena convivenza e reciproca collaborazione.

Piattaforma Welfare aziendale

E' in uso la piattaforma di welfare aziendale sulla quale il personale può scegliere di tramutare gli stessi importi maturati dal premio di produzione aziendale in servizi di welfare, di fatto non soggetti a tassazione. È intenzione dell'azienda allargare il più possibile la scelta di servizi a cui può accedere il personale. Alla piattaforma si può accedere con credenziali individuali e il lavoratore può, in autonomia, effettuare le proprie scelte, ripartendo il premio assegnatogli fra le diverse opzioni disponibili. Sulla stessa piattaforma è possibile controllare in tempo reale lo stato del proprio credito da spendere in servizi di welfare.

Nell'anno 2023 l'utilizzo della piattaforma Welfare ha riguardato unicamente i verbali di conciliazione retribuzione feriale e rispetto agli importi totali riconosciuti, il 18% è stato liquidato in busta paga e l'82% in servizi welfare.

Le relazioni industriali - La gestione delle risorse

Il Contratto collettivo di lavoro (CCNL) applicato in azienda è quello del settore Autoferrotranvieri e copre tutto il personale di Start Romagna.

Il Coinvolgimento delle Organizzazioni sindacali, pur con alcune difficoltà relative alle tempistiche delle trattative, ha permesso, grazie al significativo impegno, di continuare il confronto per migliorare il clima aziendale, nel rispetto del perseguimento degli obiettivi utili alla vita aziendale.

La storia di Start Romagna è legata alla preesistenza di tre società dell'area romagnola, la cui fusione ha prodotto la nascita dell'azienda unica, con inevitabili ripercussioni legate alla gestione di normative diverse sui territori, con la consapevolezza della necessità di superare tali problematiche ed applicare un unico trattamento.

In base alla contrattazione collettiva aziendale vigente i livelli di confronto tra le parti sociali sono i seguenti:

- 1) Tavolo negoziale centrale: rivolto ai rappresentati sindacali regionali e provinciali (cui partecipano di fatto anche le RSA) sui temi previsti dalla contrattazione collettiva nazionale e aziendale;
- 2) Tavolo sindacale di unità operativa: rivolto alle rappresentanze sindacali aziendali e provinciali delle sedi locali di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna;
- 3) Tavoli tecnici di confronto: rivolto ai delegati nominati dalle organizzazioni sindacali dei depositi di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna.

Le perduranti criticità legate alla presenza di una compagine sindacale (costituita da FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, FAISA CISAL, UGL FNA e USB Lavoro Privato) presente su tavoli negoziali separati, non hanno agevolato il dialogo con l'Azienda e hanno complicato il percorso verso la sottoscrizione di accordi di secondo livello che vedessero l'adesione da parte di tutte le organizzazioni sindacali.

Le relazioni sindacali si sono articolate attraverso riunioni ufficiali, la sottoscrizione di accordi, le frequenti occasioni informali di incontro con i delegati sindacali, la gestione della corrispondenza e delle istanze formulate dalle diverse organizzazioni dei lavoratori.

Nel 2023 l'azienda ha complessivamente ricevuto/gestito 386 istanze sindacali presentate in forma scritta, alle quali nel 90,2% dei casi è stato dato riscontro, in forma scritta o verbale o durante gli incontri tra le parti. Gli incontri ufficiali con le organizzazioni sindacali tenutisi nel 2023 sono stati 54; di questi, 35 hanno riguardato il tavolo negoziale centrale. A questi incontri si sono aggiunte le riunioni tecniche (tavoli tecnici di confronto) riguardanti, ad esempio, le commissioni turni per il personale viaggiante, gli incontri per i piani ferie 2023/2024 del personale di guida, la "commissione paritetica" del bacino di Ravenna, ecc. .

Ai sensi della normativa vigente in materia di scioperi nei servizi pubblici essenziali (legge 146/1990), le Organizzazioni sindacali aziendali hanno avviato per 10 volte le procedure di raffreddamento e conciliazione, comunemente note come stati di agitazione sindacale. Delle 14 iniziative di sciopero proclamate dalle Organizzazioni sindacali, 8 sono rientrate nell'ambito di iniziative nazionali a cui le OOSS aziendali hanno aderito a livello locale e 4 sono state revocate/differite, a seguito dell'intervento della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali (CGSSE) o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli scioperi che nel 2023 hanno registrato l'effettiva astensione dal lavoro da parte dei lavoratori sono stati complessivamente 10.

| Relazioni sindacali | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|------|
| Numero istanze sindacali pervenute | 375 | 373 | 337 | 386 |
| Numero incontri sindacali | 64 | 85 | 61 | 54 |
| Stati di agitazione sindacale | 10 | 16 | 6 | 10 |
| Numero di scioperi (con l'effettiva astensione dal lavoro) | 14 | 15 | 12 | 10 |
| Numero di accordi/intese sottoscritte con le OOSS aziendali | 12 | 6 | 9 | 9 |

Nell'anno 2023 è stato raggiunto un importante accordo di secondo livello per il personale di officina finalizzato, in coerenza con gli obiettivi del Piano Industriale, ad un impiego più efficiente ed allo sviluppo delle competenze del personale, alla riduzione delle esternalizzazioni ed all'armonizzazione dei trattamenti economici e normativi. Un altro

importante accordo che è stato sottoscritto è stato l'accordo quadro per il trattamento della retribuzione feriale, da cui sono scaturiti oltre 650 verbali transattivi individuali.

Abbiamo anche dedicato diversi incontri relativi al Premio di Risultato, al Lavoro Agile e al trattamento economico del personale assunto dopo la data di costituzione di Start Romagna, argomenti sui quali ancora non è stato conseguito un accordo anche se la discussione continua.

Le persone di Start Romagna

| | |
|---|-------|
|  | 3-3 |
| | 401-1 |
| | 401-2 |
| | 401-3 |

L'organico

Nella seguente tabella viene riportata la distribuzione del personale di Start per territorio di riferimento. La maggioranza dei dipendenti sono in capo alla sede generale di Rimini. Presso l'area di Ravenna, compresi tra gli autisti, figurano anche 11 addetti al traghetto.

| Dipendenti per territorio | | | |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| | 2021 | 2022 | 2023 |
| Cesena | 167 | 169 | 163 |
| Forlì | 201 | 189 | 190 |
| Ravenna | 181 | 182 | 180 |
| Rimini | 432 | 427 | 432 |
| Totale | 981 | 967 | 965 |

Il turnover

| Assunzioni per fascia età | | | | | | | | | |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Fino a 29 anni | 4 | 23 | 27 | 5 | 24 | 29 | 7 | 16 | 23 |
| Da 30 a 50 anni | 10 | 49 | 59 | 9 | 64 | 73 | 7 | 38 | 45 |
| Oltre 50 anni | 1 | 8 | 9 | 1 | 11 | 12 | 2 | 7 | 9 |
| Totale | 15 | 80 | 95 | 15 | 99 | 114 | 16 | 61 | 77 |

| Cessazioni per fascia età | | | | | | | | | |
|---------------------------|----------|-----------|-----------|----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Fino a 29 anni | - | 27 | 27 | - | 15 | 15 | 4 | 8 | 12 |
| Da 30 a 50 anni | 3 | 31 | 34 | 6 | 58 | 64 | 3 | 26 | 29 |
| Oltre 50 anni | - | 1 | 1 | 3 | 46 | 49 | 4 | 34 | 38 |
| Totale | 6 | 62 | 68 | 9 | 119 | 128 | 11 | 68 | 79 |

Negli ultimi due anni il turn-over è stato particolarmente elevato per il pensionamento anticipato di operatori d'esercizio, in virtù delle riforme previdenziali in vigore per le misure previste per i lavori usuranti oltre che per dimissioni volontarie. Va inoltre considerata la particolare la situazione del mercato del lavoro soprattutto per quanto riguarda l'assunzione del personale di guida. Il turn over del personale è cresciuto sia per l'effetto sulle nuove generazioni della pandemia in termini di aspettative sulla qualità della vita, soprattutto per il lavoro su turni, che per i livelli retributivi, ritenuti sempre meno adeguati al costo della vita.

| Motivi cessazione | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | Totale | donne | uomini | totale |

| | | | | | | | | | |
|------------------------------|----------|-----------|-----------|----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| Uscite volontarie | - | 27 | 27 | 3 | 23 | 26 | 7 | 38 | 45 |
| Pensionamento | 3 | 31 | 34 | 2 | 35 | 37 | - | 24 | 24 |
| Licenziamento | - | 1 | 1 | - | 5 | 5 | | 3 | 3 |
| Altro (contratti tempo det.) | 3 | 3 | 6 | 4 | 56 | 60 | 4 | 3 | 7 |
| Totale | 6 | 62 | 68 | 9 | 119 | 128 | 11 | 68 | 79 |

| Tasso turnover per genere | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|--------------------------------|-------|--------|-------------|-------|--------|--------------|-------|--------|--------------|
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Turnover negativo (cessazioni) | 5% | 7,2% | 6,9% | 7,1% | 14,1% | 13,2% | 8,4% | 8,2% | 8,2% |
| Turnover positivo (assunzioni) | 12,5% | 9,3% | 9,7% | 11,9% | 11,8% | 11,8% | 12,2% | 7,3% | 8,0% |
| Turnover complessivo | 7,5% | 2,1% | 2,8% | 4,8% | -2,4% | -1,4% | 3,8% | -0,8% | -0,2% |

| Tasso turnover per fascia di età | 2021 | | | | 2022 | | | | 2023 | | | |
|----------------------------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|
| | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | Totale | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | Totale | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | Totale |
| Turnover negativo | 37,9% | 3,7% | 9,3% | 7,1% | 37,5% | 12,4% | 11,6% | 13,0% | 24% | 6,2% | 8,5% | 8,4% |
| Turnover positivo | 93,1% | 11,4% | 2,2% | 10,0% | 72,5% | 14,1% | 2,8% | 11,6% | 46,0% | 9,6% | 2,0% | 12,2% |
| Turnover complessivo | 55,2% | 7,8% | -7,1% | 2,8% | 35,0% | 1,7% | -8,7% | -1,4% | 22,0% | 3,4% | -6,5% | 3,8% |

Riportiamo infine, vista l'incidenza numerica e le recenti difficoltà emerse sul mercato del lavoro in merito alla loro assunzione, una analisi della **popolazione dei conducenti di linea**, in base alla distribuzione sul territorio, rispettivamente **per anzianità anagrafica e per anzianità aziendale**.

Il dato, misurato su base annua, aiuta a comprendere meglio la ricaduta sul servizio offerto, l'effetto del turn over, l'importanza della definizione dei criteri di assunzione e l'evidenziazione di eventuali criticità di gestione. La popolazione si concentra percentualmente tra i 40 e i 60 in modo abbastanza omogeneo tra gli impianti; solo su Rimini risulta una maggiore concentrazione tra i 30 e 40 anni. La popolazione più giovane non va oltre il 4%.

Popolazione aziendale - conducenti per età al 31.12.2023

| Fasce di età | Forlì-Cesena | Ravenna | Rimini | Totale complessivo |
|---------------|--------------|------------|------------|--------------------|
| 20-30 | 11 | 8 | 11 | 30 |
| 31-40 | 29 | 12 | 56 | 97 |
| 41-50 | 97 | 48 | 97 | 242 |
| 51-60 | 108 | 57 | 110 | 275 |
| >60 | 11 | 4 | 15 | 30 |
| Totale | 256 | 129 | 289 | 674* |

*Il dato riporta anche il personale di guida temporaneamente o definitivamente inidoneo alla guida in linea (non comprende gli addetti al traghetto)

Popolazione aziendale conducente per anzianità al 31.12.2023

| anzianità | Forlì-Cesena | Ravenna | Rimini | Totale complessivo |
|---------------|--------------|------------|------------|--------------------|
| 0-5 | 94 | 36 | 81 | 211 |
| 6-10 | 8 | 5 | 7 | 20 |
| 11-15 | 20 | 10 | 49 | 79 |
| 16-20 | 58 | 33 | 67 | 158 |
| 21-25 | 55 | 17 | 17 | 89 |
| 26-30 | 12 | 20 | 57 | 89 |
| >30 | 9 | 8 | 11 | 28 |
| Totale | 256 | 129 | 289 | 674* |

*Il dato riporta anche il personale di guida temporaneamente o definitivamente inidoneo alla guida in linea (non comprende gli addetti al traghetto)

Per questo aspetto la popolazione presente tra 0 e 5 anni tocca il 31% dell'intera popolazione autisti, contro il 50% circa della fasce tra i 16 e i 30, a riprova di un profondo cambiamento del bagaglio esperienziale e professionale aziendale su questo segmento.

Assenze dal lavoro

Nell'ultimo triennio non registriamo variazioni sensibili tra le causali delle assenze dal lavoro. Nell'anno 2023, in rapporto ai due anni precedenti, i valori di assenteismo del personale sono leggermente migliorati per quanto riguarda l'incidenza della malattia mentre si registra un peso maggiore di quelli legati ai congedi.

| Ore di assenza per tipologia | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Infortuni | 2,32% | 2,19% | 2,00% |
| Malattie | 26,63% | 26,91% | 23,72% |
| Congedi (maternità – parentali) | 2,80% | 2,75% | 1,52% |
| Altro | 68,25% | 68,16% | 72,76% |
| Totale | 100% | 100% | 100% |

Diversità e pari opportunità

| | |
|---|--------------------------------|
|  | 3-3 405-1 405-2 406-1 |
|---|--------------------------------|

La percentuale complessiva di dipendenti di genere femminile è del 13,6% al 31 dicembre 2023. Tale percentuale, cresciuta rispetto all'anno scorso, risente delle **caratteristiche occupazionali storiche del settore** e, in particolare, della predominanza di uomini tra gli autisti (92,3% al 31 dicembre 2023). L'incidenza del personale femminile tra gli impiegati e quadri è al 42,2%. La percentuale femminile è ben rappresentata fra i responsabili: il 39% degli impiegati con funzioni di responsabilità è femminile. Non sono presenti donne fra i dirigenti (4).

| Dipendenti per categoria / genere | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Dirigenti | - | 4 | 4 | - | 4 | 4 | - | 4 | 4 |
| Impiegati/Quadri | 73 | 98 | 171 | 74 | 100 | 174 | 78 | 107 | 185 |
| Operai | - | 82 | 82 | - | 79 | 79 | - | 91 | 91 |
| Autisti | 47 | 677 | 724 | 52 | 658 | 710 | 53 | 632 | 685 |
| Totale | 120 | 861 | 981 | 126 | 841 | 967 | 131 | 834 | 965 |

| Dipendenti per categoria / genere % | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Dirigenti | 0,0% | 0,4% | 0,4% | 0,0% | 0,4% | 0,4% | 0,0% | 0,4% | 0,4% |
| Impiegati/Quadri | 7,4% | 10,0% | 17,4% | 7,7% | 10,3% | 18,0% | 8,1% | 11,1% | 19,2% |
| Operai | 0,0% | 8,4% | 8,4% | 0,0% | 8,2% | 8,2% | 0,0% | 9,4% | 9,4% |
| Autisti | 4,8% | 69,0% | 73,8% | 5,4% | 68,0% | 73,4% | 5,5% | 65,5% | 71,0% |
| Totale | 12,2% | 87,8% | 100,0% | 13,0% | 87,0% | 100,0% | 13,6% | 86,4% | 100,0% |

| Dipendenti per fascia di età / genere | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Fino a 29 anni | 7 | 23 | 30 | 11 | 36 | 47 | 9 | 41 | 50 |
| Da 30 a 50 anni | 58 | 427 | 485 | 63 | 421 | 484 | 69 | 398 | 467 |
| Oltre 50 anni | 52 | 369 | 421 | 52 | 384 | 436 | 53 | 395 | 448 |
| Totale | 117 | 819 | 936 | 126 | 841 | 967 | 131 | 834 | 965 |

| Dipendenti per fascia di età / genere % | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Fino a 29 anni | 0,7% | 2,5% | 3,2% | 1,1% | 3,7% | 4,9% | 0,9% | 4,2% | 5,2% |
| Da 30 a 50 anni | 6,2% | 45,6% | 51,8% | 6,5% | 43,5% | 50,1% | 7,2% | 41,2% | 48,4% |
| Oltre 50 anni | 5,6% | 39,4% | 45,0% | 5,4% | 39,7% | 45,1% | 5,5% | 40,9% | 46,4% |
| Totale | 12,5% | 87,5% | 100,0% | 13,0% | 87,0% | 100,0% | 13,6% | 86,4% | 100,0% |

| Dipendenti per categoria / fascia di età | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|-----------------|---------------|------------|----------------|-----------------|---------------|------------|----------------|-----------------|---------------|------------|
| | 2021 | | | | 2022 | | | | 2023 | | | |
| | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | totale | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | totale | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | totale |
| Dirigenti | | | 4 | 4 | | | 4 | 4 | | | 4 | 4 |
| Impiegati/Quadri | 11 | 83 | 77 | 171 | 12 | 78 | 84 | 174 | 12 | 79 | 94 | 185 |
| Operai | 11 | 38 | 33 | 82 | 8 | 35 | 36 | 79 | 13 | 41 | 37 | 91 |
| Autisti* | 18 | 397 | 309 | 724 | 27 | 371 | 312 | 710 | 25 | 347 | 313 | 685 |
| Totale | 40 | 518 | 423 | 981 | 47 | 484 | 436 | 967 | 50 | 467 | 448 | 965 |

*compresi operatori del traghetto

| Dipendenti per categoria / fascia di età % | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|-----------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|---------------|---------------|
| | 2021 | | | | 2022 | | | | 2023 | | | |
| | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | totale | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | totale | Fino a 29 anni | Da 30 a 50 anni | Oltre 50 anni | totale |
| Dirigenti | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,4% |
| Impiegati/Quadri | 1,1% | 8,7% | 8,2% | 17,9% | 1,2% | 8,1% | 8,7% | 18,0% | 1,2% | 8,2% | 9,7% | 19,2% |
| Operai | 1,2% | 4,0% | 3,5% | 8,7% | 0,8% | 3,6% | 3,7% | 8,2% | 1,3% | 4,2% | 3,8% | 9,4% |
| Autisti* | 1,0% | 39,2% | 32,8% | 73,0% | 2,8% | 38,4% | 32,3% | 73,4% | 2,6% | 36,0% | 32,4% | 71,0% |
| Totale | 3,2% | 51,8% | 45,0% | 100,0% | 4,9% | 50,1% | 44,4% | 100,0% | 5,2% | 48,4% | 46,4% | 100,0% |

*compresi operatori del traghetto

I congedi parentali per maternità previsti dal Dlgs 151/01 sono particolarmente elevati anche per la fruizione dei congedi da parte dei padri, caratteristica questa che qualifica il trasporto pubblico locale.


| Congedi parentali | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|-------------------|-------|--------|--------------|-------|--------|--------------|-------|--------|--------------|
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Numero congedi | 6 | 95 | 101 | 4 | 118 | 122 | 9 | 123 | 132 |
| Giornate fruita | 394 | 1.503 | 1.897 | 47 | 1.831 | 1.878 | 464 | 2.152 | 2.616 |

Gli indicatori riportati nella seguente tabella mostrano, per genere, il rapporto percentuale fra parametro medio di inquadramento e retribuzione annua lorda. Le percentuali sono calcolate solo per il personale a tempo pieno che ha lavorato per l'intero anno. Il personale femminile ha un parametro di inquadramento superiore rispetto agli uomini (esclusi i dirigenti) tuttavia la retribuzione annua lorda, anche nel 2023, risulta leggermente inferiore.

| Rapporto retribuzioni | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|--------------------------|---------|---------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|
| | donne | uomini | Start | donne | uomini | Start | donne | uomini | Start |
| Parametro medio | 102,40% | 99,80% | 100% | 103,9% | 99,5% | 100% | 102,4% | 97,76% | 100% |
| Retribuzione annua lorda | 98,90% | 100,10% | 100% | 99,8% | 100% | 100% | 98,3% | 100,2% | 100% |

I benefit standard che sono normalmente erogati ai dipendenti a tempo pieno dell'organizzazione come il welfare aziendale, l'accesso a forme di assistenza sanitaria, previdenza integrativa, congedo parentale, contributi pensionistici non sono oggetto di diverso riconoscimento tra il personale assunto a tempo indeterminato e quello assunto a tempo determinato né per genere.

Formazione e sviluppo delle competenze

| | |
|---|-----------------------|
|  | 3-3 404-1 404-2 |
|---|-----------------------|

Start Romagna pone particolare attenzione alla formazione del personale. L'obiettivo è quello di assicurare il rispetto dei requisiti di competenza necessari per un adeguato svolgimento delle mansioni previste dai vari ruoli lavorativi. Viene elaborato un piano formativo annuale sulla base dei fabbisogni formativi, aggiornato nel corso d'anno a seguito di cambiamenti non prevedibili che possono intervenire.

Il piano formativo prevede l'erogazione della formazione obbligatoria per legge (es. sicurezza) definita tramite uno specifico scadenziario e il costante aggiornamento tecnico e professionale per lo sviluppo delle competenze trasversali.

Le macro aree di indirizzo per l'analisi dei fabbisogni formativi sono:

- soddisfazione dei requisiti minimi previsti da norme o leggi;
- bisogni legati all'organizzazione o riorganizzazione aziendale a seguito di indirizzi strategici contenuti nel Piano Industriale;
- progetti speciali aziendali;
- aggiornamento e sviluppo continuo di competenze trasversali, relazionali, comunicative; competenze tecnico/professionali.

Start Romagna effettua un monitoraggio periodico delle competenze e delle potenzialità necessarie per mantenere costantemente adeguate le prestazioni di lavoratori che occupano posizioni strategiche aziendali (apicali e capi intermedi) e adotta percorsi formativi specifici e/o di coaching individuale per supportarne la motivazione e lo sviluppo professionale. Ogniqualvolta una nuova risorsa viene introdotta in organico è previsto un piano di inserimento, che si sviluppa attraverso modalità formative d'aula e di affiancamento on the job.

Il processo formativo prevede diversi momenti di valutazione, supportati da apposita modulistica aziendale: a) valutazione del gradimento da parte dei partecipanti su diversi aspetti organizzativi (contenuti del corso - chiarezza del formatore - organizzazione); b) valutazione dell'apprendimento teorico; c) valutazione dell'efficacia formativa da parte del responsabile o mediante acquisizione di un attestato di superamento di una prova finale, ove previsto.

La scala di gradimento per la valutazione di corsi da parte dei partecipanti è stata fissata da 1 a 7. Tale indice misura la percezione dei partecipanti su alcuni fattori formativi (organizzazione del corso, competenza del formatore, applicabilità delle tematiche nel proprio lavoro). I risultati del 2023 si attestano nella fascia alta della valutazione, e riportano miglioramenti su tutte le tipologie di formazione e addestramento.

| Corsi di formazione – Gradimento (Scala da 1 a 7) | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|
| Indice di gradimento – Formazione interna | 6,14 | 6,14 | 6,29 |
| Indice di gradimento – Formazione esterna | 5,09 | 5,76 | 6,50 |
| Indice di gradimento - Addestramento | 6,31 | 6,38 | 6,43 |

L'impegno – Ore di formazione

L'andamento delle ore di formazione erogate 2023 mostra un significativo aumento rispetto al totale dell'anno precedente (+3.835 ore). Questa variazione è da riportare prevalentemente all'aumento di attività formativa nei confronti dei neo assunti coinvolti in piani inserimento graduale alla mansione, sia all'interno delle funzioni di staff, che in officina come operai e all'esercizio come autisti.

Fra le attività formative maggiormente innovative che hanno interessato il 2023, annoveriamo:

- la continuazione del percorso formativo "Playmobility – Start 4.0" in collaborazione con la società PRAXI finalizzato ad incrementare la costruzione di una nuova cultura orientata al cliente. Un gruppo di colleghi è stato coinvolto nella costruzione della Survey "Viaggiamo insieme al cliente" somministrata "on line" a tutto il personale di staff, seguiti da webinar di sensibilizzazione sui risultati emersi che hanno fornito il livello di maturità aziendale rispetto alla cultura di orientamento ai clienti interni ed esterni della nostra organizzazione.

- la formazione sulla "Gestione del rischio aggressione", valida anche ai fini dell'aggiornamento della formazione specifica sicurezza, ad un gruppo selezionato di 40 addetti che svolgono mansioni di front-line con i clienti (autisti, personale di biglietteria e di customer care). Obiettivo è stato quello di fornire loro strumenti pratici per gestire il rischio derivante dal pericolo di aggressione fisica o verbale e aiutarli nella metabolizzazione dell'evento aggressivo. La metodologia utilizzata è stata quella teatrale, in cui il partecipante "narratore" descrive un'esperienza vissuta in prima persona che aiuta a sviluppare la capacità di diagnosticare, raccogliere informazioni e di guardare al medesimo problema da angolazioni e con prospettive differenti.
- La gestione della prima edizione del progetto Scuderia operai mecatronici che ha visto l'inserimento di n. 6 giovani selezionati per entrare nelle officine, coinvolti in un percorso formativo di alcuni mesi sull'aggiornamento delle competenze di manutenzione. L'azienda ha monitorato la loro crescita professionale sia durante i momenti di aula che durante i successivi mesi di ingresso presso le officine dove è continuato l'affiancamento on the job da parte dei loro tutors.
- Aggiornamento professionale del personale della funzione acquisti e contratti sulle novità introdotte dal nuovo Codice dei contratti pubblici che segna una profonda svolta e discontinuità, anche sul piano culturale, nella disciplina del public-procurement. Nell'ambito del percorso sono stati esaminati gli interventi normativi sui settori speciali a cui viene dedicato il libro III che merita alcune riflessioni e approfondimenti per le novità che introduce.

L'aggiornamento annuale sulla normativa PRIVACY

A partire dal 2023 in conformità al dettato del GDPR che stabilisce che chi tratta dati personali lo può fare solo se adeguatamente formato, Start Romagna ha deciso di rafforzare l'obbligo formativo prevedendo un aggiornamento annuale per tutti i lavoratori che occupano prevalentemente posizioni impiegatizie. Nel corso del 2023 sono state formate 213 persone in prevalenza impiegati per un totale di 426 ore.

| Totale Ore di formazione per categoria dipendenti | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Dirigenti | | 111 | 111 | - | 42 | 42 | | 62 | 62 |
| Impiegati | 1.460 | 2.613 | 4.072 | 1.083 | 1.705 | 2.787 | 2.996 | 1.368 | 4.364 |
| Operai | - | 1.457 | 1.457 | - | 2.649 | 2.649 | - | 2.729 | 2.729 |
| Operatori di esercizio* | 162 | 3.908 | 4.070 | 722 | 5.070 | 5.792 | 829 | 4.613 | 5.441 |
| Totale | 1.621 | 8.088 | 9.709 | 1.804 | 9.465 | 11.269 | 3.825 | 8.771 | 12.596 |

*compresi operatori del traghetto

Le ore medie di formazione per dipendente nel 2023 sono 13,05 rispetto alle ore 12,00 del 2022 superando in questo anche l'obiettivo di 10,08 h medie per addetto concordato con gli istituti bancari per il finanziamento da loro predisposto a favore di Start per gli investimenti utili al rinnovo del parco mezzi.

| Ore medie di formazione per dipendente (da anagrafica) | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Dirigenti | | 28 | 28 | | 10 | 10 | | 15 | 15 |
| Impiegati | 20 | 27 | 24 | 15 | 17 | 16 | 38 | 13 | 24 |
| Operai | | 18 | 18 | | 34 | 34 | | 30 | 30 |
| Operatori di esercizio* | 3 | 6 | 6 | 14 | 8 | 11 | 16 | 7 | 8 |
| Media complessiva | 14 | 9 | 10 | 14 | 11 | 12 | 29 | 11 | 13 |
| Ore complessive formazione | 1.621 | 8.088 | 9.709 | 1.804 | 9.465 | 11.269 | 3.825 | 8.771 | 12.596 |

*compresi operatori del traghetto

I lavoratori coinvolti in attività formative nel 2023, conteggiati una sola volta indipendentemente dal numero di eventi a chi hanno partecipato, sono pari al **63% delle forze in organico**. Rapportando questo dato all'aumento delle ore di formazione, si evince che i lavoratori formati nel 2023, seppur in numero inferiore rispetto al 2022, sono stati coinvolti in attività formative di maggior durata.

| indicatori personale formato | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------------|------------|------------|
| almeno una volta | 730 | 875 | 608 |
| Dipendenti formati almeno una volta sul totale | 74% | 90% | 63% |

| Moduli formazione - Sicurezza | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|
| Sicurezza - Ore. | 2.306 | 3.498 | 2.706 |
| Numero totale eventi formativi | 725 | 1.403 | 1.015 |
| Di cui sicurezza - Numero | 106 | 143 | 110 |

¹Considerati gli accessi individuali alla piattaforma di E-learning

Si parla di formazione obbligatoria da D.lgs 81/08 e da Codice della Navigazione (traghetto) per quanto riguarda i lavoratori marittimi del traghetto. Questi ultimi nel 2023 hanno frequentato corsi base e di aggiornamento presso i Centri formativi abilitati, sulle seguenti tematiche :

- ✓ Antincendio avanzato
- ✓ Gestione delle emergenze a bordo

Quello della sicurezza è stato l'impegno formativo più significativo in termini di ore (2706 h) in quanto ha compreso gli aggiornamenti in scadenza nell'anno ex Dlgs 81 e la formazione per i neo assunti derivante da un significativo turn over. Sono già stati avviati nel corso del 2023 e proseguiranno anche nel 2024 nuove modalità di gestione del reclutamento per il personale di guida con finanziamento integrale del costo delle patenti professionali anche grazie al supporto di una agenzia territoriale del lavoro in virtù di specifici fondi pubblici.

Per il 2024 lo sforzo espresso dalla programmazione della formazione si concentrerà su tre direttive: la prosecuzione della formazione sul rischio aggressione da estendersi ad un numero di ulteriori conducenti, l'addestramento sulle competenze necessarie alla manutenzione elettrica dei nuovi autobus "ecologici" da rivolgere a tutti gli operatori di manutenzione e infine l'addestramento alla guida dei mezzi elettrici presso le residenze dove verrà avviato l'elettrificazione del parco.

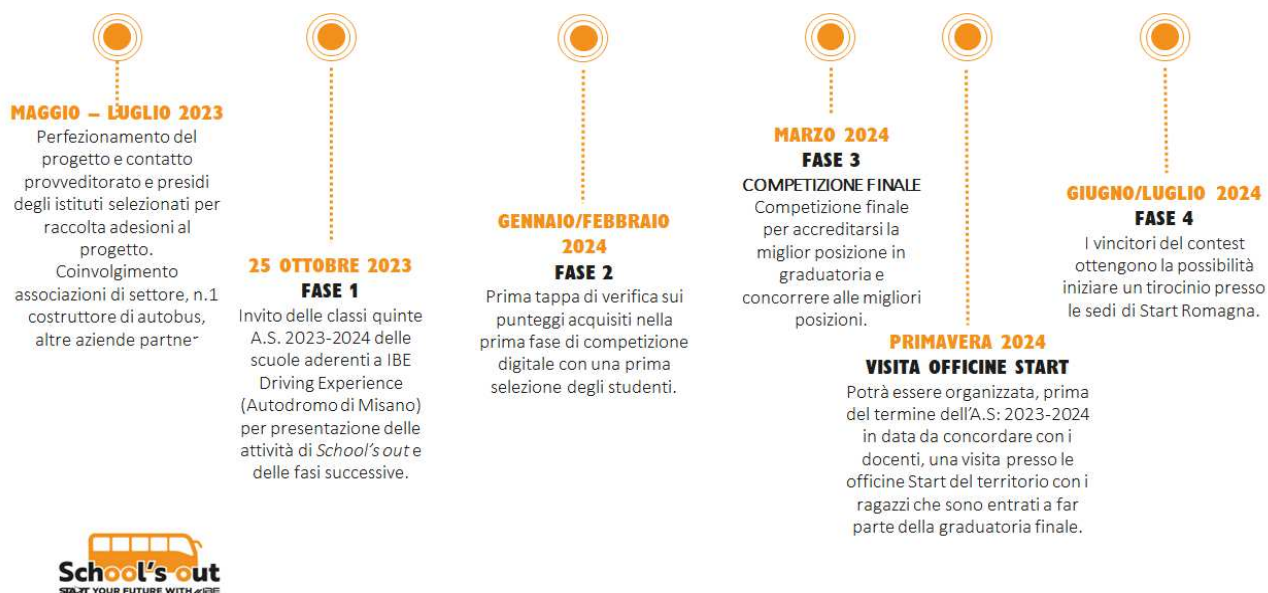
FOCUS : Ibe. Per una nuova forma di recruiting.

| | |
|---|---|
|  | <p>Il settore del pubblico trasporto persone, pur rappresentando un ottimo bacino occupazionale per i giovani diplomati nelle materie tecniche, sta vivendo grandi difficoltà a reperire figure professionali qualificate.</p> <p>IBE (IBE INTERMOBILITY AND BUS EXPO principale Fiera per l'industria degli autobus e del trasporto pubblico locale) e Start Romagna, nel loro ruolo di interlocutori privilegiati del settore autobus ed in seguito al successo delle prime edizioni del progetto Scuderia Start Romagna presentato a IBE Driving Experience nel 2021, hanno proposto un nuovo format coinvolgente ed emozionale dedicato alle scuole superiori con indirizzo meccanico, elettronico e mecatronico, il cui obiettivo è dare ai ragazzi competenze da poter spendere nel mondo del lavoro e contemporaneamente appassionarsi al mestiere e al settore.</p> |
|---|---|

L'obiettivo è quello di:

- Far conoscere ai ragazzi le possibilità occupazionali offerte dal settore del tpl
- Rendere il settore nuovamente attrattivo per i giovani, ingaggiarli già all'ultimo anno di scuola superiore, prima del diploma, con modalità alternative rispetto a quelle tradizionali
- Offrire una esperienza divertente ed emozionante che permetta loro di comprendere l'elevata complessità e l'innovazione tecnologica che caratterizza le nuove professioni all'interno del settore manutentivo, oltre alle competenze di ruolo (soft skills) determinanti per avere successo nel lavoro.

TIME LINE DEL PROGETTO



FASE 1

Dopo una accurata promozione del progetto presso gli istituti tecnici della Romagna condotta a Maggio-Luglio del 2023, coloro che hanno aderito all'iniziativa (studenti e professori), sono stati invitati all'Open day che si è tenuto nella mattinata del 25 Ottobre 2023 presso il Misano World Circuit Marco Simoncelli all'interno della cornice di IBE Driving Experience.



Durante l'intervento, dopo una breve fase di introduzione, Laborplay, start-up innovativa approvata come spin-off dell'Università degli Studi di Firenze specializzata ad analizzare e sviluppare "human skill" attraverso un processo di natura ludica, ha invitato i ragazzi ad un gioco (*) che consente di coniugare formazione e divertimento intrattenendoli nell'allenamento di competenze fondamentali per chi ricopre la posizione dell'operatore di officina, ossia "problem solving", "teamworking" e "comunicazione efficace

(*) Il gioco su cui si sono cimentati i ragazzi è stato **Explode**: l'obiettivo era quello di provare a disinnescare una bomba in 5 minuti. Per giocare i partecipanti sono stati suddivisi in squadre e si sono riuniti intorno a un PC che veniva utilizzato solo dall'artificiere di turno. Questo, una volta avviato il gioco e il timer, si è trovato di fronte a una bomba e poteva muoverla e interagire con i suoi componenti utilizzando il mouse. I restanti partecipanti avevano invece, il compito di consultare il manuale cartaceo dove erano descritte le possibili procedure da seguire, come: tagliare il filo rosso, premere un tasto per qualche secondo o magari controllare se il numero di serie era pari o dispari. Il vincolo stava nei ruoli: l'artificiere non poteva consultare direttamente il manuale e i partecipanti che leggevano il manuale non potevano vedere direttamente la bomba.

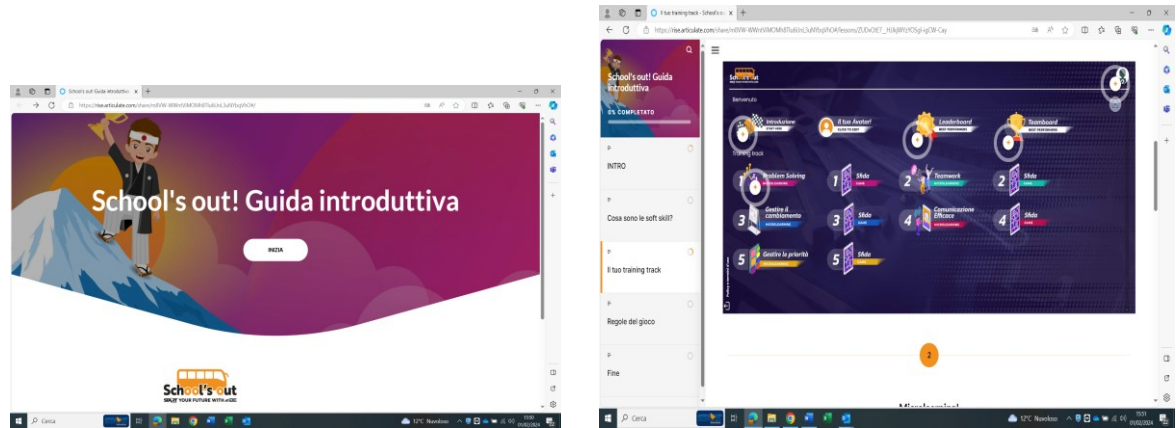


Terminato il gioco i ragazzi hanno avuto la possibilità di provare un nuovo simulatore di guida autobus e fare un giro di pista su un mezzo elettrico di ultima generazione.

FASE 2

Per tenere ingaggiati gli studenti per tutta la durata del progetto, una volta al mese (da ottobre a marzo) i ragazzi ricevono via mail da Start Romagna un guanto di sfida: partecipare ad un gioco sulla piattaforma School's Out ideata e gestita da Laborplay, personalizzata in base alle specifiche di Start Romagna, che consente di allenare il loro potenziale su determinate soft skills, accumulando punti e badge per l'Avatar prescelto. Il tutto con una grafica ed

un contesto accattivante. Per stimolare una sana competizione, ad ogni puntata di gioco è visibile la graduatoria dei migliori sia a livello individuale che di istituto scolastico di appartenenza. Durante tutto il percorso Start monitora lo stato di avanzamento del gioco e stimola la partecipazione entrando nelle scuole coinvolte per ricevere feed back sia da parte degli studenti che degli insegnanti.




FASE 3
Al termine di tutte le puntate di gioco si prende atto della graduatoria finale e dei migliori giocatori ai quali Start Romagna, una volta diplomati, offrirà l'opportunità di una offerta di lavoro presso le officine aziendali. Per preparare il terreno ed avvicinare il mondo del lavoro alla realtà scolastica, già prima del termine delle scuole, verrà organizzata una visita guidata presso una delle nostre Officine.

FASE 4
Il progetto "School's out" utilizza il gioco come laboratorio esperienziale al fine di facilitare l'apprendimento ed il processo di selezione di giovani talenti. In questa fase agli studenti diplomati che avranno realizzato i migliori punteggi nel gioco, entreranno nelle nostre officine. L'esperienza ludica varrà quindi come strumento innovativo di selezione /valutazione dei migliori "giocatori", perché "giocare è una cosa seria"!



Salute e sicurezza sul lavoro

| | |
|---|--------|
|  | 3-3 |
| | 403-1 |
| | 403-2 |
| | 403-3 |
| | 403-4 |
| | 403-5 |
| | 403-6 |
| | 403-7 |
| | 403-8 |
| | 403-9 |
| | 403-10 |

Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro e lavoratori coperti

La salute e sicurezza dei lavoratori sono tutelate da Start Romagna operando in conformità alla normativa di riferimento in materia a livello nazionale (costituita ad oggi dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.) e rappresentano uno dei principali obiettivi dell'Azienda. L'Organizzazione adotta volontariamente un Sistema di Gestione per la tutela della Salute e Sicurezza (SGS-SL) dei propri lavoratori. Il SGS-SL è certificato da ente esterno accreditato come conforme allo Standard UNI EN ISO 45001:2018. Il SGS-SL è applicato a tutte le attività svolte dall'Organizzazione e quindi a tutti i lavoratori che da essa dipendono.

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

L'identificazione dei pericoli e la successiva valutazione dei rischi sono condotti secondo procedure conformi ai requisiti specifici fissati dalla normativa in vigore e sono sotto la responsabilità del Datore di lavoro, che la esegue con la collaborazione del Servizio di Prevenzione e Protezione, anche mediante il coinvolgimento di tecnici esterni specializzati nelle valutazioni dei rischi specifici di riferimento (es. valutazione dei rischi da esposizione al rumore, valutazione dei rischi da esposizione a vibrazioni, ecc.). Tali valutazioni si esplicitano mediante la redazione di relativi DVR e con la definizione di uno specifico Programma di Miglioramento e/o Adeguamento.

La definizione delle misure di prevenzione e protezione da adottare per ridurre i rischi presenti segue la seguente gerarchia:

- riduzione dei rischi alla fonte;
- sostituzione di ciò che è pericoloso con ciò che non lo è, o è meno pericoloso;
- limitazione al minimo del numero dei lavoratori che sono, o che possono essere, esposti al rischio;
- utilizzo limitato degli agenti chimici, fisici e biologici sui luoghi di lavoro;
- priorità delle misure di protezione collettiva rispetto alle misure di protezione individuale;
- misure di protezione individuale ove il rischio sia risultato non altrimenti evitabile.

Viene adottato un approccio analogo per quanto riguarda la sicurezza della navigazione e delle operazioni in banchina di cui ai DLgs. 271/1999 e 272/1999. Nello specifico, l'apparato documentale si compone di un documento di valutazione dei rischi generale e di una serie di documenti accessori su rischi specifici, alcuni dei quali soggetti a revisione secondo le periodicità stabilite dalla legge (es. rischi fisici, come rumore, vibrazioni, ecc.).

Servizi di Medicina del lavoro

Viene adottato un Protocollo di sorveglianza sanitaria, attuato dal Medico Competente, contenente il programma dei controlli sanitari specifici per le diverse mansioni aziendali, in funzione dei rischi a cui sono sottoposti. Il personale viene sottoposto a visita medica pre-assunzionale presso l'Ispettorato sanitario delle FF.SS di Bologna per gli aspiranti operatori di esercizio e presso il Medico competente per gli impiegati e gli operai. Il personale viaggiante viene inoltre sottoposto a visita di revisione sanitaria, secondo quanto previsto dal D.M.23/2/99 n. 88, al raggiungimento di determinati scaglioni di età, presso l'Ispettorato Sanitario delle Ferrovie dello Stato, oppure, in caso di richiesta da parte dello stesso dipendente o da parte dell'azienda, in caso di patologie sospette. Gli operai effettuano visite annuali presso il Medico competente. Il personale impiegatizio viene sottoposto a visita medica per video-terminalisti dal medico competente ogni 5 anni e ogni 2 anni in casi di determinate prescrizioni.

Il personale autista effettua gli accertamenti previsti per la verifica di assenza di tossicodipendenza, sia in fase di preassunzione che in regime di lavoro. Analoghi accertamenti sono stati richiesti ai sub-fornitori / partner dei servizi di trasporto pubblico. Sono inoltre effettuati gli accertamenti sull'alcool sia per gli autisti che per gli operai, come da protocollo della Regione Emilia Romagna. L'azienda, in caso di inidoneità, valuta l'assegnazione del lavoratore ad altra mansione, compatibilmente con le condizioni organizzative.

Per il 2024 sarà predisposta opportuna procedura di gara per il rinnovo dell'incarico del medico competente per la durata di tre anni ulteriormente rinnovabili.

Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Il sistema di prevenzione e protezione viene monitorato in occasione delle diverse riunioni periodiche sulla sicurezza (ex art. 35 DLgs 81/2008), alle quali partecipano il Datore di Lavoro, RSPP, ASPP, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) e il Medico Competente (M.C.).

Nel corso del 2023 sono stati svolti incontri di consultazione o comunque condivisione e discussione delle tematiche ben più frequenti delle previsioni cogenti del D.Lgs. 81/2008, nell'ottica del miglioramento continuo delle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori. A tale scopo si ritiene un elemento importante la consultazione degli RLS in merito alle segnalazioni ricevute dai lavoratori.

In accordo alle previsioni di norma, i RLS vengono consultati specificatamente anche in merito alle valutazioni di rischio che devono essere condotte e/o aggiornate.

Nell'ottica di miglioramento continuo in ambito di prevenzione e protezione dei lavoratori, nel corso del 2023 sono state emesse le seguenti Istruzioni Operative:

- SIC IST PLE CELLA RN – Accesso in sicurezza del lavoratore alla piattaforma di lavoro;
- SIC IST SCALE MAGAZZINO – Utilizzo in sicurezza delle scale;
- SIC IST MOV CAMBIO AUTOMATICO – Movimentazione in sicurezza del cambio automatico;
- SIC IST VALVOLA ANELLO ANTINCENDIO FO – Apertura saracinesca circuito antincendio deposito Forlì;
- SIC IST EMERGENZE A BORDO – Gestione degli interventi di emergenza a bordo autobus;
- SIC IST ISTRUZIONE OPERATIVA P08 – Soccorso/riparazione autobus in strada;
- SIC IST LINEE VITA RIMINI – Utilizzo linee vita officina e carrozzeria Rimini.

Nel 2023 sono proseguite anche le attività già prese in carico dal SPP nel 2022:

- aggiornamento e recupero, dai rispettivi fornitori, e di archiviazione di tutte le Schede di Sicurezza dei prodotti e delle sostanze chimiche utilizzate in azienda (con la collaborazione di tutto il personale di magazzino).
- gestione operativa dei presidi antincendio fissi in uso in tutti i siti aziendali così come anche la gestione della chiusura delle fosse di lavoro dell'officina di Rimini.

Si evidenzia inoltre che, oltre al confronto costante con i propri Rappresentanti (RLS), sono presenti sistemi informatizzati a disposizione dei lavoratori (in particolare dei preposti) per eseguire segnalazioni anche in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Circa quest'ultimo aspetto, il SPP ha focalizzato nel 2023 la propria attenzione sui mancati infortuni implementando, in collaborazione con gli RLS, un sistema di segnalazione dei near miss basato sulla compilazione diretta da parte dei lavoratori di apposito modulo telematico.

Segnalazioni SPP

Relativamente alla gestione della sicurezza operativa presso i depositi di Rimini, Forlì, Cesena e Ravenna il SPP ha effettuato dall'anno 2023 degli audit (bimestrali) evidenziando 33 azioni di non conformità a livello strutturale e di attrezzature. Tutte queste non conformità sono state condivise con il reparto interessato alla gestione della criticità tramite report fotografico. Lo stato di avanzamento sarà monitorato dal SPP.

Si è inoltre stabilito che a partire dal 2024 gli audit sopradescritti verranno svolti con cadenza mensile, così come le sorveglianze relative ai presidi fissi antincendio previste per legge.

| Sistema di segnalazione SPP | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------------------|------|------|------|
| Segnalazioni | n.d. | 21 | 33 |
| problematica risolta | n.d. | 6 | 17 |

Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

La formazione dei lavoratori è ritenuta una delle attività fondamentali per il miglioramento dei livelli di salute e sicurezza del personale. Le attività formative sono svolte in conformità alle norme di riferimento ed in particolare agli Accordi Stato-Regioni attualmente vigenti. A tutti i neoassunti viene consegnato un Kit formativo contenente documenti ed opuscoli utili a fornire conoscenze di base in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Sulla Intranet è inoltre possibile consultare altri documenti informativi in materia nell'apposita sezione dedicata.

Promozione della salute dei lavoratori

Indagine da stress correlato - La valutazione dello stress lavoro-correlato è uno strumento previsto dal D.Lgs. 81 del 2008, normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro. La valutazione dello stress da lavoro è "parte integrante della valutazione dei rischi" ed i suoi risultati sono inseriti all'interno del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR). Start Romagna sinora ha effettuato la valutazione utilizzando, in affiancamento alla metodologia INAIL, a) la somministrazione di un questionario individuale da sottoporre a campioni rappresentativi di lavoratori per famiglia professionale, con l'obiettivo di consentire la rilevazione anonima delle loro percezioni su fattori di rischio stress; b) "focus group" su piccoli gruppi di lavoratori rappresentativi di tutte le famiglie professionali, con l'obiettivo di effettuare una intervista più approfondita e qualitativa sui singoli fattori di stress.

L'ultima indagine risale al 2020, i risultati emersi sono stati analizzati dalla Funzione Risorse umane nel corso del 2021, di concerto con il Servizio di Prevenzione e Protezione, e sono state condivise con le diverse Funzioni aziendali alcune possibili misure di miglioramento che sono entrate a far parte del Programma delle misure di miglioramento del documento di valutazione dei rischi aziendale.

La nuova rilevazione è iniziata a Dicembre 2023 con la somministrazione del questionario "on line" di valutazione a tutto il personale. La cabina di regia è stata affidata ad un Comitato a capo del quale vi è il nuovo RSPP interno, il nucleo degli ASPP, rappresentanti della funzione risorse umane, medico competente e RLS aziendali. Seguiranno i focus group e le restanti attività a completamento dell'indagine nel corso del 2024.

Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali

Anche nell'ambito delle attività del Sistema di Gestione della Sicurezza sul lavoro, Start adotta procedure per limitare i rischi di tutti i lavoratori che operano sotto la propria responsabilità o comunque in aree di cui abbia la disponibilità giuridica, comprendendo in tale accezione anche i lavoratori terzi di attività svolte in appalto. In particolare, vengono valutati i rischi di interferenza presenti tra le attività svolte dal personale Start e le attività svolte da personale in appalto, con l'obiettivo di adottare adeguate misure per la riduzione di tali rischi. Questa attività viene svolta in particolare con l'emissione del Documento Unico per la Valutazione dei Rischi di Interferenza (DUVRI), che viene redatto dal SPP di Start Romagna per la maggior parte degli appalti affidati a fornitori esterni e condiviso con gli stessi fornitori nell'ottica della riduzione o comunque della corretta gestione dei rischi di interferenza.

Gli infortuni

| Infortuni sul lavoro | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Mortali | - | - | - |
| Incidenti gravi | - | - | - |
| Altri incidenti | 47 | 40 | 49 |
| Totale incidenti registrati | 47 | 40 | 49 |
| Di cui: Incidenti stradali % | 4% | 5% | 6% |
| Totale ore lavorate (Nr personale medio x ore) | 1.518.595 | 1.486.865 | 1.499.096 |
| Indici infortuni | | | |
| Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni / ore lavorate x 1.000.000) | 30,95 | 26,9 | 32,69 |
| Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni x 1000 / giorni lavorati) | 6,90 | 7,49 | 6,61 |

I risultati del 2023 sono sostanzialmente in linea con gli anni precedenti, nonostante un leggero incremento del numero degli infortuni rispetto al 2022, pur con un miglioramento dell'indice di gravità. La prevenzione sia la leva principale per incidere sia sul numero degli infortuni che sulla loro gravità. Per tale motivo è stata sviluppata una nuova procedura interna per la segnalazione dei mancati infortuni (near miss) che, con il supporto attivo di tutti i lavoratori, permetterà nel tempo di analizzare le cause degli stessi per prevenire gli infortuni sul lavoro agendo sulla prevenzione.

Le malattie professionali

In merito alle malattie professionali dell'ultimo triennio non risultano malattie professionali. Nel 2020 l'Inail ha accolto una pratica di malattia professionale per un autista già pensionato da oltre ventitre anni per un presunto caso di esposizione all'amianto. Non si rilevano segnalazioni riconducibili a malattie professionali da parte dei fornitori.

Emissioni o revisioni DVR specifici

Nel rispetto delle scadenze previste dalla Normativa vigente, nel 2023 sono stati emessi i seguenti aggiornamenti dei Documenti di Valutazione dei Rischi specifici:

- DVR ATEX;
- DVR Campi Elettromagnetici;

- DVR Macchine per il Deposito di Ravenna (gli omologhi DVR Macchine per gli altri depositi sono già stati emessi nel corso del 2022);
- DVR MMC per le attività relative al traghetto;
- DVR Radiazioni Ottiche Artificiali;
- DVR Rumore per gli autisti;
- DVR Vibrazioni per gli autisti;
- DVR Lavoratrici madri (ai sensi del D.Lgs. 151/2001).

Nel 2023 è stato anche redatto, in prima emissione, il DVR specifico relativo al Rischio Elettrico.

Sono inoltre in corso l'aggiornamento del DVR Generale (poiché l'attuale DVR in vigore risale al 2016 si è stabilito di provvedere ad un suo aggiornamento al fine di migliorarne la fruibilità e comprensibilità complessiva) e l'indagine triennale Stress Lavoro Correlato (questionari somministrati ai dipendenti e focus group) che terminerà nel 2024 con l'emissione di specifico DVR.

Nell'ottica di approfondire ulteriormente e dettagliatamente alcuni rischi specifici, per poter garantire quindi una migliore tutela possibile ai lavoratori, si è poi proceduto a cominciare la redazione del DVR rischio biologico legionella che verrà completato nel corso del 2024.

Rumori e vibrazioni

Rumore – La valutazione del rischio rumore specifica, aggiornata nel 2023, a cui sono esposti gli autisti mostra che il livello di esposizione giornaliero risulta al di sotto del valore inferiore di azione previsto dal D.Lgs. 81/08.

Vibrazioni – L'indagine analoga svolta nel 2023, svolta con riferimento al rischio vibrazioni trasmesse al corpo intero a cui sono esposti gli autisti, mostra che il livello di esposizione giornaliero risulta al di sotto del valore di azione previsto dal D.Lgs. 81/08.

Si è poi presa in carico la segnalazione degli RLS del bacino di Forlì-Cesena in cui si richiedeva di integrare la valutazione relativa al rischio vibrazioni con nuove tratte e mezzi specifici. Tali misurazioni integrative saranno effettuate nel 2024.

Per quanto riguarda invece i dipendenti operanti presso i depositi Start e l'officina a servizio del traghetto, l'analisi dei livelli sonori rilevati con apposita strumentazione e riportati nello specifico documento di valutazione dei rischi (la valutazione è quadriennale), aveva evidenziato nel corso del 2022 che il livello sonoro all'orecchio, a dispositivo di protezione individuale indossato, risulta sempre essere inferiore al valore limite di esposizione previsto dal D.Lgs. 81/08. Per gli stessi dipendenti, il livello di esposizione alle vibrazioni trasmesse al corpo intero risultava al di sotto del valore d'azione giornaliero, mentre non era presente una esposizione per le altre mansioni. Inoltre il livello di esposizione alle vibrazioni trasmesse al sistema mano-braccio per il personale di Officina e manutenzione traghetto risultava al di sotto del valore limite di esposizione giornaliero previsto dal D.Lgs. 81/08, mentre non è presente esposizione per le altre mansioni.

GRI CONTENT INDEX

| | |
|------------------|--|
| Statement of use | L'informativa di sostenibilità di Start Romagna S.p.A. relativa all'esercizio 2023 [01 gennaio – 31 dicembre 2023] è stata redatta secondo l'opzione di rendicontazione <i>In accordance with the GRI Standards (in conformità ai GRI Standards)</i> . |
| GRI 1 adottati | GRI 1 Foundation 2021 |

GRI Standards – Informativa generale

| Informativa | | Ubicazione | Omissione | | |
|---|--|---|------------------|---------|-------------|
| Nr | Descrizione | | Requisiti omessi | Ragione | Spiegazione |
| GRI 2 - Informative Generali - versione 2021 | | | | | |
| | L'organizzazione e le sue prassi di rendicontazione | | | | |
| 2.1 | Dettagli organizzativi | 3 Informativa di sostenibilità / Nota metodologica | | | |
| 2.2 | Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione | 3 Informativa di sostenibilità / Nota metodologica | | | |
| 2.3 | Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto | 3 Informativa di sostenibilità / Nota metodologica | | | |
| 2.4 | Revisione delle informazioni | 3 Informativa di sostenibilità / Nota metodologica | | | |
| 2.5 | Assurance esterna | 3 Informativa di sostenibilità / Nota metodologica | | | |
| | Attività e lavoratori | | | | |
| 2.6 | Attività, catena del valore e altri rapporti di business | 1 Start Romagna / Start in sintesi | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / Start Romagna | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / Strategia, investimenti e impegno per la sostenibilità | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / Strategia, investimenti e impegno per la sostenibilità / Il Piano industriale 2024-2027 di Start Romagna | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / Il trasporto pubblico per il territorio | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / I mezzi Start | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / I fornitori | | | |
| 2.7 | Dipendenti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / I dipendenti e gli altri lavoratori | | | |
| 2.8 | Lavoratori non dipendenti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / I dipendenti e gli altri lavoratori | | | |
| | Governance | | | | |
| 2.9 | Struttura e composizione della governance | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance / La struttura organizzativa | | | |
| 2.10 | Nomina e selezione del massimo organo di governo | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.11 | Presidente del massimo organo di governo | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance / La struttura organizzativa | | | |
| 2.12 | Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.13 | Delega di responsabilità per la gestione di impatti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.14 | Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità | 3 Informativa di sostenibilità / Nota metodologica | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.15 | Conflitti d'interesse | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.16 | Comunicazione delle criticità | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.17 | Conoscenze collettive del massimo organo di governo | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |

| | | | | | |
|------|--|---|------|-------------------------|--|
| 2.18 | Valutazione della performance del massimo organo di governo | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.19 | Norme riguardanti le remunerazioni | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.20 | Procedura di determinazione della retribuzione | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Governance | | | |
| 2.21 | Rapporto di retribuzione totale annuale | | 2.21 | Vincoli di riservatezza | Non ritenuto inserire informativa per Relazione Integrata 2023 |
| | Strategia, politiche e prassi | | | | |
| 2.22 | Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile | | | | |
| 2.23 | Impegno in termini di policy | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Il Codice di Comportamento | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Responsabilità d'Impresa - Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Le politiche e i sistemi di gestione dei processi | | | |
| 2.24 | Integrazione degli impegni in termini di policy | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Il Codice di Comportamento | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Responsabilità d'Impresa - Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Le politiche e i sistemi di gestione dei processi | | | |
| 2.25 | Processi volti a rimediare impatti negativi | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Responsabilità d'Impresa - Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 | | | |
| 2.26 | Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Responsabilità d'Impresa - Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 | | | |
| 2.27 | Conformità a leggi e regolamenti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Il rating di legalità | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Regolamenti | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / La compliance / Il rispetto delle norme | | | |
| 2.28 | Appartenenza ad associazioni | 3 Informativa di sostenibilità / 3.2 Governance e condotta del business / Il modello di controllo / Adesione ad associazioni ed iniziative esterne | | | |
| | Coinvolgimento degli stakeholder | | | | |
| 2.29 | Approccio al coinvolgimento degli stakeholder | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / I rapporti con gli stakeholder | | | |
| 2.30 | Contratti collettivi | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / I dipendenti e gli altri lavoratori | | | |

GRI Standards – Informativa Temi materiali / Indicatori specifici

La tabella riporta il riferimento ai GRI Topic Standards utilizzati per la rendicontazione dei temi materiali. Per una miglior comprensione del contenuto si evidenzia quanto segue:

- Gli standard riportati nella tabella sono quelli relativi alla rendicontazione dei temi materiali identificati.
- Eventuali informative / indicatori (*requisiti*) compresi negli standard riferiti ai temi materiali, ma non rilevanti o non applicabili rispetto alle caratteristiche del modello di business e degli impatti vengono riportati nell'elenco, ma evidenziati come omissis in quanto non pertinenti.
- Viene data invece evidenza delle eventuali omissioni (omissis) e relative motivazioni per le informative / indicatori (*requisiti*), compresi negli standard riferiti ai temi materiali, ma non rendicontati, in tutto o in parte, in relazione alla non disponibilità delle informazioni e dei dati quantitativi.

- Ove non diversamente specificato, sono stati utilizzati i GRI Standards pubblicati nel 2016. In particolare: GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro (2018), GRI 306 (2020) Rifiuti, GRI 303 Acqua (2018).

| Informativa | | Ubicazione | Omissione | | | Standard di Settore GRI |
|---|--|---|------------------|---|--|-------------------------|
| Nr | Descrizione | | Requisiti omessi | Ragione | Spiegazione | N. di Rif. |
| GRI 3 - Temi materiali - versione 2021 | | | | | | |
| 3.1 | Processo di determinazione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / Nota metodologica | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.3 Impatti e temi materiali / Gli impatti e i temi materiali secondo i GRI Standards | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.3 Impatti e temi materiali / Il processo di identificazione - valutazione e prioritizzazione delle tematiche | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.3 Impatti e temi materiali / La gestione dei rischi | | | | |
| 3.2 | Elenco di temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.3 Impatti e temi materiali / I temi materiali | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.3 Impatti e temi materiali / Temi materiali e obiettivi | | | | |
| Tema materiale | Consumi energetici ed efficientamento energetico | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Politica per l'ambiente | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / I consumi di energia | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni di altre sostanze inquinanti | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 302 | Energia | | | | | |
| 302-1 | Energia consumata all'interno dell'organizzazione | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / I consumi di energia | | | | |
| 302-2 | Energia consumata al di fuori dell'organizzazione | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / I consumi di energia | | | | |
| 302-3 | Intensità energetica | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / I consumi di energia | | | | |
| 302-4 | Riduzione del consumo di energia | | 302-4 | Informazioni non disponibili/incomplete | Dati non disponibili in forma completa | |
| 302-5 | Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi | | 302-5 | Informazioni non disponibili/incomplete | Dati non disponibili in forma completa | |
| 305 | Emissioni | | | | | |
| 305-1 | Emissioni dirette di GHG (Scope 1) | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni | | | | |
| 305-2 | Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2) | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni | | | | |
| 305-3 | Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3) | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni | 305-3 | Informazioni non disponibili/incomplete | Dati non disponibili in forma completa / Rendicontazione limitata ad alcuni fornitori (partner e alcuni servizi) | |
| 305-4 | Intensità delle emissioni di GHG | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------------|--|---|-------|---|--|--|
| 305-5 | Riduzione delle emissioni di GHG | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni | b - d | Informazioni non disponibili / incomplete | Dati non disponibili in forma completa | |
| 305-6 | Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances") | | 305-6 | Non pertinente | Impatto non significativo per il settore | |
| 305-7 | Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Emissioni di altre sostanze inquinanti | | | | |
| Tema materiale | Riduzione rumore e vibrazioni | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Politica per l'ambiente | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| Tema materiale | Prelievi e consumi idrici | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Politica per l'ambiente | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Acqua | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 303 | Acqua e scarichi idrici - 2018 | | | | | |
| 303-1 | Interazione con l'acqua come risorsa condivisa | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Acqua | | | | |
| 302-2 | Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Acqua | | | | |
| 303-3 | Prelievo idrico | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Acqua | | | | |
| 303-4 | Scarico di acqua | | 303-4 | Non pertinente | Indicatore non rilevante rispetto al modello di business e impatti dell'attività | |
| 303-5 | Consumo di acqua | | 303-5 | Non pertinente | Indicatore non rilevante rispetto al modello di business e impatti dell'attività | |
| Tema materiale | Rifiuti ed economia circolare | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Politica per l'ambiente | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / I materiali | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Rifiuti | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 301 | Materiali | | | | | |
| 301-1 | Materiali utilizzati per peso o volume | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / I materiali | | | | |
| 301-2 | Materiali utilizzati che provengono da riciclo | | 301-2 | Informazioni non disponibili/ incomplete | Dati non disponibili in forma completa | |
| 301-3 | Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio | | 301-3 | Informazioni non disponibili/ incomplete | Dati non disponibili in forma completa | |
| 306 | Rifiuti - 2020 | | | | | |
| 306-1 | Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Rifiuti | | | | |
| 306-2 | Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Rifiuti | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------------|--|---|-------|---|--|--|
| 306-3 | Rifiuti prodotti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Rifiuti | | | | |
| 306-4 | Rifiuti non destinati a smaltimento | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Rifiuti | | | | |
| 306-5 | Rifiuti destinati allo smaltimento | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.5 L'ambiente / Rifiuti | | | | |
| Tema materiale | Occupazione, gestione e sviluppo competenze risorse umane | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / La gestione delle risorse umane | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Le persone di Start Romagna | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Formazione e sviluppo delle competenze | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 401 | Occupazione | | | | | |
| 401-1 | Nuove assunzioni e turnover | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Le persone di Start Romagna | | | | |
| 401-2 | Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Le persone di Start Romagna | | | | |
| 404 | Formazione e istruzione | | | | | |
| 404-1 | Ore medie di formazione annua per dipendente | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Formazione e sviluppo delle competenze | | | | |
| 404-2 | Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Formazione e sviluppo delle competenze | | | | |
| 404-3 | Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle prestazioni e dello sviluppo di carriera | | 404-3 | Informazioni non disponibili/incomplete | Dati non disponibili in forma completa | |
| Tema materiale | Ambiente di lavoro: pari opportunità-diversità | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / La gestione delle risorse umane | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Diversità e pari opportunità | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 401 | Occupazione | | | | | |
| 401-3 | Congedo parentale | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Diversità e pari opportunità | | | | |
| 405 | Diversità e pari opportunità | | | | | |
| 405-1 | Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Diversità e pari opportunità | | | | |
| 405-2 | Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Diversità e pari opportunità | | | | |
| 406 | Non discriminazione | | | | | |
| 406-1 | Episodi di discriminazione e misure correttive adottate | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Diversità e pari opportunità | | | | |
| Tema materiale | Salute e sicurezza sul lavoro | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / La gestione delle risorse umane | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------------|---|--|--|--|--|--|
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 403 | Salute e sicurezza sul lavoro - 2018 | | | | | |
| 403-1 | Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-2 | Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-3 | Servizi di medicina sul lavoro | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-4 | Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-5 | Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-6 | Promozione della salute dei lavoratori | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-7 | Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-8 | Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-9 | Infortuni sul lavoro | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| 403-10 | Malattie professionali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.6 Le risorse umane / Salute e sicurezza sul lavoro | | | | |
| Tema materiale | Accessibilità e qualità del servizio | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Il sistema e le politiche tariffarie | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Rete di vendita | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / La digitalizzazione del servizio | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Le relazioni: comunicazione e informazioni | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 417 | Marketing ed etichettatura | | | | | |
| 417-1 | Requisiti in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Il sistema e le politiche tariffarie | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Rete di vendita | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / La digitalizzazione del servizio | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Le relazioni: comunicazione e informazioni | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------------|--|--|--|--|--|--|
| 417-2 | Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Le relazioni: comunicazione e informazioni | | | | |
| 417-3 | Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Le relazioni: comunicazione e informazioni | | | | |
| Tema materiale | Intermodalità/ integrazione dei servizi | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.3 Impatti e temi materiali / I temi materiali | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.3 Impatti e temi materiali / Temi materiali e obiettivi | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Salute, sicurezza ed accessibilità dei servizi | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Iniziative per il territorio | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Per una mobilità sostenibile - Mobility Management | | | | |
| Tema materiale | Sicurezza e salute dei clienti | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / La carta dei servizi | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Salute, sicurezza ed accessibilità dei servizi | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Il sistema e le politiche tariffarie | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Rete di vendita | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 416 | Salute e sicurezza dei clienti | | | | | |
| 416-1 | Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi. | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / La carta dei servizi | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Salute, sicurezza ed accessibilità dei servizi | | | | |
| 416-2 | Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Salute, sicurezza ed accessibilità dei servizi | | | | |
| Tema materiale | Sostenibilità della catena di fornitura | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 2 La performance economica-finanziaria / 2.3 Il contributo all'economia del territorio | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.4 Fornitori e partner / Principi e politiche generali | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.4 Fornitori e partner / Valutazione e selezione dei fornitori | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 204 | Pratiche di approvvigionamento | | | | | |
| 204-1 | Proporzione di spesa verso fornitori locali | 2 La performance economica-finanziaria / 2.3 Il contributo all'economia del territorio | | | | |
| 308 | Valutazione ambientale dei fornitori | | | | | |
| 308-1 | Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.4 Fornitori e partner / Valutazione e selezione dei fornitori | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------------|---|--|--|--|--|--|
| 308-2 | Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.4 Fornitori e partner / Principi e politiche generali | | | | |
| 414 | Valutazione sociale dei fornitori | | | | | |
| 414-1 | Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.4 Fornitori e partner / Valutazione e selezione dei fornitori | | | | |
| 414-2 | Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.4 Fornitori e partner / Principi e politiche generali | | | | |
| Tema materiale | Privacy e sicurezza dati | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.2 Privacy e Cybersecurity / Normativa privacy | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.2 Privacy e Cybersecurity / Cybersecurity | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 418 | Privacy dei clienti | | | | | |
| 418-1 | Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.2 Privacy e Cybersecurity / Normativa privacy | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.2 Privacy e Cybersecurity / Cybersecurity | | | | |
| Tema materiale | Mobilità sostenibile e Sviluppo urbano | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Iniziative per il territorio | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Per una mobilità sostenibile - Mobility Management | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 413 | Comunità locali | | | | | |
| 413-1 | Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Iniziative per il territorio | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Per una mobilità sostenibile - Mobility Management | | | | |
| 413-2 | Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Iniziative per il territorio | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.3 Clienti e qualità dei servizi / Per una mobilità sostenibile - Mobility Management | | | | |
| Tema materiale | Solidità patrimoniale, performance economica, distribuzione di valore | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 2 La performance economica-finanziaria / 2.1 Andamento economico, patrimoniale-finanziario, valore economico generato e distribuito | | | | |
| | | 2 La performance economica-finanziaria / 2.2 Sussidi e contributi della Pubblica Amministrazione | | | | |
| | | 2 La performance economica-finanziaria / 2.3 Il contributo all'economia del territorio | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 201 | Performance economiche | | | | | |
| 201-1 | Valore economico direttamente generato e distribuito | 2 La performance economica-finanziaria / 2.1 Andamento economico, patrimoniale-finanziario, valore economico generato e distribuito / Il valore economico generato e distribuito | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------------|---|---|-------|---|---|--|
| 201-2 | Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico | | 201-2 | Informazioni non disponibili/incomplete | Start Romagna non ha al momento sviluppato un modello di analisi che preveda la determinazione dell'impatto finanziario legato ai cambiamenti climatici | |
| 201-3 | Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento | | 201-3 | Non pertinente | Benefici pensionistici erogati come previsto dalla normativa di riferimento | |
| 201-4 | Assistenza finanziaria ricevuta dal governo | 2 La performance economica-finanziaria / 2.2 Sussidi e contributi della Pubblica Amministrazione | | | | |
| | | 2 La performance economica-finanziaria / 2.3 Il contributo all'economia del territorio | | | | |
| Tema materiale | Integrità, condotta etica del business, compliance | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.1 Etica e integrità / Prevenzione della corruzione | | | | |
| | | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.1 Etica e integrità / Comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 205 | Anticorruzione | | | | | |
| 205-1 | Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.1 Etica e integrità / Prevenzione della corruzione | | | | |
| 205-2 | Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.1 Etica e integrità / Prevenzione della corruzione | | | | |
| 205-3 | Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.1 Etica e integrità / Prevenzione della corruzione | | | | |
| 206 | Comportamento anticoncorrenziale | | | | | |
| 206-1 | Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche | 3 Informativa di sostenibilità / 3.4 Performance di sostenibilità / 3.4.1 Etica e integrità / Comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche | | | | |
| Tema materiale | Investimenti e innovazione | | | | | |
| 3.3 | Gestione dei temi materiali | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / Strategia, investimenti e impegno per la sostenibilità / Il Piano industriale | | | | |
| | Standard GRI specifici | | | | | |
| 203 | Impatti economici indiretti | | | | | |
| 203-1 | Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati | 3 Informativa di sostenibilità / 3.1 Modello di business e strategia / Strategia, investimenti e impegno per la sostenibilità / Il Piano industriale | | | | |
| 203-2 | Impatti economici indiretti significativi | | 203-2 | Informazioni non disponibili/incomplete | Dati non disponibili in forma completa | |

4 ALTRE INFORMAZIONI

Azioni proprie e azioni / quote di società controllanti

Azioni proprie e azioni / quote di società controllanti

Si precisa ai sensi dell'art 2428 del codice civile che la società non possiede né direttamente, né tramite società fiduciaria o interposta persona, azioni proprie e/o azioni o quote di altre società. Durante l'esercizio non si sono effettuati né acquisti né vendite di azioni o quote di società controllanti o azioni proprie sia diretti che tramite società fiduciaria o interposta persona.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte a controllo di queste ultime

La società ha trattenuto i rapporti con le seguenti società sotto riportate:

| Rapporti di credito debito con imprese controllate | | | | |
|--|------------------------------|------------|------------|-------------------|
| | Team soc. consort. a r.l. | METE spa | ATG spa | totale |
| crediti verso imprese controllate | 4.738 | 2.925.780 | 6.395.793 | 9.326.311 |
| debiti verso imprese controllate | 0 | 617.606 | 2.254.199 | 2.871.805 |
| Ricavi e costi con imprese controllate | | | | |
| | Team soc. consort. a r.l. | METE spa | ATG spa | totale |
| Ricavi verso imprese controllate | 4.821 | 11.709.102 | 47.341.627 | 59.055.550 |
| Costi verso imprese controllate | 0 | 67.826 | 3.690.809 | 3.758.635 |

ATG spa è il consorzio che ha acquisito tramite gara i servizi di trasporto dei bacini di Rimini e Forlì – Cesena assegnati principalmente alla nostra società e ad altri vettori del bacino riminese e forlivese; Mete è il consorzio che, tramite gara ha acquisito i servizi di trasporto del bacino Ravenna assegnati alla nostra società ed ad altri vettori dell'area ravennate; Team s.r.l. è la società consortile per il coordinamento della gestione dei servizi da parte dei vettori privati nel territorio riminese e forlivese (dal 2018).

Il credito verso imprese controllate di € 9.326.311, al lordo del fondo svalutazione crediti pari ad € 1.904, si riferisce ai crediti verso l'Agenzia Mobilità Romagnola e gli Enti Locali, per il tramite delle società controllate A.T.G. e Mete. Tale credito è relativo ad € 6.395.793 verso ATG di cui € 2.948.334 si riferiscono contratto di Rimini e € 3.264.394 al contratto di Forlì-Cesena, € 2.925.780 verso la controllata Mete si riferiscono al bacino di Ravenna.

5 FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La Regione Emilia-Romagna con delibera n. 227 del 12/02/2024. Ha approvato lo schema di "Protocollo d'intesa per la costituzione del gruppo industriale del TPL in Emilia-Romagna "che prevede la costituzione di una Holding Regionale dei Trasporti attraverso la fusione di Tper, Seta e Start Romagna.

Si evidenzia che nei primi mesi del 2024 L'Agenzia Mobilità ha avviato le procedure di gara per il nuovo affidamento del servizio TPL in Romagna con decorrenza dal 1° gennaio 2027.

Il trend in aumento dei tassi bancari ancora significativo per tutto l'anno 2023 che impatta sugli oneri finanziari legati in particolare all'andamento dell'indice Euribor, in questi primi mesi del 2024 ha dato qualche segnale di riduzione. Considerato che la linea di finanziamento Bridge scadrà a luglio 2024 e che si è avuto uno slittamento nella consegna degli automezzi , si sono avviate le interlocuzioni con gli istituti di credito per prolungare tale tipologia di finanziamento.

Si ritiene che non sussistano dubbi sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come azienda in funzionamento nel prossimo futuro.

ALLEGATI

ALLEGATO 1 - ELENCO SEDI SECONDARIE



Ai sensi del comma 4 dell'articolo 2428 c.c. si precisa che Start Romagna svolge la propria attività nelle seguenti sedi:

| Bacino | Comune | Indirizzo |
|----------------------------|---|---|
| <u>Forlì-Cesena</u> | | |
| | Forlì | via Alessandro Volta 9-11-13; da maggio 2024 nuova sede in via Punta di ferro 2 Via Pandolfi 50 |
| | Cesena | via Altiero Spinelli 140; da marzo 2024 nuova sede in Galleria Cavour 14 piazzale Karl Marx 135 |
| | Bagno Di Romagna Cesenatico Santa Sofia | via Leonardo Da Vinci snc via Litorale Marina snc via Giuseppe Di Vittorio snc |
| <u>Ravenna</u> | | |
| | Ravenna | via Teodorico 7 via Delle Industrie 120 piazza Luigi Carlo Farini 9 via Pietro Maroncelli 1 viale Agamennone Vecchi 2 via Molo Gaetano Sanfilippo 44/D |
| | Faenza Lugo Alfonsine | via Emilia Ponente 21 viale Oriani snc via Dell'artigianato snc |
| <u>Rimini</u> | | |
| | Rimini | viale C.A. Dalla Chiesa 40 via Cesare Clementini 33 Rimini piazzale Cesare Battisti snc (biglietteria, sede Metromare e saletta ristoro) |
| | Riccione | viale Lombardia 17 piazzale Curiel Snc |
| | Verucchio Novafeltria | via S.S. Marecchia 38 via Battelli 27 |

ALLEGATO 2- NORMATIVE DI RIFERIMENTO

Per quando riguarda l'assetto normativo ordinario attualmente applicabile a Start Romagna S.p.a., esso può essere così riepilogato:

- **Fonti Comunitarie:**
 - **Reg. CE n. 1370/2007** – Servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
 - **Reg. CE n. 1071/2009** – Norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada (abroga la direttiva 96/26/CE);
 - **Reg. UE n. 181/2011** – Diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus (modifica il Reg. CE n. 2006/2004);
 - **Reg. UE n. 403/2016** – Regolamento integrativo del Reg. CE n. 1071/2009 per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'Allegato III della Dir. 2006/22/CE;
 - **Reg. UE n. 679/2016 (GDPR)** – Regolamento relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (Abroga la Dir. 95/46/CE – regolamento generale sulla protezione dei dati);
 - **Reg. UE n. 2338/2016** – Modifiche al Reg. CE n. 1370/2007;
 - **Dir. 2001/23/CE** - Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti (recepita dall'**art. 2112 C.C.**);
- **Fonti Nazionali:**
 - **L. n. 689/1981** – Modifiche al sistema penale (Disciplina normativa dell'illecito amministrativo);
 - **D.Lgs. n. 422/1997** – Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale;
 - **D.M. n. 88/1999** – Accertamento idoneità fisica e psicoattitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto;
 - **D.Lgs. n. 271/1999** - Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della L. n. 31 dicembre 1998, n. 485;
 - **D.Lgs. n. 231/2001** – Responsabilità amministrativa delle società e degli enti;
 - **D.Lgs. n. 196/2003** – Codice in materia di protezione dei dati personali (attualmente ancora vigente in assenza di Decreto Attuativo del GDPR – Reg. UE n. 679/2016);
 - **D.Lgs. n. 81/2008** – Tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
 - **D.L. n. 95/2012** convertito con modificazioni dalla **L. n. 135/2012 (finanziaria 2013)** – Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini;
 - **L. n. 190/2012** - Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione¹;
 - **D.Lgs. n. 33/2013** – Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;
 - **D.Lgs. n. 39/2013** – Disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico²;
 - **D.Lgs. n. 169/2014** – Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Reg. UE n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus;
 - **D.Lgs. n. 50/2016** – Codice dei contratti pubblici;
 - **D.Lgs. n. 97/2016** – Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della legge 6 novembre 2012, n. 190 e del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;
 - **D.Lgs. n. 175/2016** – Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica;
 - **D.L. n. 50/2017 (conv. in L. n. 96/2017)** – Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo³;
 - **D.L. n. 148/2017 (conv. in L. n. 172/2017)** – Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell'estinzione del reato per condotte riparatorie.
 - **L. n. 179/2017** – Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato (c.d. Whistleblowing);
 - **D.Lgs. n. 101/2018** - Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali;
 - **L. n. 145/2018** - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 (in particolare nella parte in cui – art. 1 comma 723 – dispone la disapplicazione dell'art. 24 comma 5 del D.Lgs. n. 175/2016 sino al 31/12/2021 con conseguente sospensione delle pratiche di liquidazione in denaro delle quote degli EE.LL. che hanno deliberato la dismissione della propria partecipazione in Start Romagna spa ed il conseguente mantenimento dello status di Socio della medesima Società);

¹ A seguito delle modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 97/2016 al D.Lgs. n. 33/2013, la normativa non risulta applicabile alle società a partecipazione pubblica non di controllo, stante il richiamo espresso fatto dalla L. n. 190/2012 all'art. 2-bis comma 2 del D.Lgs. n. 33/2013 (le società a partecipazione pubblica non di controllo sono, invece, ricomprese al comma 3 del medesimo articolo).

² N.B. La definizione di enti privati in controllo pubblico è in parte differente da quella di cui al D.Lgs. n. 175/2016; in particolare, si intendono tali, ai sensi del D.Lgs. n. 39/2013 «[...] le società e gli altri enti di diritto privato che esercitano funzioni amministrative, attività di produzione di beni e servizi a favore delle amministrazioni pubbliche o di gestione di servizi pubblici, sottoposti a controllo ai sensi dell'articolo 2359 c.c. da parte di amministrazioni pubbliche, oppure gli enti nei quali siano riconosciuti alle pubbliche amministrazioni, anche in assenza di una partecipazione azionaria, poteri di nomina dei vertici o dei componenti degli organi.».

³ Decreto Legge in fase di conversione in Legge (Termine ultimo di pubblicazione in G.U. 23/06/2017), per il tramite del Ddl AC 4444 (Conversione D.L. n. 50 del 2017), attualmente in esame al Senato.

- D.L. n. 124/2019, "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili" convertito, con modificazioni, dalla L. 19 dicembre 2019, n. 157; art. 39, comma 2 che ha introdotto l'art. 25 quinquiesdecies del D. lgs 231/2001;
- D.L. n. 18/2020, Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 "(c.d. Cura Italia), convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 e s.m.i. Art. 106 "Norme in materia di svolgimento delle assemblee di società.
- D.L. N. 76/2020, Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale (c.d. Semplificazioni), convertito con modificazioni con legge 11 settembre 2020, n. 120, Art. 1 e 2 : Procedure per l'incentivazione degli investimenti pubblici durante il periodo emergenziale in relazione all'aggiudicazione dei contratti pubblici sotto soglia e sopra soglia.
- D.L. n. 34/2020 - Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 (c.d. Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77., Art. 200 "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale".
- D.L. n. 104/2020 - Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia (c.d. Agosto), convertito con modificazioni dalla L. 13 ottobre 2020, n. 126), Art. 44 "Incremento sostegno Trasporto pubblico locale".
- D.L. n. 137/2020 - Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 (c.d. Ristori), convertito con modificazioni dalla L. 18 dicembre 2020, n. 176, Art. 22 ter "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale"
- Linee guida del 27 aprile 2020 per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- **Fonti Regionali:**
 - **L.R. Em.Rom. n. 21/1984** – Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale;
 - **L.R. Em.Rom n. 30/1998 e s.m.i.** – Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale;
 - **L.R. Em.Rom n. 25/2016** – Disposizioni collegate alla legge regionale di stabilità per il 2017⁴;
 - **L.R. Em.Rom. n. 25/2017** – Disposizioni collegate alla legge regionale di stabilità per il 2018⁵ (introduce dal 01/01/2018 la c.d. Validazione Obbligatoria);
 - L.R. Em.Rom n. 14/2018 – Attuazione della sessione europea regionale 2018 – Abrogazioni e modifiche di leggi, regolamenti e singole disposizioni normative regionali (in particolare, l'art. 2 comma 4 sopprime e funzioni amministrative della Regione Emilia-Romagna in materia di Consigli di Disciplina di cui all'articolo 54 del Regio Decreto 8 gennaio 1931, n. 148, già di competenza delle Province.);
- **Fonti Locali:**
 - **Delibera C.P. RN n. 15/2010** – Regolamento per la disciplina dei servizi automobilistici commerciali di trasporto pubblico di persone di competenza provinciale;
- **Delibere ART:**
 - **Delibera n. 49/2015** – Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento;
 - **Delibera n. 48/2017** – Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012;
 - **Delibera n. 129/2017** – Revisione della Delibera n. 49/2015. Avvio del procedimento;
 - **Delibera n. 143/2018** - Procedimento per la revisione della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 avviato con la delibera n. 129/2017 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica. Indizione di consultazione pubblica e proroga del termine di conclusione del procedimento
 - **Delibera n. 154/2019-** conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n.49 /2015, avviato con delibera n. 129/2017
- **Delibere ANAC:**
 - **Delibera n. 12/2015** – Aggiornamento 2015 al Piano Nazionale Anticorruzione;
 - **Delibera n. 831/2016** – Determinazione di approvazione definitiva del Piano Nazionale Anticorruzione 2016;
 - **Delibera n. 833/2016** – Linee guida in materia di accertamento delle inconferibilità e delle incompatibilità degli incarichi amministrativi da parte del responsabile della prevenzione della corruzione. Attività di vigilanza e poteri di accertamento dell'ANAC in caso di incarichi inconferibili e incompatibili;
 - **Delibera n. 1134/2017** – Nuove linee guida per l'attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle società e degli enti di diritto privati controllati e partecipati dalle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici economici;
 - **Delibera n. 141/2018** – Attestazioni OIV, o strutture con funzioni analoghe, sull'assolvimento degli obblighi di pubblicazione al 31 marzo 2018 e attività di vigilanza dell'Autorità.

⁴ In particolare, rilevanti per il TPL sono le disposizioni di cui agli artt. 16 e 17, contenute nel Capo II della medesima Legge Regionale, rubricato «*Trasporti*», e che introducono modifiche alla L.R. Em.Rom. n. 30/1998 (in particolare agli artt. 13 e 40).

⁵ In particolare, rilevanti per il TPL sono le disposizioni di cui all'art. 47, contenute nel Capo IV della medesima Legge Regionale, rubricato «*Trasporti*», e che introduce modifiche alla L.R. Em.Rom. n. 30/1998 (in particolare all'art. 40 introducendo, dal 01/01/2018 la c.d. Validazione Obbligatoria).

Come si evince dall'elenco sopra riportato, Start Romagna s.p.a., nell'ambito dell'esercizio della gestione del servizio di TPL, risulta assoggettata a molteplici disposizioni normative, molte delle quali, pur non disciplinando la materia del trasporto pubblico, si ripercuotono sul medesimo in via indiretta stante la loro applicabilità a Start Romagna s.p.a..

Relativamente alle fonti di carattere normativo, appare opportuno, in merito a taluni aspetti di rilievo, effettuare il seguente approfondimento avente, tuttavia, natura sintetica e di riepilogo.

Fonti Comunitarie

Sul tema si sottolinea l'importanza del **Reg. UE n. 2338/2016** il quale ha introdotto modifiche al **Reg. CE n. 1370/2007**. Modifiche entrate in vigore il 24/12/2017 (art. 2), ovvero a distanza di un anno esatto dalla pubblicazione del predetto regolamento sulla GUCE (avvenuta in data 23/12/2016).

In particolare, a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, si citano le modifiche ai seguenti articoli:

- **Art. 2 lett. a)** – Introdotta definizione di servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri.
- **Art. 2-bis** – Le specifiche tecniche degli obblighi di servizio pubblico nel trasporto pubblico di passeggeri devono essere stabilite dalle Autorità competenti. Le parti interessate, in fase di predisposizione dei documenti sulla politica del trasporto pubblico, possono essere consultate (La delibera ART n. 49/2015 prevedeva già forme di consultazione, tuttavia limitate all'individuazione dei beni essenziali ed ai livelli di qualità dei servizi).
- **Art. 4** – I contratti di servizio devono prevedere con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico specificati conformemente all'art. 2-bis; in particolare, i contratti di servizio stabiliscono in anticipo:
 - I parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione;
 - Gli eventuali diritti di esclusiva concessi⁶.
- **Art. 4** – Sono inseriti i commi seguenti:
 - **4-bis** – Nell'esecuzione dei contratti di servizio pubblico, gli operatori di servizio pubblico rispettano gli obblighi applicabili nel settore del diritto sociale e del lavoro stabiliti dal diritto dell'Unione, dal diritto nazionale o dai contratti collettivi;
 - **4-ter** – La **Direttiva 2001/23/CE** del Consiglio si applica al cambiamento dell'operatore di servizio pubblico se tale cambiamento costituisce un trasferimento di impresa ai sensi di detta direttiva⁷.
- **Art. 5** – Aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico: vengono modificate le modalità di affidamento del servizio ferroviario. La norma detta, altresì, disposizioni in tema di trasporto su gomma, ma lascia immutati alcuni principi, come, ad esempio, il comma 1 (ambito di applicazione delle modalità di affidamento previste dal Reg. CE n. 1370/2007) ed il comma 5 ove, l'unica modifica riguarda la proroga dei contratti di servizio pubblico (nello specifico, la formula «*proroga consensuale*» è sostituita con «*accordo formale per prorogare un contratto di servizio pubblico*»).
- **Art. 8** – Regime Transitorio: si specifica che la durata dei contratti di servizio aggiudicati in conformità all'art. 5 comma 6, tra il 03/12/2019 ed il 24/12/2023 non dovrà eccedere i 10 anni. Fino al 02/12/2019, gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'art. 5. Pertanto, si riconosce l'applicabilità dei principi di cui all'art. 5 a partire dal 03/12/2019. La Commissione Europea, tuttavia, nella Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Reg. CE n. 1370/2007 ha precisato che «*in tale contesto sia rilevante soltanto l'art. 5 comma 3 riguardante l'obbligo di applicare le procedure aperte, trasparenti, non discriminatorie e corrette ai fini dell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico*».

In tema di accessibilità al servizio di trasporto pubblico locale un ruolo di assoluto rilievo è giocato dal **Reg. UE n. 181/2011** (la cui disposizione attuativa, in Italia, è il D.Lgs. n. 169/2014). Tale norma è stata emanata al fine di fornire, nel quadro della protezione dei consumatori in generale, una specifica tutela ed un alto livello di protezione ai passeggeri che utilizzano l'autobus: qualunque sia la loro destinazione. L'ambito di applicazione della norma è, infatti, molto ampio e ricomprende tutte le tipologie di contratti di trasporto in cui il vettore si impegna a trasportare passeggeri a bordo di un autobus. Pertanto, vi rientra anche il settore del trasporto pubblico locale.

Il Regolamento in esame detti disposizioni anche in tema di diritti ed accessibilità al trasporto da parte di soggetti disabili e a ridotta capacità motoria. Il Capo III del Regolamento, infatti, rubricato «Diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta», è dedicato interamente ai diritti ed alle tutele spettanti a tali categorie di soggetti. In particolare, gli artt. 9 e ss. dettano disposizioni puntuali alle quali le imprese di trasporto sono tenute a conformarsi. In particolare:

- **Art. 9:** dispone che il vettore non possa né rifiutare di emettere e/o fornire un titolo di viaggio, né rifiutare di far salire a bordo una persona per motivi di disabilità o mobilità ridotta. Inoltre, i titoli di viaggio forniti alle persone disabili o a mobilità ridotta, precisa il comma 2, non devono prevedere l'applicazione di oneri aggiuntivi;
- **Art. 10:** tale articolo, rubricato «*Eccezioni e condizioni speciali*» prevede una serie di ipotesi in cui il diritto al trasporto, riconosciuto dall'art. 9 comma 1 del medesimo Regolamento, può subire deroghe e, conseguentemente, il diritto di accesso al servizio di trasporto da parte dei soggetti disabili e/o a mobilità ridotta, può subire limitazioni. Nello specifico, la norma prevede che il vettore possa rifiutare di emettere o fornire un titolo di viaggio, nonché rifiutare di far salire a bordo un soggetto disabile e/o a mobilità ridotta, nei seguenti casi:
 - Necessità di rispettare gli obblighi in materia di sicurezza (stabiliti dalle norme dell'UE o dalle Autorità competenti);
 - Impossibilità di accesso/discesa in sicurezza dalla vettura per cause imputabili alla configurazione del veicolo o delle infrastrutture (fermate, stazioni, ecc.).

⁶ N.B. La precisazione «*in modo da impedire una compensazione eccessiva*», precedentemente riferita ad entrambi i punti, viene ora riferita solamente al secondo punto.

⁷ Il richiamo operato dal comma 4-ter alla **Dir. n. 2001/23/CE** (recepita in Italia dall'art. 2112 C.C.) pare limitare l'ambito di applicazione di tale disposizione ai casi in cui ricorrano le condizioni del trasferimento d'impresa. Tuttavia, leggendo tale norma in combinato disposto con il «considerando» n. 14 di cui alle premesse del medesimo regolamento, che espressamente afferma «*Qualora gli Stati membri richiedano che il personale assunto dall'operatore precedente sia trasferito al nuovo operatore di servizio pubblico prescelto, a detto personale dovrebbero essere garantiti i diritti di cui esso avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio. Gli Stati membri dovrebbero essere liberi di adottare siffatte disposizioni.*», si ritiene che la norma comunitaria abbia portata più ampia e garantista per il personale impiegato alle dipendenze del gestore precedente; portata che, tuttavia, viene assoggettata ad una potenziale limitazione, ossia, alla libertà degli Stati membri di adottare tale disposizione.

La garanzia dell'accessibilità al servizio è un tema di strettissima attualità stante anche la sempre maggior frequenza di episodi, giunti anche all'attenzione della cronaca, di utenti a mobilità ridotta e/o diversamente abili, che hanno incontrato difficoltà nell'usufruire in autonomia del servizio di trasporto pubblico. A tal proposito si deve necessariamente sottolineare che Start Romagna s.p.a. ha fatto notevoli investimenti in tal senso (si pensi, ad esempio, all'acquisto di numerosi autobus di ultima generazione destinati al rinnovo della flotta) onde garantire a tutti gli utenti i migliori standard di comfort e sicurezza; **tuttavia, non può non essere considerato altresì il ruolo importante della rete e della struttura delle fermate che, purtroppo, anche alla luce del citato art. 10, spesso risultano non adeguate alle esigenze di una persona a mobilità ridotta e/o diversamente abile e rendono, a volte, le dotazioni dei bus (es: pedana mobile) inservibili o difficilmente utilizzabili.**

Fonti Nazionali

Quanto alle citate fonti nazionali, si espone brevemente quanto segue:

La **L. n. 689/1981** risulta applicabile in forza del richiamo operato dall'art. 22 della L.R. Em.Rom. n. 21/1984 che rimanda alla Legge statale per quanto non espressamente disciplinato dalla medesima legge regionale. In particolare, si attuano gli artt. 22 e ss. in tema di opposizione all'Ordinanza-Ingiunzione emessa a seguito della mancata estinzione, tramite il pagamento o l'archiviazione a seguito dell'accoglimento dell'istanza contenuta negli scritti difensivi di cui all'art. 15 della Legge Regionale, della sanzione amministrativa⁸.

Per quanto concerne il **D.lgs. n. 422/1997**, è opportuno sottolineare che la «ratio» della riforma del trasporto pubblico locale, che tale disposizione introduceva, si basava, principalmente, su tre aspetti generali che erano ben evidenziati all'interno del D.Lgs. n. 422/1997 attuativo dell'art. 4 della L. n. 59/1997:

- Trasferimento delle competenze di settore dal Governo agli Enti Locali (c.d. principio del «*chi ordina paga*»);
- Separazione delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quelle di gestione (c.d. principio dell'autonomia imprenditoriale)⁹;
- Trasformazione di un mercato di servizi caratterizzato da una offerta di tipo monopolistico, con una forte presenza del pubblico nella produzione degli stessi, in un mercato concorrenziale ove la gestione possa essere affidata anche ad imprese private, meglio a capitale privato (c.d. principio della competitività).

Relativamente al tema della sicurezza, disposizioni che trovano applicazione relativamente alle attività di gestione del servizio di TPL poste in essere da Start Romagna s.p.a. sono i citati **D.M. n. 88/1999** e **D.Lgs. n. 81/2008**. Tali norme, in particolare, prevedono una serie di adempimenti che (specialmente per quanto concerne il D.Lgs. n. 81/2008) la Società deve porre in essere ai fini di garantire la necessaria sicurezza sui luoghi di lavoro. Inoltre, i due decreti prevedono una serie di requisiti che il personale di esercizio in servizio sui mezzi pubblici deve possedere al fine di poter esercitare la professione di conducente. In particolare, il D.M. n. 88/1999 prevede una serie di requisiti fisici e psicoattitudinali che il conducente deve possedere; mentre l'art. 41 del D.Lgs. n. 81/2008 prevede una serie di accertamenti (anche tossicologici) finalizzati ad accertare l'idoneità alla mansione del lavoratore.

In tema di responsabilità amministrativa, anticorruzione e trasparenza, assumono rilievo le seguenti disposizioni normative:

- **D.Lgs. n. 231/2001;**
- **L. n. 190/2012;**
- **D.Lgs. n. 33/2013;**
- **D.Lgs. n. 39/2013;**
- **D.Lgs. n. 97/2016 (c.d. F.O.I.A.).**

Tali norme mirano a costruire una «struttura» sulla cui base garantire il rispetto del principio di c.d. «Buona Amministrazione» ed il rispetto delle norme che garantiscano trasparenza, parità di trattamento e perseguimento di efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa.

Si deve, tuttavia, sottolineare come la L. n. 190/2012, a fronte delle innovazioni introdotte dal D.Lgs. n. 97/2016 non trovi più applicazione per Start Romagna s.p.a. la quale, essendo società a partecipazione pubblica non di controllo¹⁰, non rientra nel novero di enti, società, ecc. cui tale norma risulta applicabile. Sicché, conseguentemente, viene meno, per Start Romagna S.p.a. l'obbligo di provvedere alla redazione del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (P.T.P.C.). Tuttavia, su richiesta degli Enti Soci, le disposizioni anticorruzione ivi previste potranno confluire nel Modello di Organizzazione e Gestione (M.O.G.) di cui al D.Lgs. n. 231/2001.

Il D.Lgs. n. 97/2016 ha, inoltre, influito, principalmente, sul D. Lgs. n. 33/2013 disponendo una serie di modifiche ed innovazioni al testo di tale decreto e, conseguentemente, agli adempimenti ivi previsti.

In materia di tutela dei dati personali, il **Reg.UE n. 679/2016 (GDPR)**, entrato in vigore il 25/05/2018, ha introdotto una importante riforma in materia. In data 10/08/2018 l'Italia ha emanato il c.d. Decreto Attuativo del GDPR (**D.Lgs. n. 101/2018**). La normativa sulla privacy ha un'applicabilità di tipo trasversale e abbraccia ogni tipologia di attività legata direttamente e/o indirettamente all'esercizio del servizio di TPL (si pensi, ad esempio, alla raccolta ed al trattamento dei dati effettuati durante le campagne abbonamenti, alla raccolta ed al trattamento dei dati in occasione dell'iter sanzionatorio per le violazioni all'art. 40 L.R. Em.Rom n. 30/1998, al trattamento delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza e dalle Roadscan, ecc.). Pertanto, seppur non disciplinante direttamente il TPL, la normativa sulla privacy appare essere strettamente connesso con tale servizio, stante la Sua natura di servizio pubblico rivolto alla collettività.

In tema di finanziamento del servizio di TPL, norma fondamentale è il **D.L. n. 95/2012** convertito con modificazioni dalla **L. n. 135/2012** (finanziaria 2013) che, all'art. 16-bis, ha istituito il Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale; Fondo alimentato dalla compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. Tramite l'istituzione di tal Fondo si è mirato a garantire la copertura, da parte dello Stato, del 75% del fabbisogno

⁸ N.B. A tale giudizio, in forza del disposto di cui all'art. 6 D.Lgs. n. 150/2011, si applica la disciplina del rito del lavoro, ove non diversamente stabilito dal medesimo decreto (art. 6 comma 1).

⁹ Principio ripreso, per quanto concerne la Regione Emilia Romagna, anche nella L.R. n. 30/1998 (art. 13 comma 1 «La Regione assume come principio la separazione tra le funzioni di amministrazione, programmazione, progettazione e la gestione del trasporto pubblico regionale e locale.»).

¹⁰ Determinazione effettuata sulla base delle disposizioni di cui al D.lgs. n. 175/2016.

necessario al settore del trasporto pubblico locale, mentre il restante 25% è stato posto a carico delle Regioni, le quali possono finanziarlo anche attraverso l'uso di una quota del Fondo Perequativo di cui beneficiano.

Come anticipato il Governo, nel 2020, ha messo in atto nuove azioni di contenimento sanitario per arginare la diffusione del virus Covid-19. Allo stesso tempo, sono stati adottati interventi volti ad assicurare un tempestivo sostegno economico in favore delle categorie più colpite dalle più recenti restrizioni, adottando diversi provvedimenti.

Riportiamo di seguito i principali interventi legislativi emanati a sostegno del trasporto pubblico locale, che ha subito delle ripercussioni dovute alla ridotta capienza degli autobus e al periodo di lockdown intervenuto nel primo semestre 2020, che ha portato ad un calo notevole dell'utenza. Questi interventi sono incentrati sulla previsione di un apposito fondo finanziario con una dotazione iniziale, successivamente ampliata ed estesa anche per l'anno 2021, le cui somme sono state poi ripartite ed erogate alle Regioni con appositi Decreti ministeriali (Ministeri dei trasporti-infrastrutture ed economia):

D.Lgs. 31 marzo 2023 n. 36 "Codice dei contratti pubblici" in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici, che ha definitivamente innalzato ad € 140.000 la soglia per gli affidamenti diretti e modificato le soglie comunitarie.

Normativa di rilievo è altresì il **D.Lgs. n. 175/2016** (T.U. sulle società a partecipazione pubblica). Tale norma, all'art. 2 (Definizioni) fornisce una serie di criteri sulla base dei quali si determina la qualifica di una società come controllata, partecipata, partecipata indiretta, ecc.

Nel caso specifico di Start Romagna s.p.a., rilevano i punti di cui al comma 1 lett. b), f), g), m) ed n). Tali lettere precisano:

- B) «Controllo»: è la situazione descritta nell'art. 2359 del Codice Civile. Il controllo può sussistere anche quando, in applicazione di norme di legge o statutarie o di patti parasociali, per le decisioni finanziarie e gestionali strategiche relative all'attività sociale è richiesto il consenso unanime di tutte le parti che condividono il controllo.
- F) «Partecipazione»: la titolarità di rapporti comportanti la qualità di socio in società o la titolarità di strumenti finanziari che attribuiscono diritti amministrativi.
- G) «Partecipazione indiretta»: la partecipazione in una società detenuta da un'amministrazione pubblica per il tramite di società o altri organismi soggetti a controllo da parte della medesima amministrazione pubblica.
- M) «Società a controllo pubblico»: le società in cui una o più amministrazioni pubbliche esercitano i poteri di controllo di cui alla lettera b).
- N) «Società a partecipazione pubblica»: le società a controllo pubblico, nonché le altre società partecipate direttamente da amministrazioni pubbliche o da società a controllo pubblico.

Da tali disposizioni si desume che le società a controllo pubblico sono una specie del genere società a partecipazione pubblica.

Per quanto concerne Start Romagna s.p.a., data la particolare situazione in cui i soci di maggioranza partecipano tramite le Holding (per cui si ha partecipazione indiretta, sulla base di quanto affermato dalla lettera g)), la partecipazione diretta di altri comuni (tra cui Cesena e Riccione), e la partecipazione di TPer (figura come partecipazione privata in quanto TPer risulta anch'essa come società a partecipazione pubblica e non controllata, per cui non opera quanto disposto dalla lettera g)), fanno ricadere Start Romagna s.p.a. nell'alveo delle Società a partecipazione pubblica.

Pertanto, la normativa trova applicazione solo in parte nei confronti di Start Romagna s.p.a.; in particolare, ad essa non saranno applicabili tutte quelle disposizioni che il legislatore detta nei confronti delle società a controllo pubblico.

D.L. n. 50/2017 (conv. in L. n. 96/2017): tale decreto detta una serie di norme, alcune delle quali disciplinanti direttamente la materia del TPL. In particolare, numerose disposizioni significative sono contenute negli artt. 27 e da 47 a 52. Tuttavia, è bene premettere sin d'ora, come nessuno di tali articoli apporti modifiche al testo del D.Lgs. n. 175/2016. Infatti, il D.L. n. 50/2017 conferma le norme contenute nel Decreto Madia. Tale riconferma, tuttavia, può ritenersi desumibile solamente in via indiretta, in quanto si rileva una mancata previsione di innovazioni e/o modifiche al D.Lgs. n. 175/2016 da parte degli articoli sopra citati. Tale ultimo Decreto, infatti, viene citato unicamente nel testo dell'art. 48 comma 6 lett. b), in cui si dispone, sostanzialmente, che è compito dell'Autorità (ART) definire gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica ex D.Lgs. n. 175/2016, nonché per quelli affidati direttamente. Pertanto, tale unico richiamo, confermando l'impostazione delle definizioni di cui al Decreto Madia, può ritenersi come una sorta di "conferma di validità del contenuto" del medesimo Decreto.

In secondo luogo, altre novità appaiono assumere una rilevanza di spessore e, pertanto, se ne citano, a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, alcune di esse:

- **Art. 27:** Misure sul trasporto pubblico locale.
 - Viene rideterminata la dotazione del Fondo di cui all'art. 16-bis L. n. 135/2012 (Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario);
 - Il riparto del Predetto Fondo è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con Decreto del MIT di concerto con il MEF sulla base dei criteri indicati nelle lettere a), b), c), d), e) di cui al comma 2 del medesimo art. 27;
 - Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della Legge di conversione del Decreto in esame, con Decreto del MIT di concerto col MEF, previa intesa con la Conferenza Unificata, saranno definiti i criteri con cui le Regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in coerenza con il raggiungimento degli obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazione di servizi sulle stesse direttrici;
- **Art. 48:** Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria del trasporto pubblico locale.
 - I bacini di mobilità per i servizi di TPL regionale e locale, ed i relativi enti di governo, sono determinati dalle Regioni sentite le Città Metropolitane, sentiti gli altri enti di area vasta ed i comuni capoluogo e dovranno tener conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento;
 - I bacini di mobilità devono comprendere un'utenza minima di 350.000 abitanti, a meno che coincidano con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane;

○ Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di TPL, gli enti affidanti, al fine di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area soggetta alle disposizioni di cui alla L. n. 171/1973. Tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'ART ex art. 37 comma 2 lett. f) di cui alla L. n. 214/2011.

○ Sempre in tema di contratti di servizio l'art. 92 comma 4 ter del D.L. 18/2020 ha previsto che fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

○ Le rilevazioni dei sistemi di videosorveglianza presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata possono essere utilizzate ai fini del contrasto all'evasione tariffaria e come mezzo di prova, nel rispetto della normativa vigente in materia di trattamento dei dati personali, per l'identificazione di eventuali trasgressori che rifiutino di fornire le proprie generalità agli agenti accertatori, anche con eventuale trasmissione alle competenti forze dell'ordine.

Anche qui l'emergenza ha portato il Governo a rimodulare più volte il servizio a seconda della gravità della pandemia (intervenedo su frequenza e percentuale di riempimento dei mezzi) e ad adottare nuove norme di comportamento per lavoratori e viaggiatori. Tra quest'ultime segnaliamo: le **Linee guida del Ministero dei trasporti** competente che hanno imposto misure per il contenimento della diffusione del Covid-19, tra cui ricordiamo: distanza interpersonale di un metro per tutto il personale viaggiante, utilizzo dei dispositivi di protezione individuale, comunicazione sul corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale; sanificazione e igienizzazione dei locali di lavoro, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro; installazione di dispenser di gel idroalcolico ad uso dei passeggeri e da ultimo vendita contingentata dei biglietti.

Importante disciplina è altresì quella dettata dall'**art. 3 del D.L. n. 148/2017 (conv. in L. n. 172/2017)** con cui è stata estesa anche alle società a partecipazione pubblica non di controllo (ed alle loro controllate) la disciplina del c.d. *split payment*.

Da ultimo, una citazione merita altresì la **L. n. 179/2017** che ha introdotto una disciplina normativa, nell'ambito delle norme in tema di anticorruzione e trasparenza, avente ad oggetto il c.d. Whistleblowing. Tale norma comporta che la Società adotti un sistema multicanale che consenta ai propri dipendenti che siano venuti a conoscenza di un illecito di poterlo segnalare in modo che sia garantita la riservatezza sull'identità del segnalante e senza che il segnalante, per il solo fatto di aver segnalato, possa essere destinatario di condotte discriminatorie.

La norma, pertanto, entra nel quadro delle disposizioni di *compliance* e *governance* aziendale volte a garantire, anche all'interno delle società pubbliche, la c.d. buona gestione amministrativa.

In relazione all'approvazione del Bilancio di esercizio sia del 2019 che del 2020 ai sensi dell'art. 3, comma 6, DL n. 183/2020, convertito dalla Legge n.21/2021, in sede di conversione del c.d. "Decreto Milleproroghe", stante il protrarsi dell'emergenza Covid-19, è stato disposto che, in deroga a quanto previsto dal 2364 secondo comma c.c. e art. 2478 c.c. o dalle diverse disposizioni statutarie, l'Assemblea ordinaria è convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio.

Lo stesso Decreto è intervenuto sulle norme in materia di assemblee di società ed enti al fine di agevolare lo svolgimento delle riunioni dei soci, prevedendo, anche in deroga alle diverse disposizioni statutarie, l'espressione del voto in via elettronica o per corrispondenza, l'intervento dell'assemblea mediante mezzi di telecomunicazione e lo svolgimento delle relative riunioni, anche esclusivamente, con mezzi di telecomunicazione.

Sempre in materia di adempimenti societari alla fine del 2019 la legge n. 157/2019 ha profondamente inciso il sistema della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, inserendo all'interno del catalogo dei reati presupposto 231 i reati tributari, con la previsione nel Decreto 231 dell'art. 25-quinquiesdecies (che introduce in via esemplificativa e non esaustiva: dichiarazione fraudolenta mediante uso di fatture o altri documenti per operazioni inesistenti, omessa dichiarazione). Pertanto, per adeguare il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo, ex d.lgs. 231/2001, adottato da Start Romagna S.p.A., al nuovo impianto normativo si è proceduto ad un aggiornamento di tale documento in modo da prevenire la commissione dei nuovi reati 231 segnalati.

D.Lgs. 31 marzo 2023 n. 36 Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici.

Articolo 24, comma 5-bis, del D.L. n. 4/2022 convertito con modificazioni nella Legge n. 25 del 28 marzo 2022 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico che prevede: *"Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento"*;

Nota dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) trasmessa dalla RER in data 07/02/2023 avente ad oggetto "Art. 24, comma 5-bis, del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25. Applicazione della regolazione dell'Autorità".

Fonti Regionali

Nell'ambito territoriale della Regione Emilia-Romagna costituiscono normative di riferimento in tema di TPL la **L.R. 21/1984** e la **L.R. n. 30/1998**.

La **L.R. n. 25/2016** ha dettato una serie di disposizioni relative ad una pluralità di materie, tra le quali anche il TPL. In particolare, il Capo II, rubricato «*Trasporti*» ricomprende al suo interno gli artt. 16 e 17 che, rispettivamente, hanno apportato modifiche agli artt. 13 e 40 della L.R. n. 30/1998 (Modifiche che entreranno in vigore dal 01/01/2018). In particolare:

- L'art. 13 comma 4, che prevede che gli enti competenti affidano la gestione delle reti mediante provvedimento di concessione a soggetti individuati secondo le modalità stabilite dalla medesima L.R. 30/1998, viene modificato eliminando dal testo l'ultimo capoverso («*È in ogni caso esclusiva la concessione della gestione della rete*»). Ciò, pertanto, lascia presumere la possibile futura configurabilità della gestione, da parte di due o più gestori, di differenti porzioni della rete all'interno di un medesimo bacino.
 - L'art. 40 viene modificato introducendo una serie di novità finalizzate a dare concreta attuazione alla c.d. Validazione Obbligatoria. In particolare, viene previsto l'obbligo di convalida anche in occasione di ogni trasbordo e specifiche ulteriori sanzioni (non previste nella formulazione precedente del medesimo articolo). Interessante, inoltre, sottolineare la previsione dei nuovi commi 13 e 14 (che sostituiscono il previgente comma 16) e prevedono, attraverso il richiamo del D.P.R. n. 753/1980, la possibilità che gli agenti accertatori possano contestare altresì le violazioni ivi previste ed applicare le relative sanzioni (si pensi, ad esempio, a: divieto di gettare oggetti fuori dal finestrino, divieto di fumare, divieto di utilizzare dispositivi di emergenza senza necessità, ecc.).
- La **L.R. n. 25/2017** ha introdotto anch'essa importanti novità nel settore del trasporto pubblico locale regionale. In particolare, l'art. 47 ha apportato modifiche all'art. 40 della L.R. n. 30/1998 introducendo la c.d. Validazione Obbligatoria anche in occasione del trasbordo (cambio mezzo).

Infine, significativa innovazione (rilevante nell'ambito delle procedure disciplinari nell'ambito del rapporto di lavoro dipendente) è la novità normativa introdotta dalla L.R. n. 14/2018, la quale ha disposto la soppressione delle funzioni amministrative della Regione Emilia-Romagna in materia di Consigli di Disciplina di cui all'art. 54 del Regio Decreto 8 gennaio 1931, n. 148 (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione), già di competenza delle Province.

Delibera di Giunta Regionale n. 1828 del 02/11/2022 avente ad oggetto «Attuazione del comma 5-bis dell'art. 24 D.L. n. 4/2022 convertito con legge 28 marzo 2022 n. 25 – proroga dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4, par. 4 REG CE n. 1370/2007.

Fonti Locali

Nel bacino riminese si deve sottolineare la vigenza del c.d. «*Regolamento per la disciplina dei servizi automobilistici commerciali di trasporto pubblico di persone di competenza provinciale*» (**Del. C.P. n. 15/2010**). In particolare, tale norma regola l'esercizio dei servizi di linea specializzati di cui all'art. 24 comma 4 lett. b) della L.R. n. 30/1998 che non devono porsi in concorrenza con il regolare servizio di TPL (art. 3 comma 3 lett. j). In particolare, tali servizi specializzati, non devono svolgere servizio lungo tratte già servite dal TPL né utilizzare le aree di fermata del TPL come aree di fermata e di sosta onde non arrecare intralcio al servizio pubblico.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2023

START ROMAGNA SPA

Bilancio di esercizio al 31/12/2023

| Dati anagrafici | |
|--|---|
| Denominazione | START ROMAGNA SPA |
| Sede | VIALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA 38 47923 RIMINI (RN) |
| Capitale sociale | 29.000.000 |
| Capitale sociale interamente versato | si |
| Codice CCIAA | RN |
| Partita IVA | 03836450407 |
| Codice fiscale | 03836450407 |
| Numero REA | 318585 |
| Forma giuridica | Societa' Per Azioni |
| Settore di attività prevalente (ATECO) | Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane (49.31.00) |
| Società in liquidazione | no |
| Società con socio unico | no |
| Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento | no |
| Appartenenza a un gruppo | no |

| | 31/12/2023 | 31/12/2022 |
|--|------------|------------|
| Stato patrimoniale | | |
| Attivo | | |
| B) Immobilizzazioni | | |
| I - Immobilizzazioni immateriali | | |
| 1) costi di impianto e di ampliamento | 17.844 | 33.455 |
| 3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno | 451.912 | 408.366 |
| 7) altre | 177.409 | 126.805 |
| Totale immobilizzazioni immateriali | 647.165 | 568.626 |
| II - Immobilizzazioni materiali | | |
| 1) terreni e fabbricati | 6.291.895 | 6.455.163 |
| 2) impianti e macchinario | 71.728.266 | 57.604.608 |
| 3) attrezzature industriali e commerciali | 2.152.222 | 1.508.895 |
| 4) altri beni | 969.638 | 523.301 |
| 5) immobilizzazioni in corso e acconti | 3.285.766 | |
| Totale immobilizzazioni materiali | 84.427.787 | 66.091.967 |
| III - Immobilizzazioni finanziarie | | |
| 1) partecipazioni in | | |
| a) imprese controllate | 280.269 | 280.269 |
| Totale partecipazioni | 280.269 | 280.269 |
| Totale immobilizzazioni finanziarie | 280.269 | 280.269 |
| Totale immobilizzazioni (B) | 85.355.221 | 66.940.862 |
| C) Attivo circolante | | |
| I - Rimanenze | | |
| 1) materie prime, sussidiarie e di consumo | 3.504.579 | 3.224.196 |
| Totale rimanenze | 3.504.579 | 3.224.196 |
| II - Crediti | | |
| 1) verso clienti | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 3.083.702 | 3.425.481 |
| Totale crediti verso clienti | 3.083.702 | 3.425.481 |
| 2) verso imprese controllate | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 9.324.408 | 8.359.557 |
| Totale crediti verso imprese controllate | 9.324.408 | 8.359.557 |
| 5-bis) crediti tributari | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 246.365 | 236.494 |
| Totale crediti tributari | 246.365 | 236.494 |
| 5-quater) verso altri | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 21.100.832 | 11.999.010 |
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 4.167.414 | 6.064.410 |
| Totale crediti verso altri | 25.268.246 | 18.063.420 |
| Totale crediti | 37.922.721 | 30.084.952 |
| III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni | | |
| 4) altre partecipazioni | 15.381 | 14.996 |
| Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni | 15.381 | 14.996 |
| IV - Disponibilità liquide | | |
| 1) depositi bancari e postali | 8.462.803 | 16.042.610 |
| 2) assegni | 24.536 | 17.246 |
| 3) danaro e valori in cassa | 52.254 | 48.960 |
| Totale disponibilità liquide | 8.539.593 | 16.108.816 |

| | | |
|--|--------------------|--------------------|
| Totale attivo circolante (C) | 49.982.274 | 49.432.960 |
| D) Ratei e risconti | 633.277 | 768.336 |
| Totale attivo | 135.970.772 | 117.142.158 |
| Passivo | | |
| A) Patrimonio netto | | |
| I - Capitale | 29.000.000 | 29.000.000 |
| IV - Riserva legale | 210.998 | 207.324 |
| VI - Altre riserve, distintamente indicate | | |
| Riserva straordinaria | 1.165.883 | 1.096.085 |
| Varie altre riserve | 0 | 1 |
| Totale altre riserve | 1.165.883 | 1.096.086 |
| IX - Utile (perdita) dell'esercizio | 61.946 | 73.472 |
| Totale patrimonio netto | 30.438.827 | 30.376.882 |
| B) Fondi per rischi e oneri | | |
| 1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili | 290 | 460 |
| 2) per imposte, anche differite | 63.322 | 63.322 |
| 4) altri | 7.890.877 | 8.430.403 |
| Totale fondi per rischi ed oneri | 7.954.489 | 8.494.185 |
| C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato | 5.697.805 | 6.072.502 |
| D) Debiti | | |
| 4) debiti verso banche | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 2.069.958 | 4.143 |
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 17.933.023 | 20.000.000 |
| Totale debiti verso banche | 20.002.981 | 20.004.143 |
| 6) acconti | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 2.557.372 | 359.284 |
| Totale acconti | 2.557.372 | 359.284 |
| 7) debiti verso fornitori | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 20.920.241 | 16.761.585 |
| Totale debiti verso fornitori | 20.920.241 | 16.761.585 |
| 9) debiti verso imprese controllate | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 2.871.805 | 2.418.207 |
| Totale debiti verso imprese controllate | 2.871.805 | 2.418.207 |
| 12) debiti tributari | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 1.491.767 | 1.851.320 |
| Totale debiti tributari | 1.491.767 | 1.851.320 |
| 13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 1.074.973 | 1.213.106 |
| Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | 1.074.973 | 1.213.106 |
| 14) altri debiti | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 4.591.873 | 4.232.785 |
| Totale altri debiti | 4.591.873 | 4.232.785 |
| Totale debiti | 53.511.012 | 46.840.430 |
| E) Ratei e risconti | 38.368.639 | 25.358.159 |
| Totale passivo | 135.970.772 | 117.142.158 |

| | 31/12/2023 | 31/12/2022 |
|---|------------|------------|
| Conto economico | | |
| A) Valore della produzione | | |
| 1) ricavi delle vendite e delle prestazioni | 75.432.831 | 75.901.218 |
| 4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni | 1.269.211 | 1.113.176 |
| 5) altri ricavi e proventi | | |
| contributi in conto esercizio | 6.959.990 | 12.097.689 |
| altri | 10.729.216 | 7.721.275 |
| Totale altri ricavi e proventi | 17.689.206 | 19.818.964 |
| Totale valore della produzione | 94.391.248 | 96.833.358 |
| B) Costi della produzione | | |
| 6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci | 13.763.862 | 15.273.853 |
| 7) per servizi | 23.520.063 | 27.153.264 |
| 8) per godimento di beni di terzi | 3.692.105 | 3.439.049 |
| 9) per il personale | | |
| a) salari e stipendi | 29.595.266 | 29.085.271 |
| b) oneri sociali | 9.255.117 | 8.994.565 |
| c) trattamento di fine rapporto | 2.114.418 | 2.529.371 |
| e) altri costi | 287 | 140 |
| Totale costi per il personale | 40.965.088 | 40.609.347 |
| 10) ammortamenti e svalutazioni | | |
| a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali | 413.944 | 403.306 |
| b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali | 8.082.950 | 6.871.023 |
| Totale ammortamenti e svalutazioni | 8.496.894 | 7.274.329 |
| 11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (229.927) | 3.643 |
| 12) accantonamenti per rischi | 193.855 | 241.147 |
| 13) altri accantonamenti | 1.030.000 | 1.033.783 |
| 14) oneri diversi di gestione | 1.966.848 | 1.481.624 |
| Totale costi della produzione | 93.398.788 | 96.510.039 |
| Differenza tra valore e costi della produzione (A - B) | 992.460 | 323.319 |
| C) Proventi e oneri finanziari | | |
| 15) proventi da partecipazioni | | |
| altri | 393 | 348 |
| Totale proventi da partecipazioni | 393 | 348 |
| 16) altri proventi finanziari | | |
| d) proventi diversi dai precedenti | | |
| altri | 101.178 | 71.181 |
| Totale proventi diversi dai precedenti | 101.178 | 71.181 |
| Totale altri proventi finanziari | 101.178 | 71.181 |
| 17) interessi e altri oneri finanziari | | |
| altri | 1.012.085 | 300.683 |
| Totale interessi e altri oneri finanziari | 1.012.085 | 300.683 |
| Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis) | (910.514) | (229.154) |
| Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D) | 81.946 | 94.165 |
| 20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate | | |
| imposte correnti | 20.000 | 27.263 |
| imposte differite e anticipate | | (6.570) |
| Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate | 20.000 | 20.693 |
| 21) Utile (perdita) dell'esercizio | 61.946 | 73.472 |

| | 31/12/2023 | 31/12/2022 |
|--|------------|------------|
|--|------------|------------|

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Rendiconto finanziario, metodo indiretto | | |
| A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto) | | |
| Utile (perdita) dell'esercizio | 61.946 | 73.472 |
| Imposte sul reddito | 20.000 | 20.693 |
| Interessi passivi/(attivi) | 910.907 | 229.502 |
| (Dividendi) | (393) | (348) |
| (Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività | 61.691 | (14.974) |
| 1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione | 1.054.151 | 308.345 |
| Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto | | |
| Accantonamenti ai fondi | 1.334.926 | 1.969.354 |
| Ammortamenti delle immobilizzazioni | 8.496.894 | 7.274.329 |
| Svalutazioni per perdite durevoli di valore | | |
| Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetarie | | |
| Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari | (3.885.135) | 1.207.970 |
| Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto | 5.946.685 | 10.451.653 |
| 2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto | 7.000.836 | 10.759.998 |
| Variazioni del capitale circolante netto | | |
| Decremento/(Incremento) delle rimanenze | (229.927) | (105.339) |
| Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti | (396.098) | (151.412) |
| Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori | (869.236) | 3.095.000 |
| Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi | 135.059 | (428.250) |
| Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi | 15.102.598 | 7.616.431 |
| Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto | (5.175.207) | (11.351.928) |
| Totale variazioni del capitale circolante netto | 8.567.189 | (1.325.498) |
| 3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto | 15.568.025 | 9.434.500 |
| Altre rettifiche | | |
| Interessi incassati/(pagati) | 293.832 | 196.788 |
| (Imposte sul reddito pagate) | | |
| Dividendi incassati | 393 | 348 |
| (Utilizzo dei fondi) | (993.515) | (2.322.007) |
| Altri incassi/(pagamenti) | | |
| Totale altre rettifiche | (699.290) | (2.124.871) |
| Flusso finanziario dell'attività operativa (A) | 14.868.735 | 7.309.629 |
| B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento | | |
| Immobilizzazioni materiali | | |
| (Investimenti) | (21.125.572) | (16.372.097) |
| Disinvestimenti | 81.808 | 54.700 |
| Immobilizzazioni immateriali | | |
| (Investimenti) | (481.739) | (263.310) |
| Disinvestimenti | | |
| Immobilizzazioni finanziarie | | |
| (Investimenti) | | |
| Disinvestimenti | | |
| Attività finanziarie non immobilizzate | | |
| (Investimenti) | (385) | (334) |
| Disinvestimenti | 101.178 | 71.181 |
| (Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide) | | |
| Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide | | |
| Flusso finanziario dell'attività di investimento (B) | (21.424.710) | (16.509.860) |
| C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento | | |

| | | |
|---|-------------|-------------|
| Mezzi di terzi | | |
| Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche | (1.162) | 1.601 |
| Accensione finanziamenti | | 20.000.000 |
| (Rimborso finanziamenti) | (1.012.085) | (2.300.683) |
| Mezzi propri | | |
| Aumento di capitale a pagamento | | |
| (Rimborso di capitale) | | |
| Cessione/(Acquisto) di azioni proprie | | |
| (Dividendi e acconti su dividendi pagati) | | |
| Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) | (1.013.247) | 17.700.918 |
| Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) | (7.569.222) | 8.500.687 |
| Effetto cambi sulle disponibilità liquide | | |
| Disponibilità liquide a inizio esercizio | | |
| Depositi bancari e postali | 16.042.610 | 7.558.961 |
| Assegni | 17.246 | 13.411 |
| Danaro e valori in cassa | 48.960 | 35.757 |
| Totale disponibilità liquide a inizio esercizio | 16.108.816 | 7.608.129 |
| Di cui non liberamente utilizzabili | | |
| Disponibilità liquide a fine esercizio | | |
| Depositi bancari e postali | 8.462.803 | 16.042.610 |
| Assegni | 24.536 | 17.246 |
| Danaro e valori in cassa | 52.254 | 48.960 |
| Totale disponibilità liquide a fine esercizio | 8.539.593 | 16.108.816 |
| Di cui non liberamente utilizzabili | | |

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2023

Signori Azionisti,

Introduzione, nota integrativa

Premesso:

Il presente bilancio dell'esercizio 2023, che è sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio di € 61.946.

Come per l'esercizio precedente si precisa, che pur ricorrendo i presupposti di cui all'art.25 del d.lgs. 127/1991, la società non ha redatto il bilancio consolidato di gruppo in quanto si è avvalsa del disposto dell'art. 28 del d.lgs. 127/1991 per l'irrelevanza dei bilanci delle società controllate che sarebbero rientrate

nell'area di consolidamento. Si tratta, infatti, di società consortili a ribaltamento costi, la cui inclusione sarebbe ininfluente per una rappresentazione chiara e veritiera della situazione patrimoniale, finanziaria e del risultato economico nel suo complesso.

Commento, Principi di redazione

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2023 è stato redatto in conformità alla normativa contenuta nel Codice Civile agli artt. 2423 e seguenti, interpretata e integrata principalmente sulla base dei principi contabili enunciati dal consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili nella versione rivista e aggiornata dall'Organismo Italiano di Contabilità.

Il bilancio è stato redatto con l'accordo, dove richiesto, del Collegio Sindacale, ed è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla presente Nota Integrativa e rispecchia interamente le operazioni aziendali che si sono verificate nell'esercizio e riportate nelle scritture contabili.

A corollario del bilancio è stata predisposta la Relazione sulla Gestione ai sensi dell'art. 2428 Codice Civile.

Tutti gli importi dei prospetti di Stato Patrimoniale e di Conto Economico, così come quelli della Nota Integrativa sono espressi in unità di euro e sono stati arrotondati all'unità inferiore se inferiori a 0,5 euro e all'unità superiore se pari o superiori a 0,5 euro, in conformità a quanto dispone il Regolamento CEE. Le differenze derivanti dall'arrotondamento dei valori espressi in unità di euro sono allocate all'apposita riserva di patrimonio netto. Per effetto degli arrotondamenti si potrebbero verificare casi in cui i valori indicati in prospetti e/o tabelle della presente nota integrativa evidenziano irrilevanti differenze rispetto ai valori esposti in bilancio.

In particolare:

- Ai sensi del disposto dell'art. 2423 C.C. gli schemi di Stato Patrimoniale e di Conto Economico previsti dagli artt. 2424 e 2425 C.C. si ritiene che forniscano informazioni sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società, nonché del risultato economico;
- Ai sensi dell'art. 2423 comma 2 C.C. si evidenzia che il bilancio è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società e il risultato economico dell'esercizio;
- Ai sensi dell'art. 2423 ter comma 2 C.C. non si è proceduto ad alcun raggruppamento di voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico;
- Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano richiesto modifiche ai criteri di valutazione rispetto all'esercizio precedente;

- Ai sensi dell'art. 2424 comma 2 C.C., non sono riscontrabili elementi significativi dell'attivo e del passivo che possano ricadere sotto più voci dello schema;

La presente Nota Integrativa è stata predisposta ai sensi e per gli effetti dell'art. 2427 del Codice Civile rivisto dal D.Lgs. n. 139/2015 attuativo della Direttiva n. 2013/34/UE in materia di bilancio, per gli effetti delle specifiche informative previste nei principi contabili nazionali modificati ai sensi della stessa Direttiva, e delle altre disposizioni civilistiche di cui ai seguenti articoli del Codice Civile:

- 2361, c.2
- 2423, c.3 e 4
- 2423-bis, c.2
- 2423-ter, c.2 e 5
- 2424, c.2
- 2426, c.1, punti 2, 3, 4, 6 e 10
- 2427-bis, c.1, punti 1 e 2
- 2447-septies, c.3 e 4
- 2447-decies, c.8
- 2490, c.3 e 5
- 2497-bis, c.4.

Commento, Casi eccezionali ex art. 2423, quinto comma, del Codice Civile

Non si sono verificati casi eccezionali di incompatibilità fra alcuna delle disposizioni civilistiche sulla redazione del bilancio e la necessità della rappresentazione veritiera e corretta, pertanto non si è fatto ricorso alla disciplina di cui al comma 5° dell'art. 2423 C.C.

Commento, Cambiamenti di principi contabili

Non sono stati apportati cambiamenti, né obbligatori, né volontari, nell'applicazione dei principi contabili.

Commento, Correzione di errori rilevanti

Non sono state apportate correzioni concernenti errori rilevanti e non rilevanti così come definiti dall'OIC 29.

Commento, Problematiche di comparabilità e di adattamento

Ai sensi dell'art. 2423-ter del C.C. si è effettuata la comparazione tra i dati del presente esercizio e del precedente e non si è reso necessario alcun adattamento.

Commento, Criteri di valutazione applicati

I criteri di valutazione adottati nella formazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2023 rispettano le disposizioni contenute nell'art. 2426 C.C. nella sua interezza e il principio della prudenza, nella prospettiva di continuazione dell'attività d'impresa.

La società si è avvalsa della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato ai crediti e ai debiti perché gli effetti sono stati considerati irrilevanti, così come previsto dall'art. 12 c. 2 del D. Lgs 139/2015.

Commento, Altre informazioni

Infine, s'informano i soci che l'impostazione del presente bilancio, della Nota Integrativa e del Rendiconto Finanziario tiene conto della tassonomia del formato "XBRL", versione 2018-11-04, per rendere possibile la presentazione in formato elettronico, obbligatoria ai sensi dell'art. 37 del D.L. n. 223/2006; senza dover apportare modifiche.

Nota Integrativa Stato Patrimoniale

Attivo

| Stato Patrimoniale ATTIVO | Saldo 31/12/23 | Saldo 31/12/22 |
|---|--------------------|--------------------|
| A) Crediti verso Soci per Versamenti ancora Dovuti | 0 | 0 |
| TOTALE CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (A) | 0 | 0 |
| | | |
| B) I. Imm. Immateriali | 647.165 | 568.626 |
| B) II. Imm. Materiali | 84.427.787 | 66.091.967 |
| B) III.1) a) Imm. Finanziarie - Partecipazioni Imprese Controllate | 280.269 | 280.269 |
| TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B) | 85.355.221 | 66.940.862 |
| | | |
| C) I. Rimanenze | 3.504.579 | 3.224.196 |
| C) II. 1 Crediti V/Clienti | 3.083.702 | 3.425.481 |
| C) II. 2) Crediti verso Controllate | 9.324.408 | 8.359.557 |
| C) II. 5) Quater Crediti v/Altri | 25.268.246 | 18.063.420 |
| C) II. 5-bis) Crediti Tributari | 246.365 | 236.494 |
| C) III. 4) Att. Finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni - Altre Partecipazioni | 15.381 | 14.996 |
| C) IV. Disponibilità Liquide | 8.539.593 | 16.108.816 |
| TOTALE CREDITI (C) | 49.982.274 | 49.432.960 |
| | | |
| D) Ratei e Risconti Attivi | 633.277 | 768.336 |
| TOTALE RATEI E RISCONTI (D) | 633.277 | 768.336 |
| | | |
| TOTALE ATTIVO | 135.970.772 | 117.142.158 |

Introduzione, nota integrativa attivo

Le voci dell'attivo dello Stato Patrimoniale sono state classificate in base alla relativa destinazione aziendale.

I criteri di valutazione di ciascun elemento dell'attivo sono conformi a quanto stabilito dall'art. 2426 del Codice Civile e dai Principi Contabili Nazionali di riferimento.

Le indicazioni obbligatorie previste dall'art. 2427 del Codice Civile, dalle altre disposizioni civilistiche aggiuntive, dalle specifiche informative previste nei Principi Contabili Nazionali e delle informazioni che si è ritenuto di fornire ai fini della chiarezza e della rappresentazione veritiera e corretta, seguono l'ordine delle voci di bilancio delineato dall'art. 2424 del Codice Civile.

Introduzione, immobilizzazioni

Nella macroclasse "B) Immobilizzazioni" sono confluiti tutti gli elementi patrimoniali destinati a essere utilizzati durevolmente nell'azienda come da disposizioni dell'art. 2424-bis, comma 1 del Codice Civile.

La macroclasse è stata suddivisa come disposto dall'art. 2424 del Codice Civile in tre singole classi: immobilizzazioni immateriali, immobilizzazioni materiali e immobilizzazioni finanziarie.

Introduzione, immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali, aventi utilità pluriennale, sono state iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, e sono sistematicamente ammortizzate, con imputazione diretta ed economica in quote costanti in relazione alla residua possibilità di utilizzazione del bene.

Non si è operata alcuna rettifica prevista dall'art. 2426, n. 3 poiché le immobilizzazioni non presentano durevolmente valori inferiori a quelli iscritti secondo i criteri di cui ai numeri 1 e 2 del medesimo articolo.

Per le migliorie sui beni di terzi, l'ammortamento viene effettuato nel periodo minore tra quello di utilità futura delle spese sostenute e quella residua del contratto di locazione, tenuto conto di eventuali rinnovi.

Fra le immobilizzazioni immateriali sono compresi: le spese di impianto e ampliamento, i costi di sviluppo, brevetti e software, e le spese di migliorie su beni di terzi.

I costi di sviluppo sono stati iscritti ai sensi dell'art. 2426 c.1 punto 5 C.C. nell'attivo dello Stato Patrimoniale, con il consenso del Collegio Sindacale, in quanto trattasi di costi aventi utilità pluriennale. Col Collegio si è verificata anche l'opportunità del loro mantenimento in bilancio negli anni successivi a quelli di capitalizzazione.

Tali costi sono ammortizzati in misura pari al 20% per tutte le immobilizzazioni, tranne che per quelle in corso che non subiscono ammortamento.

Ai sensi dell'art. 2426 c.1 punto 5 C.C. si ricorda che, fino a quando l'ammortamento di tali costi non è completato, possono essere distribuiti dividendi solo se residuano riserve disponibili nel patrimonio netto sufficienti a coprire l'ammontare dei predetti costi ancora da ammortizzare.

Introduzione, movimenti delle immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali hanno visto nel corso del 2023 un incremento complessivo di € 78.539 e passano da € 568.626 a € 647.165.

Qui di seguito sono commentate le principali variazioni delle immobilizzazioni immateriali intervenute nell'esercizio in esame.

Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali

| | Costi di impianto e di ampliamento | Costi di sviluppo | Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno | Concessioni, licenze, marchi e diritti simili | Aviamento | Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti | Altre immobilizzazioni immateriali | Totale immobilizzazioni immateriali |
|--|------------------------------------|-------------------|---|---|-----------|---|------------------------------------|-------------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | | | | | | | | |
| Costo | 88.343 | 16.100 | 3.710.888 | 42.848 | 610.800 | | 850.339 | 5.324.218 |
| Rivalutazioni | | | | | | | | |
| Ammortamenti (Fondo ammortamento) | 54.888 | 16.100 | 3.302.522 | 42.848 | 610.800 | | 723.534 | 4.755.592 |
| Svalutazioni | | | | | | | | |
| Valore di bilancio | 33.455 | 0 | 408.366 | 0 | 0 | | 126.805 | 568.626 |
| Variazioni nell'esercizio | | | | | | | | |
| Incrementi per acquisizioni | 0 | | 367.251 | | | | 125.232 | 492.483 |
| Riclassifiche (del valore di bilancio) | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---------|--------|-----------|--------|---------|--|---------|-----------|
| Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio) | | | | | | | | |
| Rivalutazioni effettuate nell'esercizio | | | | | | | | |
| Ammortamento dell'esercizio | 15.611 | | 323.706 | | | | 74.627 | 413.944 |
| Svalutazioni effettuate nell'esercizio | | | | | | | | |
| Altre variazioni | | | | | | | | |
| Totale variazioni | -15.611 | | 43.546 | | | | 50.604 | 78.539 |
| Valore di fine esercizio | | | | | | | | |
| Costo | 88.343 | 16.100 | 4.078.139 | 42.848 | 610.800 | | 975.571 | 5.811.801 |
| Rivalutazioni | | | | | | | | |
| Ammortamenti (Fondo ammortamento) | 70.499 | 16.100 | 3.626.228 | 42.848 | 610.800 | | 798.161 | 5.164.636 |
| Svalutazioni | | | | | | | | |
| Valore di bilancio | 17.844 | 0 | 451.912 | 0 | 0 | | 177.409 | 647.165 |

Commento, movimenti delle immobilizzazioni immateriali

Spese di impianto e ampliamento (€ 17.844), non si sono incrementate nel corso dell'esercizio, mentre i decrementi ammontano a € 15.611 e sono relativi alla quota di ammortamento dell'esercizio; il valore residuo al 31/12/2023 è pari a € 17.844.

Costi di sviluppo (€ 0), rappresentati da costi per sviluppo del progetto del servizio di ricarica titoli di viaggio "stimer", progettazione informatica per unificazione aziendale e attivazione e collaudo del servizio di ricarica titoli di viaggio "stimer"; nel corso dell'esercizio 2023 non si sono movimentati, il valore residuo al 31/12/2023 è pari a € 0.

Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno (€ 451.912) si riferiscono ai costi relativi all'acquisto di software da parte della Società; nel corso dell'esercizio 2023 sono stati acquistati nuovi software e personalizzazioni di quelli già esistenti per € 367.251.

A seguito dell'ammortamento dell'esercizio per € 323.706, il valore residuo al 31/12/2023 è pari a € 451.912.

Le **immobilizzazioni immateriali in corso ed acconti (€ 0)**, non si sono incrementate nel corso dell'esercizio.

Altre immobilizzazioni immateriali (€ 177.409), si sono incrementate nel corso del 2023 per un totale di € 125.232 di cui € 42.854 per la realizzazione di un passaggio pedonale e ciclabile per

mettere in comunicazione il deposito di Rimini con l'adiacente Via Spartaco, € 17.364 per lavori edili per la Sala Ristoro FS Rimini, € 14.787 per l'allestimento e il rifacimento dell'impianto elettrico presso la nuova biglietteria sita in Cesena Via Cavour, per € 18.600 per la sostituzione dell'illuminazione presso il deposito di Ravenna, per € 15.500 per il rifacimento dell'impianto elettrico presso la sala ristoro di Ravenna Via Maroncelli e per € 16.127 per lavori di manutenzioni vari eseguiti presso le unità aziendali. Si sono invece ridotte per la quota di ammortamento dell'esercizio 2023 che ammonta a € 74.627. Il loro valore residuo al 31/12/2023 ammonta a € 177.409.

Commento, immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali non hanno subito svalutazioni in quanto il valore recuperabile, così come definito dal Principio contabile OIC 9, non è inferiore al valore iscritto in contabilità. Non si sono verificati mutamenti nelle condizioni di utilizzo o nell'operatività dell'azienda che abbiano portato a perdite di valore durevoli.

Non hanno mai subito, neanche nei precedenti esercizi, rivalutazioni derivanti da leggi speciali o ripristini di valore.

Non sono state capitalizzate immobilizzazioni immateriali costruite internamente.

Introduzione, immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione al netto dei relativi fondi di ammortamento e al lordo degli eventuali contributi in conto impianti.

Per l'iscrizione delle immobilizzazioni materiali in bilancio si è tenuto conto della prevalenza del principio della sostanza economica rispetto a quello della funzione economica.

Solitamente il trasferimento dei rischi e dei benefici è avvenuto con il trasferimento della proprietà.

Quando non c'è stata coincidenza, si è tenuto conto della data in cui è avvenuto il trasferimento dei rischi e dei benefici nel rispetto del nuovo principio contabile OIC n. 16.

Il costo delle immobilizzazioni, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto per l'uso. Le aliquote economico-tecniche sono determinate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione; l'aliquota per il primo anno è ridotta del 50% per tener conto del parziale utilizzo dei beni.

Per le aliquote di ammortamento applicate, si rimanda all'apposita tabella.

Non si è operata alcuna rettifica prevista dall'art. 2426, n. 3 in quanto le immobilizzazioni non presentano durevolmente valori inferiori a quelli iscritti secondo i criteri di cui ai numeri 1 e 2 del medesimo articolo.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono spesi interamente nell'esercizio; quelli di natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono e ammortizzati con essi.

Le immobilizzazioni materiali condotte in leasing finanziario sono iscritte in bilancio secondo il metodo patrimoniale. Al 31/12/2023 non sono in essere operazioni di locazione finanziaria.

Le categorie di immobilizzazioni materiali prese in considerazione sono: terreni e fabbricati, impianti e macchinari, attrezzature industriali e commerciali, immobilizzazioni in corso e acconti.

Gli ammortamenti ordinari sui beni materiali suddetti, imputati nell'esercizio, ammontano in totale a € 8.082.950 e sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili esistenti e funzionanti alla data di chiusura dell'esercizio.

Le aliquote applicate nell'esercizio in esame e ritenute rappresentative della vita economico-tecnica per tutte le categorie di beni sono riportate nella tabella di seguito.

| Aliquote di ammortamento utilizzate nel 2022 | |
|--|---|
| Terreni e Fabbricati: | |
| Terreni | 0% |
| Fabbricati | 4% |
| Costruzioni leggere | 10% |
| Impianti e macchinari: | |
| Impianti e macchinario | 10% |
| Impianti tecnologici | 10% |
| Impianti di fermata segnaletica | 10% |
| Impianti semaforici | 10% |
| Impianti video radiocomunicazioni | 10% |
| Autobus e dotazioni a bordo | Determinata sulla vita utile residua del bene |
| Vetture filoviarie | 5% |
| Traghetti | 3,75% |
| Attrezzature: | |
| Attrezzature | 10% |

| | |
|---|--------|
| Mobili e arredi | 12% |
| Macchine d'ufficio | 20% |
| Veicoli di servizio | 12,50% |
| Nautanti di servizio | 4,50% |
| Emettitori ed oblitteratrici | 20% |
| Totem e bacheche | 20% |
| Altri beni materiali: | |
| Impianti su beni di terzi | 10% |
| Immobilizzaz materiali in corso: | |
| Immobilizzaz materiali in corso | 0% |

Si rammenta che per la categoria “autobus e dotazioni di bordo”, si è attuato nel 2012 un processo di revisione tecnica riguardante l'analisi della vita utile, in ossequio al Principio Contabile n.16, il quale prevede espressamente che l'ammortamento dei beni sia correlato alla residua possibilità di utilizzazione. Pertanto il valore contabile dell'immobilizzazione risultante da quest'analisi è stato ripartito sulla nuova vita utile residua del cespite.

Il settore tecnico aziendale ha ritenuto ragionevole determinare la vita utile degli autobus in 16 anni, prevedendo altresì per i mezzi sui quali sono stati effettuati lavori incrementativi (manutenzioni straordinarie) durante l'anno, un allungamento della vita di ulteriori due anni.

La relazione redatta dal settore tecnico ha tenuto conto dello stato dei mezzi, delle manutenzioni eseguite e da eseguire, dell'analisi storica, e di quanto già riportato nelle perizie elaborate per l'operazione di fusione e nella perizia per il conferimento del ramo gomma ex Tper, che individua una curva di deprezzamento degli autobus rispettivamente di 15 e 16 anni.

Il criterio comporta la determinazione di aliquote specifiche per ciascun autobus acquisito fino al 31/12/2011, mentre per gli autobus acquisiti dal 2012, l'aliquota è pari al 6,25%.

Sulla base di una specifica relazione redatta dal settore tecnico in ossequio alle novità introdotte dal DL Infrastrutture e trasporti 121/2021 volte alla riduzione di emissioni di CO₂, è stata ridotta la vita utile dei mezzi più inquinanti, recependo i divieti di circolazione imposti per gli autobus Euro 1 (divieto di circolazione dal 30 giugno 2022), Euro 2 (divieto di circolazione dal 1° gennaio 2023) ed Euro 3 (divieto di circolazione dal 1° gennaio 2024).

Ai fini fiscali si è reso necessario riprendere a tassazione la parte di ammortamento calcolata sul maggior valore derivante dal disavanzo di fusione in quanto non può essere riconosciuta fiscalmente non avendo

l'azienda affrancato il disavanzo col versamento dell'imposta sostitutiva prevista dall'art. 72 del TUIR.

Anche per gli ammortamenti calcolati sui beni conferiti da Tper si è resa necessaria una ripresa fiscale. Start, infatti, non è subentrata nella posizione della conferente con perfetta continuità dal punto di vista fiscale avendo contabilizzato i beni a valori di perizia che divergono da quelli di carico della società conferente.

Sono stati predisposti appositi prospetti di riconciliazione da cui risultano i dati esposti in bilancio ed i valori fiscalmente rilevanti, da aggiornare fino a che permangono le divergenze fra valori contabili e valori fiscalmente riconosciuti.

Per tutte e due le operazioni, a seguito del disallineamento tra valori contabili dei cespiti rivalutati e i relativi valori fiscalmente rilevanti, è necessario determinare la conseguente fiscalità differita, registrando gli importi al fondo imposte differite.

Introduzione, movimenti delle immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali hanno visto nel corso del 2023 un incremento netto di € 18.355.820 derivante dall'acquisto di nuovi autobus e delle nuove emettitrici e passano da € 66.091.967 a € 84.427.787.

Qui di seguito vengono commentate le principali variazioni delle immobilizzazioni materiali intervenute nell'esercizio in esame. Per una più facile lettura si fa presente che la voce "Altre variazioni" riporta lo storno dei fondi ammortamento derivanti dalla vendita dei beni. Quindi il valore di fine esercizio del fondo ammortamento è dato dalla somma del valore di inizio esercizio e la quota ammortamento del 2023, ridotta del valore di "Altre variazioni".

Si segnala che, per maggiore chiarezza, a partire dall'esercizio 2022 si è deciso di tenere distinte le immobilizzazioni iscritte fra le "Attrezzature industriali e commerciali" e le "Altre immobilizzazioni materiali".

Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni materiali

| - | Terreni e fabbricati | Impianti e macchinario | Attrezzature industriali e commerciali | Altre immobilizzazioni materiali | Immobilizzazioni materiali in corso e acconti | Totale Immobilizzazioni materiali |
|-----------------------------------|----------------------|------------------------|--|----------------------------------|---|-----------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | | | | | | |
| Costo | 8.109.028 | 136.415.446 | 4.234.036 | 5.380.827 | 0 | 154.139.337 |
| Rivalutazioni | | | | | | |
| Ammortamenti (Fondo ammortamento) | 1.653.865 | 78.810.838 | 2.725.141 | 4.857.526 | 0 | 88.047.370 |

| | | | | | | |
|---|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Svalutazioni | | | | | | |
| Valore di bilancio | 6.455.163 | 57.604.608 | 1.508.895 | 523.301 | 0 | 66.091.967 |
| Variazioni nell'esercizio | | | | | | |
| Incrementi per acquisizioni | 93.190 | 21.371.609 | 1.180.813 | 663.472 | 3.285.766 | 26.594.850 |
| Riclassifiche (del valore di bilancio) | | | | | | |
| Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio) | | 14.372.648 | 30.770 | 58.505 | 0 | 14.461.923 |
| Rivalutazioni effettuate nell'esercizio | | | | | | |
| Ammortamento dell'esercizio | 256.458 | 7.076.095 | 537.486 | 212.911 | 0 | 8.082.950 |
| Svalutazioni effettuate nell'esercizio | | | | | | |
| Altre variazioni | | 14.200.791 | 30.770 | 54.281 | 0 | 14.285.842 |
| Totale variazioni | -163.268 | 14.123.657 | 643.327 | 446.337 | 3.285.766 | 18.335.820 |
| Valore di fine esercizio | | | | | | |
| Costo | 8.202.218 | 143.414.407 | 5.384.079 | 5.985.794 | 3.285.766 | 166.272.265 |
| Rivalutazioni | | | | | | |
| Ammortamenti (Fondo ammortamento) | 1.910.323 | 71.686.141 | 3.231.857 | 5.016.156 | 0 | 81.844.478 |
| Svalutazioni | | | | | | |
| Valore di bilancio | 6.291.895 | 71.728.266 | 2.152.222 | 969.638 | 3.285.766 | 84.427.787 |

Commento, movimenti delle immobilizzazioni materiali

Terreni e fabbricati (€ 6.291.895): riguardano nello specifico le voci di bilancio "Terreni", "Fabbricati" e "Costruzioni leggere".

Terreni (€ 2.017.832) comprende l'area di via Clementini 33 a Rimini conferita nell'ambito della operazione straordinaria Start/Tper del 24/10/2012 e dal terreno sul quale insiste la palazzina di via Carlo Alberto Dalla Chiesa a Rimini. Questa voce non è soggetta ad ammortamento quindi il suo valore al 31/12/2022 rimane di € 2.017.832.

Fabbricati (€ 4.219.100) comprende l'immobile autostazione di via Clementini 33 a Rimini, conferito nell'operazione straordinaria Start/Tper del 24/10/2012, il parcheggio presente sempre in questo sito e la palazzina, sede degli uffici, di via Carlo Alberto dalla Chiesa a Rimini. Nel corso dell'esercizio 2023 sono stati eseguiti lavori edili presso il piazzale Clementini a Rimini per € 93.190. Questa voce è soggetta ad

ammortamento ed il valore del fondo ad inizio esercizio era pari ad € 1.544.431. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari ad € 240.147. Il valore residuo del bene al 31/12/2023, al netto del fondo ammortamento, è pari ad € 4.219.100.

Costruzioni leggere (€ 54.963) comprende prefabbricati e monoblocchi utilizzati con scopi diversificati. All'inizio dell'esercizio il valore ammontava a € 71.274. Nel corso del 2023 non ci sono stati incrementi. Questa voce è soggetta ad ammortamento ed il valore del fondo ad inizio esercizio era pari ad € 109.434. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari ad € 16.311. Il valore residuo dei beni al 31/12/2023, al netto del fondo ammortamento, è pari a € 54.963.

Impianti e macchinari (€ 71.728.266): in questa categoria le voci di bilancio che hanno subito variazioni, sono le seguenti:

Impianti e macchinari (€ 1.599.945) si sono incrementati per € 356.608 di cui € 289.925 per installazione di nuovi sistemi di videosorveglianza, contapasseggeri e sistemi di comunicazione di bordo e decrementati per € 3.252 per dismissione e rottamazioni di attrezzature. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari ad € 311.128. Il valore del fondo ad inizio esercizio era pari ad € 6.717.461.

Impianti parcheggio (€ 144.077) il valore degli incrementi dell'anno è pari ad € 87.680 per manutenzioni capitalizzate al sistema di controllo accessi della barriera SKIDATA e alle casse automatiche in uso presso il parcheggio area Clementini. La quota di ammortamento 2023 è stata pari a € 17.330.

Autobus e dotazioni di bordo (€ 67.318.200) hanno subito variazioni in aumento per un totale di € 20.714.551 che concernono l'acquisto di n. 73 nuovi autobus e la capitalizzazione delle manutenzioni straordinarie eseguite nell'esercizio. I decrementi invece ammontano a complessivi € 14.368.550 derivanti dalla dismissione di n.73 autobus. A seguito di queste dismissioni anche il relativo fondo ammortamento è stato diminuito per € 14.197.538. Il valore del fondo ad inizio esercizio era pari ad € 67.470.661, a seguito di queste variazioni è diminuito e ammonta a € 59.671.100. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari ad € 6.397.977.

Filobus (€ 1.895.778) non vi sono stati incrementi eseguiti nell'esercizio. Non vi sono stati decrementi. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a 254.657.

Traghetti (€ 770.266) sono state effettuate manutenzioni straordinarie per € 212.769. La quota di ammortamento del 2023 è stata pari a € 95.002.

Attrezzature industriali e commerciali (€ 2.152.222): in questa categoria le voci di bilancio che hanno subito variazioni nell'esercizio, sono le seguenti:

Attrezzature (€ 212.079) si sono incrementate per € 19.925 a seguito dell'acquisto di varie tipologie di attrezzature utili per le lavorazioni delle officine. Non vi sono stati decrementi. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a € 40.860.

Emettitori ed obliteratrici (€ 1.940.143) hanno subito incrementi nel corso dell'esercizio 2023 per € 1.160.888 principalmente per l'acquisto di nuove validatrici e computer di bordo conseguente all'entrata in funzione del progetto di bigliettazione elettronica EMV. Ci sono stati decrementi per € 30.770 per la dismissione di vecchie emettitrici. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a € 496.116.

Totem e bacheche (€ 0) non ci sono stati incrementi nel corso dell'esercizio. Non si sono verificati decrementi. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a € 510.

Altre immobilizzazioni materiali (€ 969.638)

Macchine d'ufficio (€ 524.613) si sono incrementate per € 282.508 derivanti da acquisto di nuovi computer, tablet, monitor, apparecchiature per i server, ecc., dall'acquisto di n.70 tablet per la gestione dei magazzini, inoltre sono stati eseguiti lavori di adeguamento a supporto del sistema di bigliettazione elettronica. Hanno subito un decremento per € 19.184 per la rottamazione di strumentazione obsoleta e la cessione di beni ammortizzati per € 6.482. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a € 131.137.

Mobili e arredi (€ 119.164) si sono incrementati per € 26.426 a seguito dell'acquisto di arredo e mobilio per varie unità locali. Ci sono stati decrementi per € 10.688 per lo smaltimento di mobilio obsoleto. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a € 21.389.

Veicoli di servizio (€ 325.861) si sono incrementati di € 356.086 principalmente per l'acquisto di un carro soccorso con verricello/braccio sollevabile. La quota di ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a € 60.385.

Natanti di servizio (€ 0) – Non ci sono stati movimenti nell'esercizio.

Immobilizzazioni materiali in corso e acconti (€ 3.285.766)

Autobus in corso (€ 3.285.766) riguardano l'acquisto di n.10 autobus che, alla data di chiusura del bilancio, risultavano essere ancora in fase di allestimento.

Commento, immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali non hanno subito svalutazioni in quanto il valore recuperabile, così come

definito dal Principio contabile OIC 9, non è inferiore al valore iscritto in contabilità. Non si sono verificati mutamenti nelle condizioni di utilizzo o nell'operatività dell'azienda che abbiano portato a perdite di valore durevoli.

Non hanno mai subito, neanche nei precedenti esercizi, rivalutazioni derivanti da leggi speciali o ripristini di valore.

Nella capitalizzazione delle immobilizzazioni costruite internamente non è stata imputata alcuna quota di interessi passivi al costo iscritto nell'attivo.

Introduzione, immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono iscritte al loro costo di acquisto o di sottoscrizione, comprensivo degli oneri accessori. Il costo di acquisto è ridotto per perdite durevoli di valore, nell'ipotesi in cui le società partecipate abbiano sostenuto perdite e non si possa prevedere, nell'immediato futuro, che le stesse siano capaci di produrre utili tali da assorbire le perdite stesse. Si provvederà a ripristinarne il valore originario nel caso in cui negli esercizi successivi vengano meno le ragioni delle svalutazioni effettuate.

Le attività finanziarie non costituenti immobilizzazioni sono iscritte al minor valore tra il costo di acquisto e il valore di realizzo desunto dall'andamento del mercato alla data del bilancio.

In bilancio sono presenti partecipazioni in società controllate. Non vi sono partecipazioni in imprese collegate, in imprese controllanti, in imprese sottoposte al controllo delle controllanti ed in altre imprese. La società non detiene altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi.

Introduzione, movimenti di partecipazioni, altri titoli, strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati

Non sono state acquisite nuove partecipazioni e non ci sono stati incrementi nelle partecipazioni in essere, come evidenziato di seguito.

Analisi dei movimenti di partecipazioni, altri titoli, strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati

| | Partecipazioni in imprese controllate | Partecipazioni in imprese collegate | Partecipazioni in imprese controllanti | Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti | Partecipazioni in altre imprese | Totale Partecipazioni | Altri titoli | Strumenti finanziari derivati attivi |
|----------------------------|---|---|--|--|---------------------------------------|--------------------------|-----------------|---|
| Valore di inizio esercizio | | | | | | | | |
| Costo | 280.269 | | | | | 280.269 | | |

| | | | | | | | | |
|---|---------|--|--|--|--|---------|--|--|
| Rivalutazioni | | | | | | | | |
| Svalutazioni | | | | | | | | |
| Valore di bilancio | 280.269 | | | | | 280.269 | | |
| Variazioni nell'esercizio | | | | | | | | |
| Incrementi per acquisizioni | | | | | | | | |
| Riclassifiche (del valore di bilancio) | | | | | | | | |
| Decrementi per alienazioni (del valore di bilancio) | | | | | | | | |
| Rivalutazioni effettuate nell'esercizio | | | | | | | | |
| Svalutazioni effettuate nell'esercizio | | | | | | | | |
| Altre variazioni | | | | | | | | |
| Totale variazioni | | | | | | | | |
| Valore di fine esercizio | | | | | | | | |
| Costo | 280.269 | | | | | 280.269 | | |
| Rivalutazioni | | | | | | | | |
| Svalutazioni | | | | | | | | |
| Valore di bilancio | 280.269 | | | | | 280.269 | | |

Commento, movimenti di partecipazioni, altri titoli, strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati

Partecipazioni in imprese controllate (€ 280.269) rappresentano le partecipazioni detenute dalla società, in imprese controllate ai sensi dell'art. 2359 C.C..

Si tratta della partecipazione in A.T.G. S.c.p.A. e in METE S.c.p.A. attraverso le quali si è partecipato alle gare ad evidenza pubblica nel 2004, per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico nei tre bacini territoriali di esercizio, e in TEAM S.c.a r.l. per il sub affido di parte dei servizi ai vettori soci privati nel bacino di Rimini.

Nel corso dell'esercizio non vi sono stati incrementi nelle partecipazioni.

Introduzione, dettagli sulle partecipazioni in imprese controllate

Si riportano i dati riferiti all'ultimo bilancio approvato al 31/12/2023. Le partecipazioni al 31/12/2023 in

imprese controllate sono riportate nella seguente tabella.

Dettagli sulle partecipazioni in imprese controllate possedute direttamente o per tramite di società fiduciaria o per interposta persona

| | Totale | 1 | 2 | 3 |
|--|--------|---------------|-------------|-------------|
| Partecipazione in impresa controllata | | | | |
| Denominazione | | A.T.G. S.p.A. | METE S.p.A. | TEAM SCaRL |
| Città, se in Italia, o Stato estero | | Italia | Italia | Italia |
| Codice fiscale (per imprese italiane) | | 0332660406 | 02074190394 | 02439710407 |
| Capitale in euro | | 200.000 | 104.000 | 83.426 |
| Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro | | 0 | 0 | 265 |
| Patrimonio netto in euro | | 200.000 | 104.000 | 91.650 |
| Quota posseduta in euro | | 160.000 | 60.320 | 63.530 |
| Quota posseduta in % | | 80,00% | 58,00% | 76,15% |
| Valore a bilancio o corrispondente credito | | 160.000 | 60.470 | 59.799 |

Commento, dettagli sulle partecipazioni in imprese controllate

A.T.G. S.p.A. con sede in Rimini (RN) – Via C.A. dalla Chiesa, 38.

Il capitale sociale di € 200.000 è suddiviso in 20.000 azioni del valore nominale di € 10 cadauna interamente versate. La partecipazione azionaria di Start è dell'80% rappresentata da n.16.000 azioni del valore nominale di € 10 cadauna per complessivi € 160.000. Trattasi di una società consortile a ribaltamento costi.

METE S.p.A. con sede in Ravenna (RA) - Via Teodorico, 7.

Il capitale sociale di € 104.000 è suddiviso in 1.000 azioni del valore nominale di € 104 cadauna interamente versate. La partecipazione azionaria di Start è del 58,00% e il valore iscritto a bilancio è pari a € 60.470. Trattasi di una società consortile a ribaltamento costi.

TEAM Società consortile a r.l. con sede in Rimini (RN) – Via C.A. dalla Chiesa, 38.

Il capitale sociale di € 83.426 è suddiviso in quote di partecipazione interamente versate. Il valore iscritto a bilancio è di € 59.799. La differenza tra il valore a bilancio e la quota posseduta di € 63.530 è dovuto alle

riserve iscritte nel patrimonio netto.

Introduzione, attivo circolante

Si passa ora ad analizzare le voci dell'attivo circolante esaminando le rimanenze, i crediti, le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni e le disponibilità liquide.

I criteri di valutazione previsti per le diverse attività sono indicati negli specifici prospetti.

Introduzione, rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al costo medio ponderato, inferiore al presumibile valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato. Il materiale obsoleto e la ricambistica sono valutati tenendo conto dell'effettiva possibilità di utilizzo.

Qui di seguito vengono riportate le variazioni tra le esistenze iniziali e le rimanenze finali avvenute nell'esercizio in esame.

Analisi delle variazioni delle rimanenze

| | Materie prime, sussidiarie e di consumo | Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati | Lavori in corso su ordinazione | Prodotti finiti e merci | Acconti | Totale rimanenze |
|----------------------------|---|---|--------------------------------|-------------------------|---------|------------------|
| Valore di inizio esercizio | 3.224.196 | | | | 0 | 3.224.196 |
| Variazione nell'esercizio | 280.383 | | | | 0 | 280.383 |
| Valore di fine esercizio | 3.504.579 | | | | 0 | 3.504.579 |

Commento, rimanenze

Le rimanenze per materie prime, sussidiarie e di consumo riguardano principalmente materiale e ricambistica per autobus in giacenza nei magazzini aziendali al 31/12/2023; la voce presenta un incremento complessivo delle rimanenze a fine esercizio per un totale di € 229.927.

Il totale delle rimanenze, al lordo del fondo, è di € 4.012.240, tra le voci più significative ci sono le rimanenze finali di ricambi di autobus per € 3.151.948 e le rimanenze finali di gasolio per € 226.806. Il fondo deprezzamento magazzino è passato da un valore di inizio esercizio di € 558.117, ad un valore al

31/12/2023 di € 507.661 a seguito dell'utilizzo del fondo deprezzamento per € 50.456 per la rottamazione di ricambi autobus obsoleti.

Introduzione, attivo circolante: crediti

I crediti sono iscritti in bilancio al presumibile valore di realizzo. L'adeguamento del valore nominale dei crediti verso i singoli clienti, al presunto valore di realizzo, è stato effettuato mediante la costituzione di un apposito fondo svalutazione a rettifica dei crediti stessi.

La società si è avvalsa della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato e dell'attualizzazione in quanto gli effetti sono stati considerati irrilevanti e i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza di scarso rilievo al fine di una rappresentazione veritiera e corretta delle informazioni esposte in bilancio.

La società svolge la propria attività in ambito nazionale pertanto la ripartizione geografica, rispondente ad esigenze di trasparenza relativamente al rischio che la stessa corre nello svolgimento della sua attività in diverse aree geografiche, non si ritiene significativa.

Una parte dei crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante sono riferiti ai contributi c/impianti ancora da incassare, con previsione di incasso oltre l'anno.

Non ci sono crediti con quote scadenti oltre i 5 anni.

Non sussistono crediti derivanti da operazioni con obbligo di retrocessione a termine.

Si procede all'analisi dei crediti iscritti nell'attivo circolante: questi sono suddivisi tra crediti verso clienti, crediti verso imprese controllate, crediti tributari e crediti verso altri.

Introduzione, variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante

Le voci di credito hanno subito variazioni nell'esercizio incrementandosi per un totale di € 3.510.215 rispetto all'inizio esercizio.

Analisi delle variazioni e della scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

| | Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante | Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante | Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante | Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante | Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante | Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante | Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante | Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante | Totale crediti iscritti nell'attivo circolante |
|---|---|---|---|--|--|---|---|---|--|
| Valore di inizio esercizio | 3.425.481 | 8.359.557 | | | | 236.494 | | 18.063.420 | 30.084.952 |
| Variazione nell'esercizio | -341.779 | 964.851 | | | | 9.871 | | 7.204.826 | 7.837.769 |
| Valore di fine esercizio | 3.083.702 | 9.324.408 | | | | 246.365 | | 25.268.246 | 37.922.721 |
| Quota scadente entro l'esercizio | 3.083.702 | 9.324.408 | | | | 246.365 | | 21.100.832 | 33.755.307 |
| Quota scadente oltre l'esercizio | | | | | | | | 4.167.414 | 4.167.414 |
| Di cui di durata residua superiore a 5 anni | | | | | | | | | 0 |

Commento, variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante

Nella tabella le voci relative ai crediti verso clienti, ai crediti verso le imprese controllate e i crediti verso altri, sono esposte al netto del fondo svalutazione crediti. Al 31/12/2023 il fondo svalutazione crediti ha subito solamente un decremento di € 230.253, di cui € 192.844 girato a sopravvenienza attiva per la chiusura con esito positivo di alcune posizioni in contenzioso, ed € 37.409 per stralcio di crediti inesigibili. Il fondo è ripartito nel seguente modo: € 1.497.265 per svalutazione dei crediti verso clienti e € 1.904 per la svalutazione crediti verso imprese controllate e ammonta pertanto a € 1.499.169.

Crediti verso clienti (al netto della svalutazione crediti) € 3.083.702:

Nel saldo clienti di € 4.580.966 (al lordo del fondo svalutazione crediti) sono incluse fatture da emettere per € 2.008.548 dove gli importi più rilevanti sono le integrazioni tariffarie ai Comuni e alla società AMR Soc.Cons.a r.l., i recuperi dei costi sostenuti per conto terzi e le penali attive riferite all'anno 2023.

Rispetto ad inizio esercizio vi è stato un decremento di € 341.779.

Crediti verso imprese controllate (al netto della svalutazione crediti) € 9.324.408:

Sono relativi a crediti per fatture già emesse nei confronti di A.T.G. S.p.A. e METE S.p.A. per € 5.237.598 e per € 4.088.714 per fatture da emettere e note di credito da ricevere verso controllate A.T.G. S.p.A. e METE S.p.A. e *TEAM Società consortile a r.l.* al lordo del fondo svalutazione crediti di € 1.904.

I crediti per fatture già emesse possono essere così suddivisi:

Crediti verso A.T.G. € 4.226.889 relativi a: corrispettivi per servizi T.P.L. anno 2023 per il bacino di Forlì Cesena per € 2.098.547, per il bacino di Rimini € 1.710.357, € 415.876 per il MetroMare ed € 2.108 per manutenzioni straordinarie fatte in via Pandolfi.

Crediti verso METE 1.010.709 ove incidono prevalentemente le rate non ancora incassate dei servizi TPL effettuati a novembre per un totale di € 775.630.

Crediti verso TEAM In bilancio non sono presenti crediti nei confronti di TEAM S.c.a.r.l.

Le fatture da emettere verso le controllate (ATG e METE e TEAM) ammontano ad € 4.085.309.

Le note credito da ricevere verso le controllate (ATG e METE e TEAM) ammontano ad € 3.405.

Il totale si suddivide tra le varie controllate con i seguenti importi:

Fatture da emettere verso A.T.G. € 2.165.500 (bacino di Rimini e bacino di Forlì-Cesena),

Fatture da emettere verso METE € 1.915.071 (bacino di Ravenna),

Fatture da emettere verso TEAM € 4.739 (bacino di Ravenna)

Nello specifico, per quanto riguarda le fatture da emettere verso A.T.G., si può operare un'analisi più approfondita andando a ripartire il totale sui due contratti di servizio in essere per i bacini di Rimini e di Forlì-Cesena.

Per quanto riguarda il bacino di Rimini le fatture da emettere iscritte al 31/12/2023 ammontano ad € 511.649 per conguaglio 3% contratto di servizio TPL, ad € 443.112 relative al servizio MetroMare e Shuttlemare, mentre € 17.000 per il servizio aggiuntivo svolto a dicembre.

Passando invece al contratto di servizio del bacino di Forlì-Cesena, le fatture da emettere iscritte al 31/12/2023 ammontano ad € 1.163.738. Distintamente tali crediti concernono il saldo corrispettivi 2023 TPL pari al 3% del totale del contratto di servizio con conguaglio chilometrico per € 659.452, Bussì per € 152.225, adeguamento istat anno 2023 per € 39.567, incremento retributivo CCNL per € 229.494 e infine una tantum CCNL per € 83.000.

In conclusione, si rilevano fatture da emettere verso ATG per una somma totale di € 2.165.500, comprensivi della quota di Service amministrativo per € 30.000.

Anche fra le fatture da emettere verso METE per il contratto di servizio del bacino di Ravenna sono stati iscritti importi relativi alla rata di corrispettivo TPL mese di dicembre di € 789.675, il saldo 5% dei corrispettivi del contratto di servizio di € 983.247, integrazione corrispettivo servizio traghetto € 59.700, le

spese amministrative servizio Mobility di € 3.779, il corrispettivo premio per l'anno 2023 di € 49.895 ed i potenziamenti, servizi aggiuntivi ancora da fatturare di € 28.775.

In sintesi, i crediti verso METE per fatture da emettere al 31/12/2023 ammontano ad € 1.915.071.

Crediti tributari (€ 246.365): sono aumentati rispetto ad inizio anno di € 9.871.

Nello specifico riguardano:

Crediti verso erario per ritenuta d'acconto € 11.838;

Crediti per rimborso IRES € 18.899;

Crediti per rimborso IRAP € 118.146;

Crediti imposta bonus D.L. 66/2014 € 8.217;

Crediti tributari con l'estero € 563;

Altri crediti tributari € 2.470;

Crediti verso erario per acconto IVA € 86.232.

In particolare, i crediti per rimborso IRES sono riferiti ai rimborsi dell'imposta sulla mancata deduzione dei costi del personale negli anni 2007/2012 richiesti nel 2012 con apposite istanze ai sensi dell'art. 2, c.1-quater D.L. n.201/2011. Il credito ancora in essere è relativo alla istanza prodotta da ex AVM (€ 18.899) nel 2012.

Crediti verso altri (al netto della svalutazione crediti) (€ 25.268.246): in questa categoria sono comprese le sottocategorie appartenenti a "Altri Crediti" (€ 24.174.418), "Crediti da titolo di viaggio" (€ 508.084) "Crediti verso dipendenti" (€ 479), "Crediti assistenziali e previdenziali" (€ 343.412).

Altri crediti (€ 24.174.418) le voci più significative sono date dai:

Crediti per contributi in c/esercizio (€ 794.602) relativi a crediti verso lo Stato per Ristori carburante 2022 di € 486.814 e credito per il rimborso dell'accisa carburanti sui consumi del terzo e quarto quadrimestre 2023 di € 308.249.

Crediti per rimborso costo malattia (€ 863.769) sono composti da crediti verso il Ministero del Lavoro per il recupero degli oneri di malattia: per l'anno 2009 € 288.823, per l'anno 2019 € 108.567, per l'anno 2020 € 134.992 e per l'anno 2021 € 123.150, per l'anno 2022 € 190.320 e per l'anno 2023 € 17.916.

Crediti per contributi c/impianti (€ 18.039.828), sono variati rispetto al precedente esercizio per € 7.622.213. Concorrono principalmente a formare tale credito i contributi c/impianti dove sono ricompresi i finanziamenti a supporto del piano di investimento per il rinnovo del parco mezzi come di seguito dettagliati:

- MATTM contributo di € 2.750.842 per l'acquisto di n. 55 autobus (di cui n. 39 acquistati nel 2022)
- MIT contributo di € 2.565.591 per l'acquisto di n. 22 autobus (di cui n. 6 acquistati nel 2020 e n.10 nel 2022)
- PSNMS contributo di € 4.494.873 per l'acquisto di n. 29 autobus (di cui n. 19 acquistati nel 2022)
- ALTO INQUINAMENTO contributo di € 2.421.023 per l'acquisto di n. 10 autobus
- PNRR contributo di € 5.016.491 per l'acquisto di n. 30 autobus

Inoltre verso il Comune di Rimini per € 623.008 quali residuo del finanziamento relativo al sistema a.v.m.; tale posta era stata conferita nel 2009 a seguito del passaggio del ramo commerciale dall'Agenzia di Rimini ed è correlata con una voce nei debiti di pari importo.

Depositi cauzionali presso terzi (€ 156.992) hanno subito variazioni decrementative di € 62.333 in quanto sono stati restituiti un deposito per Enel di € 21, sei depositi cauzionali Hera Gas uno per Via C.A. Chiesa 38 di € 30.268, via Spinelli a Cesena di € 8.668, via Repubblica (RN) di € 3.854, via Pandolfi di € 11.203 e via Industrie (RA) di € 11.319, inoltre è stato costituito deposito di € 3.000 presso IFIT.

Crediti per contributi mancati ricavi tariffari D.L.34/2020, D.L.104/2020 e successive disposizioni, si riferiscono alle risorse assegnate con schema di decreto del Ministero delle infrastrutture e Ministero dell'economia sulla base dei dati del fabbisogno per mancati ricavi tariffari rendicontato all'Osservatorio (€ 4.106.471). Le rendicontazioni presentate all'Osservatorio relative al periodo 2020, 2021 e primo trimestre 2022 saranno soggetti a verifiche da parte degli Enti committenti su eventuali sovra-compensazioni.

Fra gli altri crediti di importo singolo meno rilevante, che incidono più significativamente, ci sono i crediti per indennizzo sinistri (€ 124.055) e i crediti diversi (€ 60.635).

Crediti da Titoli di Viaggio (€ 508.084) è composto da crediti per venduto da biglietterie aziendali e distributori i cui versamenti vengono effettuati dopo la chiusura dell'anno e da crediti verso clienti per titoli di viaggio venduti.

Crediti verso dipendenti (€ 479).

Crediti assistenziali/previdenziali (€ 343.412) è composto prevalentemente da Crediti verso Inps (€ 261.820) relativi alla decontribuzione sui premi di risultato relativi alle annualità 2010 e 2011.

I crediti verso gli altri istituti previdenziali quali Inail e Inps Tesoreria ammontano a € 81.592.

Introduzione, variazioni delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Nelle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni la voce di bilancio movimentata è “Altre partecipazioni”.

Analisi delle variazioni delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

| | Partecipazioni non immobilizzate in imprese controllate | Partecipazioni non immobilizzate in imprese collegate | Partecipazioni non immobilizzate in imprese controllanti | Partecipazioni non immobilizzate in imprese sottoposte al controllo delle controllanti | Altre partecipazioni non immobilizzate | Strumenti finanziari derivati attivi non immobilizzati | Altri titoli non immobilizzati | Attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria | Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni |
|----------------------------|---|---|--|--|--|--|--------------------------------|---|--|
| Valore di inizio esercizio | | | | | 14.996 | | | | 14.996 |
| Variazioni nell'esercizio | | | | | 385 | | | | 385 |
| Valore di fine esercizio | | | | | 15.381 | | | | 15.381 |

Commento, variazioni delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Altre partecipazioni (€ 15.381) sono incrementate di € 385. A fine esercizio il numero delle azioni della Cassa di Risparmio di Ravenna in possesso è di 918, per un controvalore di € 15.381.

Oltre a n. 792 azioni ordinarie del valore nominale di € 13.226, rilevate in sede di fusione dall'ex ATM di Ravenna, sono state acquisite n. 13 nuove azioni per € 312 nel 2015, n. 17 nuove azioni per € 306 nel 2017, n. 19 nuove azioni per € 327 nel 2018, n. 20 azioni per € 336 nel 2019, n. 10 azioni per € 155 nel 2021, n. 22 azioni per € 334 nel 2022 e n.25 azioni per € 385 nel 2023 a seguito della distribuzione del dividendo in azioni in rapporto alle azioni già possedute.

Introduzione, variazioni delle disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

Le disponibilità liquide al 31/12/2023 riguardano i saldi attivi dei conti correnti bancari di Riviera Banca, BPER Banca spa, Intesa Sanpaolo, Cassa di Risparmio di Ravenna, BNL, Unicredit, Banco BPM e del conto corrente postale; sono altresì compresi gli assegni e il denaro presenti nelle casse aziendali al 31/12/2023.

Analisi delle variazioni delle disponibilità liquide

| | Depositi bancari e postali | Assegni | Denaro e altri valori in cassa | Totale disponibilità liquide |
|----------------------------|----------------------------|---------|--------------------------------|------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | 16.042.609 | 17.246 | 48.960 | 16.108.816 |
| Variazione nell'esercizio | -7.579.806 | 7.290 | 3.294 | -7.569.222 |
| Valore di fine esercizio | 8.462.803 | 24.536 | 52.254 | 8.539.593 |

Commento, variazioni delle disponibilità liquide

Le disponibilità liquide passano da un valore di € 16.108.816 di inizio anno ad un saldo finale di € 8.539.593 con una variazione in decremento di € 7.569.222 in conseguenza degli ingenti esborsi legati agli investimenti per il rinnovo del parco mezzi.

Rispetto al 2022 la variazione più significativa è data dalla differenza nei depositi bancari e postali che sono diminuiti di complessivi € 7.579.806 mentre gli assegni e i valori in cassa incidono in misura minore.

Introduzione, informazioni sui ratei e risconti attivi

I ratei e i risconti dell'esercizio sono calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale e costituiscono quote di costi e di ricavi comuni a due o più esercizi (art. 2424 bis n. 6 C.C.).

Di seguito vengono analizzati i movimenti relativi ai ratei e risconti attivi. Continuano a non esserci disaggi su prestiti.

Analisi delle variazioni dei ratei e risconti attivi

| | Ratei attivi | Risconti attivi | Totale ratei e risconti attivi |
|----------------------------|--------------|-----------------|--------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | 0 | 768.336 | 768.336 |
| Variazione nell'esercizio | 0 | -135.059 | -135.059 |
| Valore di fine esercizio | 0 | 633.277 | 633.277 |

Commento, informazioni sui ratei e risconti attivi

I ratei e i risconti attivi ammontano ad € 633.277, con un decremento di € 135.059 rispetto all'esercizio precedente.

Non sono stati rilevati al 31/12/2023 ratei attivi.

I risconti attivi (€ 633.277) sono dati da costi con corresponsione anticipata riguardanti due esercizi. Si riferiscono principalmente a commissioni bancarie di € 153.105, imposte e tasse di € 66.497 per il mutuo, tasse di circolazione autobus ed autovetture per € 70.665, canoni di manutenzione software applicativi e licenze d'uso per € 117.583 e altri costi residuali come, per esempio, spese telefoniche, affitti e altro per un totale di € 225.427.

Introduzione, oneri finanziari capitalizzati

Nel corso dell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari ad alcuna voce dell'attivo dello Stato Patrimoniale.

Passivo e Patrimonio Netto

| Stato Patrimoniale PASSIVO | Saldo 31/12/23 | Saldo 31/12/22 |
|--|-------------------|-------------------|
| A) Patrimonio Netto | 30.438.827 | 30.376.881 |
| | | |
| TOTALE PATRIMONIO NETTO (A) | 30.438.827 | 30.376.881 |
| | | |
| B) 1. Fondi per Trattamento di Quiescenza e Simili | 290 | 460 |
| B) 2. Fondi per Imposte, anche differite | 63.322 | 63.322 |
| B) 3. Altri Fondi | 7.890.877 | 8.430.403 |
| TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI (B) | 7.954.489 | 8.494.186 |
| | | |
| C) Fondo TFR | 5.697.805 | 6.072.502 |
| TOTALE TFR (C) | 5.697.805 | 6.072.502 |
| | | |
| D) 3. Debiti verso Soci per Finanziamenti | 0 | 0 |
| D) 4. Debiti Verso Banche | 20.002.981 | 20.004.143 |
| D) 6. Acconti | 2.557.372 | 359.284 |
| D) 7. Debiti Verso Fornitori | 20.920.241 | 16.761.584 |
| D) 9. Debiti v/Controllate | 2.871.805 | 2.418.208 |
| D) 12. Debiti Tributari | 1.491.767 | 1.851.320 |
| D) 13. Debiti vs.Istituti di Previdenza | 1.074.973 | 1.213.106 |
| D) 14. Altri Debiti | 4.591.873 | 4.232.785 |
| TOTALE DEBITI (D) | 53.511.012 | 46.840.430 |
| | | |
| E) Ratei e Risconti Passivi | 38.368.639 | 25.358.159 |
| TOTALE RATEI E RISCONTI (E) | 38.368.639 | 25.358.159 |

| | | |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| | | |
| TOTALE PASSIVO | 135.970.772 | 117.142.158 |

Introduzione, nota integrativa passivo

Le voci del passivo dello Stato Patrimoniale sono state classificate in base alla natura delle fonti di finanziamento.

I criteri di valutazione di ciascun elemento del passivo sono conformi a quanto stabilito dall'art. 2426 del Codice Civile e dai Principi Contabili Nazionali di riferimento.

Le indicazioni obbligatorie previste dall'art. 2427 del Codice Civile, dalle altre disposizioni civilistiche aggiuntive, dalle specifiche informative previste nei Principi Contabili Nazionali nonché delle informazioni che si è ritenuto di fornire ai fini della chiarezza e della rappresentazione veritiera e corretta, seguono l'ordine delle voci di bilancio delineato dall'art. 2424 del Codice Civile.

Introduzione, patrimonio netto

Le poste di patrimonio netto sono valutate al valore nominale.

Il patrimonio netto è costituito dall'insieme dei mezzi finanziari apportati dai soci al fine di dotare l'impresa di un capitale per conseguire l'oggetto sociale.

All'interno del Patrimonio Netto possiamo distinguere tre aggregati principali: il capitale sociale, le riserve, l'utile o perdita dell'esercizio.

Introduzione, variazioni nelle voci di patrimonio netto

Di seguito si vanno ad analizzare le variazioni occorse durante l'esercizio 2023 nelle voci di patrimonio netto.

Analisi delle variazioni nelle voci di patrimonio netto

| | Capitale | Riserva da sovrapprezzo delle azioni | Riserve di rivalutazione | Riserva legale | Riserve statutarie |
|---|----------------|--------------------------------------|--------------------------|----------------|--------------------|
| Valore di inizio esercizio | 29.000.00 0 | | | 207.324 | |
| Destinazione del risultato dell'esercizio precedente | | | | | |
| Attribuzione di dividendi | | | | | |
| Altre destinazioni | | | | 3.674 | |
| Altre variazioni | | | | | |
| Incrementi | | | | | |
| Decrementi | | | | | |
| Riclassifiche | | | | | |
| Risultato d'esercizio | | | | | |
| Valore di fine esercizio | 29.000.00 0 | | | 210.998 | |

| Altre riserve | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|---|---|---|--|------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|---|---------------------------------------|---------------------|----------------------|
| Riserva straordinaria | Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile | Riserva azioni o quote della società controllante | Riserva da rivalutazione delle partecipazioni | Versamenti in conto aumento di capitale | Versamenti in conto futuro aumento di capitale | Versamenti in conto capitale | Versamenti a copertura perdite | Riserva da riduzione capitale sociale | Riserva avanzo di fusione | Riserva per utili su cambi non realizzati | Riserva da congruaggio utili in corso | Varie altre riserve | Totale altre riserve |
| 1.096.085 | | | | | | | | | | | | 1 | 1.096.086 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 69.798 | | | | | | | | | | | | | 69.798 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | -1 | -1 |
| | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|-----------|
| | | | | | | | | | | | | | |
| 1.165.883 | | | | | | | | | | | | 0 | 1.165.883 |

| Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi | Utile (perdite) portati a nuovo | Utile (perdita) dell'esercizio | Perdita ripianata nell'esercizio | Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio | Totale patrimonio netto |
|--|---------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--|-------------------------|
| | 73.472 | | | | 30.376.882 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | -73.472 | | | | 0 |
| | | | | | |
| | | 61.946 | | | 61.946 |
| | | | | | -1 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | 0 | 61.946 | | | 30.438.827 |

Commento, variazioni nelle voci di patrimonio netto

Nel corso dell'esercizio 2023 non sono intervenute variazioni al Capitale sociale (€ 29.000.000);

L'utile del precedente esercizio (€ 73.472) è stato destinato il 5% pari a € 3.674 a Riserva legale e per € 69.798 a Riserva straordinaria.

La voce "Totale altre riserve" accoglie le differenze da arrotondamento all'euro.

L'esercizio 2023 si è concluso con un utile pari ad € 61.946.

Il patrimonio netto al 31/12/2023 ammonta dunque ad € 30.438.827.

Introduzione, disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Il patrimonio netto si compone del capitale sociale di Start Romagna (€ 29.000.000), della riserva legale (€ 210.998), della riserva straordinaria (€ 1.165.883).

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle voci di patrimonio netto

| | Importo | Origine / natura | Possibilità di utilizzazione | Quota disponibile | Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi | |
|---|------------|------------------|------------------------------|-------------------|--|-------------------|
| | | | | | per copertura perdite | per altre ragioni |
| Capitale | 29.000.000 | capitale | B | | | |
| Riserva da sovrapprezzo delle azioni | | | | | | |
| Riserve di rivalutazione | | | | | | |
| Riserva legale | 210.998 | riserva di utili | A, B | | | |
| Riserve statutarie | | | | | | |
| Altre riserve | | | | | | |
| Riserva straordinaria | 1.165.883 | | A, B, C | | | |
| Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile | | | | | | |
| Riserva azioni o quote della società controllante | | | | | | |
| Riserva da rivalutazione delle partecipazioni | | | | | | |
| Versamenti in conto aumento di capitale | | | | | | |
| Versamenti in conto futuro aumento di capitale | | | | | | |
| Versamenti in conto capitale | | | | | | |
| Versamenti a copertura perdite | | | | | | |
| Riserva da riduzione capitale sociale | | | | | | |
| Riserva avanzo di fusione | | | | | | |
| Riserva per utili su cambi non realizzati | | | | | | |
| Riserva da congruaglio utili in corso | | | | | | |
| Varie altre riserve | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|------------|--|--|--|--|--|
| Totale altre riserve | 1.165.883 | | | | | |
| Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi | | | | | | |
| Utili portati a nuovo | 61.946 | | | | | |
| Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio | | | | | | |
| Totale | 30.438.827 | | | | | |
| Quota non distribuibile | | | | | | |
| Residua quota distribuibile | | | | | | |
| Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro | | | | | | |

Commento, disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Il capitale sociale (€ 29.000.000), rappresentato da n. 29.000.000 di azioni ordinarie del valore di € 1 ciascuna, può essere utilizzato per copertura perdite (B).

La riserva legale (€ 210.998), indisponibile fino al limite di un quinto del capitale sociale, può essere utilizzata solo per la copertura di perdite (B).

Introduzione, informazioni sui fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi ed oneri rappresentano accantonamenti effettuati allo scopo di coprire costi di esistenza certa o probabile dei quali alla chiusura dell'esercizio non sono determinabili l'ammontare o la data dell'evento. Per la loro valutazione si è inoltre tenuto conto dei rischi e delle perdite di cui si è venuti a conoscenza anche dopo la chiusura dell'esercizio e fino alla data di predisposizione della presente proposta di bilancio. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione nel rispetto dei principi di prudenza e competenza.

Di seguito si analizzano le variazioni occorse ai fondi per rischi e oneri iscritti al 31/12/2023. Le categorie dei fondi sono: fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili, fondi per imposte anche differite e altri fondi. All'interno di quest'ultima categoria ci sono i fondi rischi per vertenze legali, fondo risk management, fondo cuneo fiscale IRAP, fondo oneri arretrati personale, fondo rischi ambientali, fondo incentivo all'esodo e il fondo Bilaterale di Solidarietà a seguito dell'accordo aziendale del 07/07/2020.

Per effetto delle modifiche apportate al Codice Civile dal D.Lgs. n. 139/2015, nell'ambito dei fondi rischi ed oneri è stata prevista la nuova voce "Strumenti finanziari derivati passivi"; la società non ha sottoscritto strumenti finanziari derivati.

Analisi delle variazioni dei fondi per rischi e oneri

| | Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili | Fondo per imposte anche differite | Strumenti finanziari derivati passivi | Altri fondi | Totale fondi per rischi e oneri |
|----------------------------------|---|-----------------------------------|---------------------------------------|-------------|---------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | 460 | 63.322 | 0 | 8.430.404 | 8.494.186 |
| Variazioni nell'esercizio | | | | | |
| Accantonamento nell'esercizio | 0 | 0 | 0 | 1.223.855 | 1.223.855 |
| Utilizzo nell'esercizio | 170 | 0 | 0 | 507.578 | 507.748 |
| Altre variazioni | | | | 1.255.804 | |
| Totale variazioni | -170 | 0 | 0 | -539.527 | -539.697 |
| Valore di fine esercizio | 289 | 63.322 | 0 | 7.890.877 | 7.954.489 |

Commento, informazioni sui fondi per rischi e oneri

Fondi per trattamento di quiescenza e obblighi simili (€ 290) si sono decrementati rispetto a inizio anno (€ 460) per l'importo di € 170. L'utilizzo del fondo è dato dalle nuove iscrizioni al fondo pensione integrativa Priamo da parte dei dipendenti, in cui l'azienda partecipa versando una quota di € 5,16 a persona.

Fondo per imposte, anche differite (€ 63.322) è rimasto invariato rispetto all'anno precedente.

Il fondo si era formato nell'ambito dell'operazione straordinaria avvenuta nel corso dell'esercizio 2011 a seguito della quale la società Start Romagna S.p.A. ha incorporato le società del trasporto pubblico locale e più precisamente la società A.V.M Area Vasta Mobilità S.p.A., operante nel bacino della Provincia di Forlì-Cesena, la società A.T.M. Azienda Trasporti e Mobilità S.p.A., operante nel bacino della Provincia di Ravenna, e T.R.A.M Servizi S.p.A., operante nel bacino della Provincia di Rimini.

Per effetto della neutralità fiscale di questa operazione, si era formato un disavanzo di fusione di € 4.016.917, poi imputato alla voce autobus dello Stato Patrimoniale che ha originato, ai fini fiscali, una differenza temporanea imponibile, comportando la rilevazione delle imposte differite. Si è ritenuta assorbibile negli esercizi successivi solo la fiscalità relativa all'Irap pari ad € 156.660.

Ai fini Ires la passività per imposte differite non è stata contabilizzata, nonostante il disallineamento, in quanto si è ritenuto che non si riversasse negli esercizi successivi perché in perdita fiscale. L'ammontare delle imposte differite originato dalla operazione straordinaria, pari ad € 156.660, è stato imputato alle immobilizzazioni interessate, in controparte all'iscrizione nel passivo di questo apposito fondo.

Al fondo sono iscritte anche imposte differite originate in ambito Tram Servizi, dell'importo di € 3.852.

Successivamente anche l'operazione di conferimento del ramo di azienda Tper, avvenuta nel corso

dell'esercizio 2012, ha generato i presupposti per la rilevazione della fiscalità differita avendo Start iscritto i beni oggetto di conferimento ad un maggior valore contabile rispetto a quello fiscalmente riconosciuto in capo alla società conferente; per coerenza con il criterio utilizzato nell'operazione sopra descritta, è stata rilevata la fiscalità latente solo ai fini Irap per un importo pari ad € 95.377.

Ad oggi il saldo delle imposte differite, al netto degli utilizzi degli anni passati, ammonta ad € 63.322.

Altri fondi (€ 7.890.877): in questa categoria sono compresi i fondi per rischi ed oneri. Si è accantonato in totale € 1.223.855 a fronte di utilizzi nell'anno pari ad € 1.763.382 di cui € 1.255.804 per sopravvenienze attive a seguito del positivo evolversi di cause e vertenze in corso e per la riduzione del fondo oneri arretrati personale.

Nello specifico i fondi che si sono movimentati sono stati:

Fondo rischi vertenze legali (€ 3.251.960) comprende accantonamenti per rischi legati a vertenze verso terzi, verso il personale dipendente, per assistenza legale concessa ai dipendenti in mansione di verifica per aggressioni subite durante il lavoro, per contenziosi relativi a richieste di risarcimento danni per vertenze inerenti la sicurezza sul lavoro e per adeguamenti corrispettivi contrattuali verso terzi.

Gli importi sono stati accantonati sulla base delle informazioni fornite dai legali che seguono i relativi contenziosi. Il fondo nel 2023 è stato incrementato di € 145.855 e decrementato per € 1.059.443 di cui € 668.025 per sopravvenienza attiva relativa al positivo evolversi delle vertenze in corso e € 391.418 per utilizzi derivanti principalmente dagli accordi di conciliazione ferie sottoscritti nel corso dell'anno 2023.

Fondo risk management (€ 330.080) è stato incrementato di € 48.000 e decrementato per € 14.132 per la liquidazione di sinistri del bacino di Forlì-Cesena, Rimini e Ravenna relativi agli esercizi precedenti.

Fondo cuneo fiscale IRAP (€ 436.000): anche per l'esercizio 2023, come per lo scorso anno, si è deciso di non accantonare alcuna somma in quanto la Legge di Stabilità 2015 ha consentito la deduzione dall'IRAP del costo complessivo sostenuto per lavoro dipendente a tempo indeterminato.

Il fondo copre il contenzioso apertosi per l'azienda ex ATM di Ravenna nel corso dell'anno 2012 relativo all'esercizio 2007, e nel corso dell'esercizio 2013 relativo agli anni 2008 e 2009, avendo ricevuto i relativi accertamenti fiscali. Si rammenta che l'Azienda è risultata parte vincitrice in primo e secondo grado e, ad oggi, si è in attesa della fissazione dell'udienza di trattazione in Cassazione.

Fondo oneri arretrati personale (€ 2.005.755) racchiude il premio di risultato e contributi previdenziali ancora da liquidare. I decrementi intervenuti nell'anno 2023 (€ 645.807) rappresentano le quote di premio 2021 liquidate o utilizzate mediante servizi di Welfare (€ 58.028) e la sopravvenienza generata dal risparmio sui contributi per l'utilizzo del Welfare (€ 587.779), mentre la quota incrementativa (€ 1.030.000) è relativa al premio 2023 che sarà liquidato nel 2024. Il fondo comprende pertanto la quota relativa al premio 2023 e la quota parte dell'accantonamento del premio 2022 ancora da liquidare.

Fondo rischi ambientali (€ 250.272) istituito per i costi che si presume di dover sostenere in relazione alla situazione esistente e ai prevedibili sviluppi futuri in materia ambientale. Non si è ritenuto necessario accantonare ulteriori somme in quanto il fondo è ritenuto capiente, anche in considerazione della polizza RC ambientale stipulata e sostanzialmente allineata ai potenziali rischi dell'Azienda.

Fondo incentivo all'esodo (€ 1.299.600); fondo costituito per l'attuazione di piani di ristrutturazione e di riorganizzazione dell'azienda. Nel corso dell'esercizio il fondo è stato utilizzato per € 44.000 a seguito dell'indennità riconosciuta ad un dipendente uscito nel corso dell'anno. Non sono stati fatti ulteriori accantonamenti in quanto il fondo è stato valutato capiente e adatto a sostenere il piano di incentivazione all'esodo aggiornato nel 2023.

Fondo Bilaterale di Solidarietà per accordo aziendale del 07/07/2020 (€ 317.210); fondo costituito nel 2020 per gli oneri legati all'accordo aziendale del luglio 2020 che prevede una integrazione della retribuzione a favore del personale che ha usufruito della Cassa Integrazione, ad oggi non ancora definita.

Introduzione, informazioni sul trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato rappresenta il debito maturato alla data di entrata in vigore della riforma del TFR (01/01/2007) nei confronti dei dipendenti in conformità di legge e dei vigenti contratti di lavoro, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo. Il trattamento di fine rapporto corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio al netto degli acconti erogati ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere loro nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data. Infatti con l'entrata in vigore dall'01/01/2007 della riforma del TFR e della previdenza complementare di cui al D.Lgs. 252/2005 e successivi decreti ministeriali, il TFR maturato da tale data può a scelta del dipendente essere diversamente destinato. In particolare, per le imprese con oltre 50 dipendenti, è stato possibile esprimere la facoltà entro il 30/06/2007 di destinare il TFR ad un fondo di previdenza complementare o in alternativa al Fondo Tesoreria INPS. Il debito totale che risulta al 31/12/2023 è quindi frutto della somma di quanto maturato fino al 31/12/2007 più le rivalutazioni annuali.

Il trattamento di fine rapporto viene gestito con un fondo apposito e le movimentazioni sono analizzate di seguito.

Analisi delle variazioni del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

| | Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato |
|----------------------------------|--|
| Valore di inizio esercizio | 6.072.502 |
| Variazioni nell'esercizio | |
| Accantonamento nell'esercizio | 92.187 |
| Utilizzo nell'esercizio | 466.884 |
| Altre variazioni | 0 |
| Totale variazioni | -374.697 |
| Valore di fine esercizio | 5.697.805 |

Commento, informazioni sul trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il Fondo trattamento di fine rapporto lavoro subordinato (€ 5.697.805) si è movimentato per € 92.187 dati da accantonamento al fondo per rivalutazione, e per € 466.884 per l'utilizzo della sola quota destinata al fondo aziendale. A fine esercizio, quindi, si è passati da un valore iniziale di € 6.072.502 ad un saldo di € 5.697.805 con una variazione netta di € - 374.697 a seguito del pensionamento e della cessazione per dimissione di personale verificatisi nel corso del 2023. Il costo complessivo pari a € 2.114.418 comprendente anche la quota girata a fondi di previdenza complementare e al fondo tesoreria Inps.

Introduzione, debiti

I debiti sono iscritti per importi corrispondenti al loro valore di estinzione, corrispondente al valore nominale, e comprendono anche le fatture che si riceveranno nel corso dell'esercizio successivo, ma riferite all'acquisto di beni e servizi di competenza dell'esercizio.

La società si è avvalsa della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato e dell'attualizzazione essendo i debiti esclusivamente con scadenza inferiore ai dodici mesi e i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza, di scarso rilievo al fine di una rappresentazione veritiera e corretta delle informazioni esposte in bilancio.

La società si è avvalsa della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato ai debiti dell'esercizio

precedente che non hanno ancora esaurito i loro effetti in bilancio, ritenuti irrilevanti gli effetti sulla capacità del bilancio di fornire una rappresentazione veritiera e corretta ex art.2423, comma 4 C.C.

Il mutuo acceso nel corso dell'anno 2022 prevede un periodo di pre-ammortamento, con il rimborso della prima rata della quota capitale previsto a partire dal 2024; per questo motivo l'importo di € 17.933.023 ha scadenza oltre l'anno, mentre una parte del mutuo ha scadenza superiore ai 5 anni.

Non sussistono debiti verso soci per finanziamenti, debiti assistiti da garanzie reali e debiti derivanti da operazioni con obbligo di retrocessione a termine.

La società svolge la propria attività in ambito nazionale pertanto la ripartizione geografica, rispondente ad esigenze di trasparenza relativamente al rischio che la stessa corre nello svolgimento della sua attività in diverse aree geografiche, non si ritiene significativa.

La categoria dei debiti movimentati viene ripartita tra le seguenti sottocategorie: Debiti v/so banche, Acconti, Debiti v/so fornitori, Debiti v/so imprese controllate, Debiti tributari, Debiti v/so istituti di previdenza, Altri debiti.

Introduzione, variazioni e scadenza dei debiti

Di seguito le variazioni avvenute durante l'esercizio 2023. I debiti totali sono passati da € 46.840.430 di inizio esercizio ad un totale di € 53.511.011 di fine esercizio, con una variazione in aumento pari ad € 6.670.582.

Analisi delle variazioni e della scadenza dei debiti

| | Obbligazioni | Obbligazioni convertibili | Debiti verso soci per finanziamenti | Debiti verso banche | Debiti verso altri finanziatori | Acconti | Debiti verso fornitori | Debiti rappresentati da titoli di credito |
|---|--------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------------------|-----------|------------------------|---|
| Valore di inizio esercizio | | | | 20.004.143 | | 359.284 | 16.761.585 | |
| Variazione nell'esercizio | | | | -1.162 | | 2.198.088 | 4.158.656 | |
| Valore di fine esercizio | | | | 20.002.981 | | 2.557.372 | 20.920.241 | |
| Quota scadente entro l'esercizio | | | | 2.069.958 | | 2.557.372 | 20.920.241 | |
| Quota scadente oltre l'esercizio | | | | 17.933.023 | | | | |
| Di cui di durata residua superiore a 5 anni | | | | 9.286.301 | | | | |

| Debiti verso imprese controllate | Debiti verso imprese collegate | Debiti verso controllanti | Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti | Debiti tributari | Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | Altri debiti | Totale debiti |
|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------|---|------------------|--|--------------|---------------|
| 2.418.207 | | | | 1.851.320 | 1.213.106 | 4.232.785 | 46.840.430 |
| 453.598 | | | | -359.553 | -138.133 | 359.088 | 6.670.582 |
| 2.871.805 | | | | 1.491.767 | 1.074.973 | 4.591.873 | 53.511.012 |
| 2.871.805 | | | | 1.491.767 | 1.074.973 | 4.591.873 | 35.577.989 |
| | | | | | | | 17.933.023 |
| | | | | | | | 9.286.301 |

Commento, variazioni e scadenza dei debiti

Debiti verso banche (€ 20.002.981): sostanzialmente invariato rispetto all'anno 2022 è ascrivibile all'accensione di un mutuo di € 20.000.000 di durata decennale, sottoscritto per far fronte alle esigenze finanziarie collegate al piano di investimento per il rinnovo del parco mezzi. Le competenze di liquidazione di fine anno dei vari conti correnti ammontano ad € 2.981.

Acconti (€ 2.557.372): vengono gestiti in questa categoria gli acconti dati dai clienti. L'incremento di € 2.198.088 deriva principalmente dall'incasso di anticipi sui contributi conto impianti legati al piano di rinnovo del parco mezzi (€ 2.334.671), per autobus per i quali al 31/12/2023 non si è ancora perfezionato l'acquisto, e per l'incasso di un anticipo, quale quota *prefinancing*, per il progetto EBRT2030 Horizon (€ 219.877).

Debiti verso fornitori (€ 20.920.241). In questa categoria sono compresi:

Debiti verso fornitori (€ 18.359.235): sono quei debiti derivanti dalla registrazione delle fatture nell'esercizio 2023 non ancora pagate al 31/12/2023; la variazione in aumento di € 4.158.656 rispetto all'anno 2022 è dovuta in larga parte alle fatture per la consegna dei nuovi autobus, saldate nei primi mesi del 2024;

Fatture da ricevere (€ 2.524.381): sono debiti derivanti da fatture non ancora pervenute al 31/12/2023;

Note di credito da emettere (€ 36.300): riguardano rettifiche di ricavi;

Debiti verso imprese controllate (€ 2.871.805): comprendono i debiti per fatture ricevute al 31/12/2023 nei confronti di A.T.G S.p.A. per € 474.724 e nei confronti di METE per € 6.175. Sono altresì comprese le fatture da ricevere e note di credito da emettere verso controllate per complessivi € 2.390.907 di cui € 1.779.475 nei confronti di ATG e € 611.431 nei confronti di METE.

Debiti tributari (€ 1.491.767): si riferiscono ai debiti verso l'Erario per le ritenute d'acconto operate ai dipendenti e agli amministratori sulle retribuzioni di novembre e dicembre 2023 e sulla tredicesima mensilità

(€ 1.348.842), per le ritenute d'acconto operate sui redditi di lavoro autonomo pagati a dicembre (€ 7.186), per l'imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR (€ 9.989), per l'IVA (€ 105.750) e per il saldo IRAP (€ 20.000).

Debiti verso istituti di previdenza (€ 1.074.973): comprendono i debiti verso l'INPS per le quote relative alle retribuzioni ed ai compensi di dicembre 2023 dei dipendenti e amministratori (€ 468.545), i debiti verso l'INAIL, che quest'anno risultano di segno opposto dato che il saldo finale è inferiore agli acconti versati (- € 20.165), i debiti verso gli istituti di previdenza complementare, fra cui il fondo di categoria PRIAMO per le quote di TFR relative al mese di dicembre da versare (€ 197.129), e i debiti per oneri su ferie non godute al 31/12/2023 (€ 429.464).

Altri debiti (€ 4.591.873): raccolgono i debiti verso i dipendenti per la retribuzione relativa al mese di dicembre 2023 (€ 2.005.216), i debiti per costi di competenza dell'esercizio i cui pagamenti avverranno nel 2024 (€ 35.307) e i debiti diversi (€ 881.579). Questi ultimi includono debiti verso enti locali del bacino di Rimini (€ 723.040), iscritti negli esercizi precedenti, di cui € 623.008 per finanziamento del sistema di controllo satellitare a.v.m. correlati al medesimo importo iscritto tra i crediti.

Fra gli altri debiti è incluso anche quello verso i dipendenti per le ferie non godute, dell'importo di € 1.414.848, aumentato nel 2023 di € 86.211 rispetto al precedente esercizio.

E' presente anche un debito per complessivi € 254.923, che riguarda i depositi di denaro di terzi in c/garanzia.

Introduzione, informazioni sui ratei e risconti passivi

I ratei e i risconti dell'esercizio sono calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale e costituiscono quote di costi e di ricavi comuni a due o più esercizi (art. 2424 bis n. 6 C.C.).

Vengono di seguito analizzate le variazioni dei ratei e risconti passivi: si tratta di costi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi. La quota totale di ratei e risconti rinviati agli esercizi successivi è pari ad € 38.368.639 con un incremento rispetto allo scorso esercizio di € 13.010.480. La voce più rilevante è quella dei risconti passivi pluriennali (€ 31.764.714) che accolgono le quote dei contributi conto impianti di competenza degli esercizi futuri: solo questa voce ha fatto registrare un incremento rispetto all'anno 2022 di € 11.471.287 derivante in particolare dai contributi sui nuovi autobus acquistati nel corso dell'anno.

Analisi delle variazioni dei ratei e risconti passivi

| | Ratei passivi | Risconti passivi | Totale ratei e risconti passivi |
|----------------------------|---------------|------------------|---------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | 253.723 | 25.104.436 | 25.358.159 |
| Variazione nell'esercizio | 293.922 | 12.716.558 | 13.010.480 |
| Valore di fine esercizio | 547.645 | 37.820.994 | 38.368.639 |

Commento, informazioni sui ratei e risconti passivi

Ratei passivi (€ 547.645): fra i ratei passivi rilevano principalmente gli interessi passivi sul mutuo per € 490.620, per la quota di competenza 01/08/2023-31/12/2023;

Risconti passivi (€ 6.008.281): corrispondono a € 2.219.322 per ricavi da titoli di viaggio rinviati al 2024, € 3.742.475 per ricavi da integrazioni tariffarie e abbonamenti scolastici rinviati al 2024, € 6.484 relativi ad affitti attivi di competenza 2024 e € 40.000 contributi c.d. "Nuovi investimenti 4.0" di competenza 2024.

Risconti passivi pluriennali (€ 31.812.714): esprimono il residuo dei "contributi c/impianto" ricevuti a parziale copertura dei costi derivanti dall'acquisizione di determinati cespiti strumentali rinviati per competenza agli esercizi successivi. Si rileva un incremento rispetto all'anno 2022 di € 11.447.287 derivante in particolare dai contributi sui nuovi autobus acquistati nel corso dell'anno.

Nota integrativa, conto economico

Introduzione, nota integrativa conto economico

La situazione economica della società è stata rappresentata ricorrendo allo schema di Conto Economico previsto dall'articolo 2425 C.C.

La forma scalare consente di evidenziare i risultati economici intermedi significativi e di suddividerli nelle quattro aree omogenee.

I costi sono stati classificati per natura e non per destinazione.

A seguito dell'eliminazione dell'area straordinaria nel nuovo schema previsto dall'articolo 2425 C.C., i corrispondenti proventi e oneri sono stati riclassificati sulla base delle indicazioni fornite dall'OIC n. 12.

Introduzione, valore della produzione

Il totale del valore della produzione dell'esercizio 2023 ammonta ad € 94.391.248, rispetto al 2022 (€ 96.833.358) si è avuto un decremento di € 2.442.110.

Per il commento delle principali voci di costo e di ricavo si rinvia anche alla relazione sulla gestione.

Introduzione, suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

I ricavi sono esposti secondo i principi contabili della prudenza e della competenza con la rilevazione dei relativi ratei e risconti e al netto di resi, sconti, abbuoni e premi (art. 2425 bis C.C.).

Si segnala che i ricavi da sanzioni amministrative per evasione tariffaria sui titoli di viaggio sono valutati con il principio di cassa, più idoneo alla rappresentazione veritiera del bilancio di questo settore di attività, rispetto al principio di competenza in considerazione dell'elevata aleatorietà dell'importo che viene incassato nelle varie fasi del procedimento di recupero, che renderebbe pertanto poco attendibile la quantificazione del credito da iscrivere a bilancio.

I ricavi relativi alle prestazioni di servizi sono iscritti in bilancio al momento in cui la prestazione viene effettivamente eseguita.

I contributi in c/impianti sono iscritti nei risconti passivi ed ammortizzati con la stessa aliquota del bene di riferimento, ad eccezione dei contributi per investimenti in beni strumentali ex art.1 L.160/2019, ammortizzati in cinque quote annuali di pari importo.

I contributi in conto esercizio sono contabilizzati nell'esercizio quando formalmente riconosciuti.

I ricavi finanziari sono iscritti per competenza temporale.

Di seguito viene riportata la suddivisione dei ricavi per categoria di attività.

Dettagli sui ricavi delle vendite e delle prestazioni suddivisi per categoria di attività (prospetto)

| | Totale | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--|------------|------------------------------|--------------------------|------------------------------|---------------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività | | | | | | | |
| Categoria di attività | | Ricavi contratti di Servizio | Ricavi Titoli di Viaggio | Ricavi da Servizi scolastici | Ricavi Noleggio e Linee Specializzate | Ricavi da Sosta Oraria | Integrazioni Tariffarie |
| Valore esercizio corrente | 75.432.831 | 53.289.688 | 13.576.113 | 1.327.642 | 155.961 | 63.287 | 7.020.140 |

Riportata tabella 2022 per confronto con 2023

| | Totale | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--|------------|------------------------------|--------------------------|------------------------------|---------------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività | | | | | | | |
| Categoria di attività | | Ricavi contratti di Servizio | Ricavi Titoli di Viaggio | Ricavi da Servizi scolastici | Ricavi Noleggio e Linee Specializzate | Ricavi da Sosta Oraria | Integrazioni Tariffarie |
| Valore esercizio corrente | 75.901.218 | 56.565.126 | 12.143.303 | 1.347.538 | 138.265 | 61.349 | 5.645.637 |

Commento, suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

Ricavi da Contratto di Servizio (€ 53.289.688): sono compresi in questa voce i corrispettivi base, i servizi di potenziamento e i servizi aggiuntivi, tra cui il "navetto mare" di Ravenna, servizio estivo shuttle mare, servizio Bussì a Cesena, sono compresi gli adeguamenti istat contrattuali e il corrispettivo per la gestione

dell'infrastruttura del MetroMarø. Nel complesso si registra una riduzione dei corrispettivi rispetto all'esercizio precedente per € 3.275.438, per i maggiori servizi straordinari covid svolti nel 2022.

Ricavi Titoli di Viaggio ed integrazioni tariffarie (€ 20.596.253): il consuntivo dei ricavi tariffari 2023 registra un aumento di € 2.807.313 rispetto all'anno precedente e tiene conto anche dei maggiori ricavi derivante dalla manovra tariffaria introdotta nei tre bacini di traffico nella seconda parte dell'esercizio. Un particolare effetto positivo anche per il 2023 deriva dalle iniziative regionali di gratuità degli abbonamenti quali in particolare Salta SU e Mi Muovo in Città. Rispetto al 2019 si registrano ancora ricavi inferiori di circa il 5%.

Ricavi servizi scolastici (€ 1.327.642): riguardano la gestione delle linee scolastiche per diversi enti soci del bacino di Rimini compreso il capoluogo; i ricavi sono diminuiti rispetto all'anno precedente di € 19.896.

Ricavi linee specializzate (€ 155.961): sono aumentati di € 17.696 rispetto all'esercizio 2022.

Ricavi da Sosta oraria (€ 63.287): in linea con l'anno precedente (€ 61.349).

Introduzione, suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

La società svolge la propria attività in ambito nazionale pertanto la ripartizione geografica, rispondente ad esigenze di trasparenza relativamente al rischio che la stessa corre nello svolgimento della sua attività in diverse aree geografiche, non si ritiene significativa.

Dettagli sui ricavi delle vendite e delle prestazioni suddivisi per area geografica

| | Totale | 1 |
|--|------------|------------|
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica | | |
| Area geografica | | ITALIA |
| Valore esercizio corrente | 75.432.831 | 75.432.831 |

Commento, valore della produzione

Le altre voci di ricavo, che portano ad un valore della produzione di € 94.391.248, si possono suddividere nel seguente modo:

Il ricavo per *Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni* (€ 1.296.211): *si incrementa* di € 156.035 rispetto al 2022; riguardano le manutenzioni straordinarie capitalizzate effettuate nell'anno agli autobus compresa l'installazione degli apparati di bordo dei nuovi mezzi (€ 1.056.442) e dei traghetti (€ 212.769).

Altri ricavi e proventi (€ 17.689.206) sono così composti:

Contributi in conto esercizio (€ 6.959.990): in calo per € 5.137.699 rispetto all'esercizio 2022 che ha accolto significativi ristori a copertura dei mancati introiti causa pandemia e a copertura dei maggiori costi di carburante ed energia sostenuti nel 2° e 3° quadrimestre (complessivamente € 6.047.077). Il 2023 ha usufruito dei ristori sotto forma di credito d'imposta sul carburante ed energia nel primo semestre dell'anno (€ 677.769). Le altre voci sono rappresentate dai contributi per rinnovo CCNL € 5.611.958, dal recupero degli oneri per malattia dal Ministero del Lavoro € 17.916 che si riduce notevolmente rispetto agli anni scorsi, dai contributi per piani formativi per € 41.872 e dai contributi per il recupero dell'accisa ripristinato in misura piena e per anno (€ 610.475), più € 476.615 rispetto al 2022.

Contributi c/impianto (€ 2.385.950): in aumento rispetto al 2022 per € 719.550, a fronte dei maggiori contributi iscritti nel 2023 per l'acquisto di n. 73 nuovi autobus.

All'interno della categoria Altri Ricavi e proventi (€ 8.343.266) si trovano:

Proventi diversi (€ 1.509.697): si riscontra un incremento di € 432.685 rispetto al 2022. Le voci maggiormente significative nel 2023 sono: pubblicità sui mezzi (€ 190.500) in incremento di € 40.500 rispetto al 2022, penalità per ritardi ed inadempimenti a carico di fornitori (€ 564.260 , più € 333.160 rispetto all'anno precedente), locazione autobus ai subaffidatari (€ 99.836) e assistenza amministrativa ad altri (€ 109.400) in linea con il 2022. La voce accoglie la quota di contributi per investimenti in beni strumentali nuovi pari ad € 104.000, erogati sotto forma di credito d'imposta ex art.1 L. 160/2019 e L.178/2020;

Rimborsi diversi (€ 1.993.341): si riducono di € 299.795 rispetto al 2022, comprendono principalmente il recupero dei costi di manutenzione sui mezzi in locazione e service ad altri (€ 586.947), il recupero delle spese assicurative sui mezzi in locazione a sub affidatari (€ 187.226), risarcimenti danni da terzi (€ 488.511), recuperi spese da dipendenti (€ 193.129), recupero spese personale distaccato (€ 279.584) e altri recuperi vari per € 257.944.

Proventi da sanzioni amministrative (€ 1.857.704): aumentano di €141.805 a confronto del precedente esercizio. L'attività di incasso delle sanzioni è gestita in collaborazione con Tper e Seta nell'ambito del progetto Sinergie Regionali. -

Sopravvenienze attive e insussistenze di passività (€ 2.982.524): aumentano per € 2.013.696 rispetto all'esercizio 2022. Si forniscono le seguenti informazioni relativamente agli importi più significativi: € 595.189 per ristori mancati ricavi 2021-2022, € 631.380 per ristori a copertura dei maggiori costi di carburante 2022, € 1.255.804 per la riduzione parziale degli accantonamenti a seguito del positivo evolversi di cause e vertenze in corso e risparmio in oneri arretrati del personale, € 192.844 per la riduzione del fondo svalutazioni crediti, € 170.062 per insussistenza di passività per imposte, € 50.456 per riduzione fondo deprezzamento magazzino. I restanti € 86.789 sono la somma di altri proventi relativi ad anni precedenti, di minor importo singolo.

Commento, costi della produzione

I costi sono esposti secondo i principi contabili della prudenza e della competenza con la rilevazione dei relativi ratei e risconti e al netto di resi, sconti, abbuoni e premi (art. 2425 bis C.C.).

Ammontano ad € 93.398.788 con una riduzione rispetto all'esercizio 2022 di € 3.111.250.

La composizione delle singole voci è così costituita:

| Start Romagna Spa 2023-2022 | 2023 | 2022 | diff 2023 su 2022 |
|--|-------------------|-------------------|--------------------|
| | | | |
| costi per materie prime e consumo merci | 13.763.862 | 15.273.853 | - 1.509.991 |
| carburanti e lubrificanti | 9.655.665 | 12.082.403 | - 2.426.738 |
| ricambi | 3.391.752 | 2.596.428 | 795.324 |
| massa vestiario | 292.835 | 141.998 | 150.837 |
| titoli di viaggio e materiale informativo all'utenza acquisti vari | 423.610 | 453.024 | - 29.414 |
| | | | |
| costi per servizi | 23.520.063 | 27.153.264 | - 3.633.201 |
| manutenzioni veicoli, traghetti impianti e fabbricati | 3.763.249 | 3.799.904 | - 36.655 |
| utenze | 784.621 | 1.111.350 | - 326.729 |

| | | | |
|--|-------------------|-------------------|------------------|
| pulizie locali piazzali e veicoli | 1.116.735 | 1.390.069 | - 273.334 |
| altre spese di gestione (oneri di vigilanza, analisi chimiche cc) | 141.674 | 186.299 | - 44.625 |
| assistenza software e canoni | 1.208.712 | 1.138.194 | 70.518 |
| oneri bancari , postali fideiussioni qualità | 334.976 | 84.012 | 250.964 |
| telefonia e trasmissione dati | 170.177 | 141.347 | 28.830 |
| spese per servizi diversi e altre spese | 1.369.294 | 1.695.358 | - 326.064 |
| trasporti spedizioni notifiche | 145.989 | 189.831 | - 43.842 |
| assicurazioni | 1.284.197 | 1.260.736 | 23.461 |
| Prestazioni di servizi, comprese consulenze, spese legali e notarili | 893.297 | 1.015.710 | - 122.413 |
| servizi dipendenti e trasferte | 2.176.310 | 1.870.619 | 305.691 |
| servizi di trasporto affidati a terzi vettori | 9.100.594 | 12.275.244 | - 3.174.650 |
| spese amministratori | 85.591 | 82.595 | 2.996 |
| organi di controllo | 81.500 | 81.500 | - |
| servizi commerciali spese promozionale appalti biglietterie | 540.880 | 521.501 | 19.379 |
| provvigioni passive aggi rivenditori | 322.267 | 308.995 | 13.272 |
| | | | - |
| | | | - |
| costi per godimento di beni di terzi | 3.692.105 | 3.439.049 | 253.056 |
| locazioni immobili impianti veicoli | 3.692.105 | 3.439.049 | 253.056 |
| | | | |
| costi del personale | 40.965.088 | 40.609.346 | 355.742 |
| salari e stipendi | 29.595.266 | 29.085.271 | 509.995 |
| oneri sociali | 9.255.117 | 8.994.564 | 260.553 |
| trattamento di fine rapporto | 2.114.418 | 2.529.371 | - 414.953 |
| altri costi del personale | 287 | 140 | 147 |
| | | | |
| ammortamenti e svalutazioni | 8.496.894 | 7.274.329 | 1.222.565 |
| ammortamenti immobilizzazioni immateriali | 413.944 | 403.306 | 10.638 |
| ammortamenti immobilizzazioni materiali | 8.082.950 | 6.871.023 | 1.211.927 |

| | | | |
|--|-------------------|-------------------|--------------------|
| svalutazione crediti attivo circolante | - | - | - |
| | | | - |
| variazioni rimanenze materie prime | - 229.927 | 3.643 | - 233.570 |
| | | | - |
| accantonamenti per rischi | 193.855 | 241.147 | - 47.292 |
| accantonamento per rischi | 193.855 | 241.147 | - 47.292 |
| | | | - |
| altri accantonamenti | 1.030.000 | 1.033.783 | - 3.783 |
| altri accantonamenti costi del personale | 1.030.000 | 1.033.783 | - 3.783 |
| | | | - |
| oneri diversi di gestione | 1.966.848 | 1.481.624 | 485.224 |
| spese generali | 234.370 | 229.310 | 5.060 |
| spese mezzi di trasporto | 338.484 | 306.970 | 31.514 |
| oneri tributari | 213.207 | 182.539 | 30.668 |
| perdite, minusvalenze, penalità, indennizzo danni | 898.861 | 643.365 | 255.496 |
| sopravvenienze passive e insussistenze di attività | 281.926 | 119.440 | 162.486 |
| costi della produzione | 93.398.788 | 96.510.038 | - 3.111.250 |

Costi per materie di consumo

I costi per materie di consumo (€ 13.763.862) diminuiscono complessivamente rispetto al 2022 di € 1.509.991 soprattutto per effetto del rientro dei costi del carburante e dell'energia verificatosi nel corso dell'esercizio (- € 2.426.738). Cresce il costo per ricambi (+ € 795.324), la voce ha risentito in maniera particolare dei rincari dei prezzi generati dalla dinamica inflattiva, inoltre occorre segnalare che la spesa comprende l'acquisto di parte degli apparati di bordo dei nuovi mezzi per i quali è prevista l'iscrizione a ricavo nella voce incrementi di immobilizzazioni. La spesa per l'acquisto della massa vestiaria per i dipendenti ammonta ad € 292.835 (+ € 150.837), in lieve riduzione i costi per titoli di viaggio, materiale informativo all'utenza e acquisti vari (- € 29.414).

Costi per servizi

I costi per servizi (€ 23.520.063) si riducono complessivamente di € 3.633.201; di seguito si spiegano le principali componenti e variazioni rispetto all'anno precedente:

- i costi di “manutenzione veicoli, traghetti, impianti e fabbricati” per € 3.763.249, si riducono di € 36.655, la variazione è il risultato di dinamiche di segno opposto, aumenta la spesa per manutenzioni veicoli anche per l'incidenza dei costi di installazione degli apparati di bordo sui nuovi mezzi, si riducono i costi dei lavori sostenuti su beni di terzi.
- I costi per “utenze” ammontano ad € 784.621, diminuiscono di € 326.729 rispetto al 2022, grazie alla riduzione dei costi energetici.
- i costi per “pulizie locali, piazzali e veicoli” ammontano a € 1.116.735, in diminuzione di € 273.334 rispetto al 2022 quando si avevano ancora significative spese di sanificazione sui mezzi e nei locali causa covid.
- la voce “assistenza software e canoni”, che ammonta ad € 1.208.712, si è incrementata di € 70.518 a seguito principalmente della manutenzione e implementazione dei programmi gestionali;
- la voce “spese per servizi diversi e altre spese” (€ 1.369.294) ove si evidenziano significativi risparmi (-€ 326.064 rispetto al 2022), che riguarda principalmente i costi per l'affidamento all'esterno dell'attività di verifica titoli di viaggio e dell'attività di manovra e rifornimento mezzi in piazzale;
- le “assicurazioni” (€ 1.284.197), + € 23.461 rispetto al 2022, la voce accoglie le spese per assicurazione mezzi, infrastrutture e varie;
- le “prestazioni di servizi, comprese consulenze, spese legali e notarili” (€ 893.297) si riducono di € 122.413, riguardano le diverse attività, anche innovative, effettuate nel 2023, quali in particolare la prestazione di assistenza per l'aggiornamento del progetto industriale di fusione delle aziende TPL regionali, consulenza in ambito RSPP e valutazione dei rischi, le prestazioni legate ai progetti inseriti all'interno del piano industriale e attività per progetti speciali quali ad esempio il progetto CRM finalizzato alla gestione delle relazioni con la clientela, le valutazioni tecnico-economiche legate al progetto di elettrificazione del parco mezzi, l'assistenza fornita per la gestione dell'adempimento derivante dalla contabilità regolatoria da normativa ART e l'assistenza per gli adempimenti legati alla proroga dei contratti di servizio ottenuta nel corso del 2023;
- la voce “servizi a dipendenti” (€ 2.176.310), che comprende principalmente le spese per selezione del personale, visite mediche, mensa, formazione, spese sociali e contrattuali e spese per sinergie regionali, si incrementa nell'anno € 305.691 rispetto al 2022.
- i “servizi di trasporto affidati a terzi vettori” (€ 9.100.594) nel confronto con l'anno precedente si riducono di € 3.174.650 principalmente a seguito della cessazione dei servizi di potenziamento messi in atto causa Covid19 fino al mese di giugno 2022.

- Pressoché invariate le spese per amministratori (€ 85.591) e degli organi di controllo (€ 81.500);
- I costi per le provvigioni passive (€ 322.267) risentono dei maggior titoli di viaggio venduti e registrano un aumento di € 13.272.

Godimento beni di terzi

I costi per godimento beni di terzi ammontano ad € 3.692.105 e si incrementano di € 253.056 rispetto al 2022 principalmente per effetto degli adeguamenti ISTAT previsti nei contratti di locazione. Si riferiscono per € 3.222.806 ad affitti su locali, piazzali e depositi/officine e per € 469.299 a noleggi vari, licenze d'uso e locazione di veicoli ausiliari.

Costi del personale

Il costo complessivo ammonta ad € 40.965.088 e risulta in aumento di € 355.742 in confronto all'esercizio precedente. Il costo tiene conto dell'effetto positivo derivante dalla riduzione, rispetto al 2022, del tasso di rivalutazione del TFR collegato all'andamento dell'inflazione e comprende i maggiori oneri derivanti dalla seconda e terza tranche del rinnovo del CCNL e degli oneri per scatti /inquadramenti del personale. Nel 2023 la forza media si mantiene stabile (958 unità rispetto alle 957 del 2022).

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti lordi passano da € 7.274.329 nel 2022 a € 8.496.894 del 2023; mentre la quota annua di ricavo per contributi c/impianti passa da € 1.666.400 ad € 2.385.950 nel 2023.

Gli ammortamenti dell'esercizio calcolati al netto della quota annua di contributi c/impianti, sono pari ad € 6.110.944 con un incremento di € 503.015 rispetto al 2022 e sono comprensivi delle quote di ammortamento dei nuovi autobus immessi in servizio nel corso dell'anno

Nel corso dell'esercizio non si sono operati accantonamenti al fondo svalutazione crediti.

Accantonamenti ai fondi rischi ed oneri e altri accantonamenti

Nell'esercizio si sono accantonati € 193.855 per rischi e oneri: € 47.292 in meno rispetto al 2022. L'importo è stato destinato ad accantonamenti per rischi legati a vertenze legali e adeguamento fondo risk management.

Variazione delle rimanenze di materie prime

La variazione delle rimanenze di materie prime ammonta ad € 229.927 riporta un incremento di € 233.570 rispetto all'esercizio 2022. Nel 2023 non si è ritenuto necessario operare nessuna svalutazione di magazzino poiché il fondo deprezzamento è stato considerato capiente ad accogliere il minor valore dei ricambi autobus obsoleti, anche in virtù della rottamazione che ha interessato parte dei ricambi divenuti obsoleti e che ha comportato un utilizzo del fondo deprezzamento per € 50.456.

Oneri diversi di gestione

La voce comprende: spese generali per € 234.370, in linea rispetto al 2022; spese per mezzi di trasporto per € 338.484, aumentato di € 31.514, la cui principale voce riguarda la tassa di possesso veicoli; oneri tributari per € 213.207, in aumento di € 30.668 rispetto al 2022 ed oneri per perdite, minusvalenze, penalità ed indennizzo danni (€ 898.861) in aumento per € 255.496.

Di seguito si illustrano le principali componenti della voce sopravvenienze passive ordinarie e insussistenze di attività (€ 281.926) in aumento di € 162.486 rispetto al 2022:

€ 144.566 per sopravvenienze relative a ristori carburante 2022,

€ 37.742 storno sconto attivo 2022 su subaffidi TPL.

I restanti € 99.618 sono la somma di altre sopravvenienze ed insussistenze di minor importo singolo.

Introduzione, proventi e oneri finanziari

I proventi finanziari si suddividono tra "proventi da partecipazioni" e "altri proventi finanziari". Per quanto riguarda gli "altri proventi finanziari" (€ 101.178) si segnala che quest'anno si sono incrementati di € 29.996 e sono relativi agli interessi attivi su crediti verso clienti (€ 45.047), interessi su C/C bancari (€ 37.928) e a quelli su sanzioni vendite (€ 18.203).

Introduzione, composizione dei proventi da partecipazione

Nel 2023 sono incassati proventi da partecipazione per € 393 per i dividendi sulle n. 918 azioni della Cassa di Risparmio di Ravenna in nostro possesso.

Commento, composizione dei proventi da partecipazione

Non sono presenti proventi da partecipazione diversi dai dividendi.

Introduzione, ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

Gli interessi passivi e gli altri oneri finanziari maturati nel corso del 2023 sono tutti verso terzi (€ 1.012.085).

Nella tabella seguente si andranno a commentare nello specifico

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

| | Prestiti obbligazionari | Debiti verso banche | Altri | Totale |
|------------------------------------|-------------------------|---------------------|-------|-----------|
| Interessi e altri oneri finanziari | 0 | 1.010.415 | 1.670 | 1.012.085 |

Commento, ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

Gli interessi passivi verso banche ammontano ad € 1.010.415 e sono relativi alle competenze del mutuo e dei vari conti correnti.

Gli interessi passivi verso altri (€ 1.670) si riferiscono agli interessi verso i fornitori.

Commento, rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Nel corso dell'esercizio 2023 non vi sono state rettifiche o svalutazioni di attività e di passività finanziarie.

Introduzione, imposte correnti differite e anticipate

Le imposte dell'esercizio e le imposte differite/anticipate sono determinate sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta spettanti.

Nel caso in cui dal calcolo delle imposte dovute sui redditi di esercizio emergesse un saldo netto a debito questo è esposto tra i "debiti tributari" dello Stato Patrimoniale.

Nel caso in cui dal medesimo calcolo emergesse un saldo a credito, questo è esposto nella voce “crediti tributari” dell’attivo circolante.

La base imponibile IRAP è stata determinata sulla base del principio di derivazione dei valori di bilancio. Sono inoltre determinate, ove ritenuto necessario, le imposte differite e anticipate sulle differenze temporanee fra il valore determinato secondo criteri civilistici e il corrispondente valore ai fini fiscali.

Le imposte correnti sono date dal calcolo delle imposte sul reddito dell’esercizio e sono costituite dalla rilevazione dell’IRAP e IRES di competenza 2023.

Le imposte differite e anticipate sono date dalla differenza temporale tra la competenza civilista e quella fiscale dei ricavi e dei costi.

Commento, imposte correnti differite e anticipate

Le imposte correnti sono costituite dalla rilevazione dell’IRAP di competenza dell’esercizio 2023 ed ammontano a € 20.000.

Non sono state iscritte imposte per IRES in quanto l’azienda ha utilizzato le perdite pregresse fiscalmente deducibili.

Per quanto riguarda le imposte anticipate si è ritenuto di non rilevarle nel rispetto del principio generale della prudenza.

Commento, nota integrativa rendiconto finanziario

La società ha redatto il Rendiconto Finanziario secondo il metodo indiretto così come è stato fatto negli esercizi precedenti.

Ai sensi dell’articolo 2423 comma 1 del Codice Civile, è parte integrante del bilancio d’esercizio.

Introduzione, nota integrativa altre informazioni

Vengono di seguito fornite le informazioni riguardanti i dati sull’occupazione, i compensi agli amministratori e sindaci, i compensi corrisposti alla società di revisione, le operazioni realizzate con le parti correlate ed infine la ripartizione del capitale tra i soci.

Introduzione, dati sull'occupazione

Di seguito viene riportato il numero medio dei dipendenti suddivisi per categorie.

Numero medio di dipendenti ripartiti per categoria

| | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Altri dipendenti | Totale Dipendenti |
|--------------|-----------|--------|-----------|--------|------------------|-------------------|
| Numero medio | 4 | 16 | 115 | 743 | 80 | 958 |

Commento, dati sull'occupazione

La forza media dei dipendenti al 31/12/2023, tenendo conto anche delle percentuali di part-time, è stata di 958 unità, rispetto ad una forza media del 2022 pari a 957 unità.

Introduzione, compensi, anticipazioni e crediti concessi a amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

I compensi ad amministratori riguardano le spese per CDA registrate nel 2022, mentre i compensi a sindaci si riferiscono ai tre sindaci effettivi che compongono il Collegio Sindacale.

Ammontare dei compensi, delle anticipazioni e dei crediti concessi ad amministratori e sindaci e degli impegni assunti per loro conto

| | Amministratori | Sindaci |
|---|----------------|---------|
| Compensi | 85.591 | 36.400 |
| Anticipazioni | 0 | 0 |
| Crediti | 0 | 0 |
| Impegni assunti per loro conto per effetto di garanzie prestate | 0 | 0 |

Commento, compensi, anticipazioni e crediti concessi a amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

I compensi ad amministratori ammontano ad € 85.591 con un incremento di € 2.995 rispetto all'anno precedente (€ 82.595); a partire dall'esercizio 2019, i contributi INPS ed INAIL degli amministratori sono stati riclassificati nell'importo totale del compenso.

I compensi ai sindaci (€ 36.400) sono uguali allo scorso anno.

Introduzione, compensi revisore legale o società di revisione

I compensi alla società di revisione si riferiscono alla società Ria Grant Thornton.

Ammontare dei corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione

| | Revisione legale dei conti annuali | Altri servizi di verifica svolti | Servizi di consulenza fiscale | Altri servizi diversi dalla revisione contabile | Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione |
|--------|------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|---|---|
| Valore | 29.500 | 0 | 0 | 16.750 | 46.250 |

Commento, compensi revisore legale o società di revisione

I compensi per la società di revisione sono riferiti all'attività di revisione legale sul bilancio ex art. 14 D.Lgs 27 gennaio 2010 n.39 per € 29.500, mentre per € 16.750 sono relativi alle attestazioni rilasciate per la verifica degli oneri malattia, per la relazione sul bilancio di sostenibilità, per la certificazione dei dati comunicati all'Osservatorio TPL, per l'attestazione di idoneità finanziaria e per l'attestazione sui dati comunicati per i Ristori carburante 2022.

Introduzione, dettagli sugli strumenti finanziari emessi dalla società

(Rif. Art. 2427, primo comma, n. 19, C.C.)

La società non ha emesso strumenti finanziari.

Introduzione, impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

A seguito dell'eliminazione dei conti d'ordine ad opera del D.Lgs. n. 139/2015, ai sensi dell'art. 2427 c.1 n. 9 vengono riportate le informazioni relative alle voci non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

Importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

| | Importo |
|--|-----------|
| Impegni | |
| Impegni | |
| di cui in materia di trattamento di quiescenza e simili | |
| di cui nei confronti di imprese controllate | 0 |
| di cui nei confronti di imprese collegate | 0 |
| di cui nei confronti di imprese controllanti | 0 |
| di cui nei confronti di imprese sottoposte al controllo delle controllanti | 0 |
| Garanzie | |
| Garanzie | 2.166.956 |
| di cui reali | |
| Passività potenziali | 0 |

Commento, impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

Fideiussioni a terzi in essere al 31/12/2023 ammontano a € 2.166.956. Nello specifico le fideiussioni a società controllate ammontano ad € 1.716.091 e non hanno variazioni nel 2023, mentre quelle a terzi sono pari ad € 450.865. Il saldo al 31/12/2022 di € 2.160.561 ha subito nel 2023 incrementi per € 6.395.

Le fideiussioni a imprese controllate (€ 1.716.091) sono:

Garanzia emessa dalla Cassa di Risparmio in Bologna (ora INTESA SANPAOLO S.p.A.) a favore di A.T.G., prevista dal contratto di gestione del trasporto pubblico locale nel bacino di Forlì-Cesena (€ 1.475.863);

Controgaranzia a favore de La Cassa di Ravenna per fideiussione emessa nell'interesse di Mete S.p.A., prevista dal contratto di gestione del trasporto pubblico locale nel bacino di Ravenna (€ 240.228).

Le fideiussioni a terzi (€ 450.865) sono:

Attestazione di capacità finanziaria rilasciata a favore del Comune di Cesena € 150.000;

Fideiussione a favore di Publione per € 6.000;

Fideiussione a favore di DKV per € 13.944;

Fideiussione per la realizzazione opere per installazione alimentazione dei dispositivi periferici del sistema informativo di fermata a favore del Comune di Ravenna € 15.342;

Fideiussione a favore di Centostazioni per installazione emettitrice presso stazione € 3.000;

Fideiussione a favore del Ministero dello Sviluppo per concorso a premi del 2011 € 6.000;

Fideiussione a favore del Comune di Rimini per € 1.033 per collegamento banca dati;

Fideiussione a favore di Centostazioni per la locazione immobile stazione ferroviaria di Forlì € 4.500;

Fideiussione a favore di Comune di Rimini per trasporto scolastico 2017/2023 per € 219.039;

Fideiussione a favore del Comune di Bellaria Igea Marina per trasporto scolastico 2021/2022-2022/2023-2023/2024 € 10.640;

Fideiussione a favore del Comune di Santarcangelo di Romagna per trasporto scolastico 2021/2022 € 5.875;

Fideiussione a favore di RFI – Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. per uso immobile stazione FS Rimini € 1.950;

Fideiussione a favore di RFI – Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. per uso locali stazione FS Cesena € 3.225;

Fideiussione a favore del Comune di Verucchio per trasporto scolastico 2022/2023 € 3.922;

Fideiussione a favore del Comune di Verucchio per trasporto scolastico 2023/2024 € 6.395.

Altri impegni dell'azienda verso terzi (€ 5.150) riguarda il materiale per progetto Teleparking in comodato.

Commento, informazioni sui patrimoni e i finanziamenti destinati ad uno specifico affare

Non esistono patrimoni e finanziamenti destinati ad uno specifico affare.

Commento, informazioni sulle operazioni con parti correlate

Le operazioni realizzate con le parti correlate sono concluse a normali condizioni di mercato; relativamente ai rapporti con le società A.T.G. S.p.A. e METE S.p.A., che svolgono il ruolo di intermediazione negli incassi dei corrispettivi relativi ai contratti di servizio vigenti con le Agenzie della Mobilità.

I costi si riferiscono ai contributi consortili per la copertura dei costi di funzionamento e ai costi per services amministrativi e altri costi per utenze e locazioni acquisite da AMR Srl consortile.

Si rimanda alla relazione sulla gestione per il dettaglio dei rapporti in essere al 31/12/2023.

Ripartizione del capitale tra i soci: totale 42 soci

| SOCIO | N. TITOLO | SOCI | NUMERO AZIONI |
|-------|----------------------|-------------------------------------|---------------|
| 5 | 5- 19-24-78-80-82-87 | Ravenna Holding spa | 7.106.874 |
| 79 | 6-79 | Livia Tellus Romagna Holding S.p.A. | 5.060.137 |
| 7 | 7 | Comune di Cesena | 4.521.090 |
| 8 | 8 | Provincia di Forlì | 490.660 |
| 11 | 11 | Rimini Holding S.p.A. | 6.373.467 |
| 10 | 10 | Provincia di Rimini | 721.475 |
| 76 | 75-83-84-85-86 | TPER | 4.035.043 |
| 12 | 12 | Comune di Fusignano | 12.552 |
| 13 | 13 | Comune di Lugo | 61.987 |
| 14 | 14 | Comune di Sant'Agata sul Santerno | 2.175 |
| 15 | 15 | Comune di Bagnacavallo | 26.191 |
| 16 | 16 | Comune di Conselice | 4.712 |
| 17 | 17 | Comune di Alfonsine | 35.797 |
| 18 | 18 | Comune di Massa Lombarda | 8.202 |
| 22 | 22 | Comune di Cotignola | 7.477 |
| 26 | 26 | Comune di Roncofreddo | 3.962 |
| 29 | 29 | Comune di Verghereto | 3.134 |
| 31 | 31 | Comune di Mercato Saraceno | 16.972 |

| | | | |
|----|----|------------------------------------|------------|
| 32 | 32 | Comune di Montiano | 217 |
| 34 | 34 | Comune di Sogliano al Rubicone | 11.042 |
| 35 | 35 | Comune di Savignano sul Rubicone | 39.567 |
| 39 | 39 | Comune di Bagno di Romagna | 17.957 |
| 47 | 47 | Comune di Sarsina | 6.919 |
| 48 | 48 | Comune di Gambettola | 7.924 |
| 49 | 49 | Comune di Gatteo | 11.452 |
| 50 | 50 | Comune di Cesenatico | 39.167 |
| 78 | 77 | Unione di Comuni Valmarecchia | 655 |
| 52 | 52 | Comune di Santarcangelo di Romagna | 40.981 |
| 53 | 53 | Comune di Bellaria-Igea Marina | 25.616 |
| 55 | 55 | Comune di Verucchio | 1.670 |
| 77 | 76 | Comune di Poggio Torriana | 2.262 |
| 59 | 59 | Comune di Cattolica | 65.917 |
| 61 | 61 | Comune di Morciano di Romagna | 20.725 |
| 62 | 62 | Comune di Mondaino | 3.079 |
| 64 | 64 | Comune di Saludecio | 3.495 |
| 66 | 65 | Comune di Riccione | 180.446 |
| 67 | 66 | Comune di Gemmano | 1.031 |
| 69 | 68 | Comune di Misano Adriatico | 21.236 |
| 71 | 70 | Comune di Montegridolfo | 853 |
| 72 | 71 | Comune di Montefiore | 655 |
| 73 | 72 | Comune di Tavoletto | 655 |
| 80 | 81 | Comune di Montescudo-Monte Colombo | 4.572 |
| | | TOTALE | 29.000.000 |

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

Nel corso dell'esercizio non è stato attuato alcun accordo non risultante dallo stato patrimoniale.

Commento, informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Nella presente sezione si riassumono i principali fatti di rilievo intervenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio 2023 che possono avere impatti sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico dell'azienda così come richiesto dall' art. 2427, comma 1, n. 22-quater, c.c. e dal Principio contabile OIC 29.

La Regione Emilia-Romagna con delibera n. 227 del 12/02/2024. Ha approvato lo schema di "Protocollo d'intesa per la costituzione del gruppo industriale del TPL in Emilia-Romagna "che prevede la costituzione di una Holding Regionale dei Trasporti attraverso la fusione di Tper, Seta e Start Romagna.

Si evidenzia che nei primi mesi del 2024 L'Agenzia Mobilità ha avviato le procedure di gara per il nuovo affidamento del servizio TPL in Romagna con decorrenza dal 1° gennaio 2027.

Il trend in aumento dei tassi bancari ancora significativo per tutto l'anno 2023 che impatta sugli oneri finanziari legati in particolare all'andamento dell'indice Euribor in questi primi mesi del 2024 ha dato qualche segnale di riduzione.

Commento, informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del C.C.

La società non ha strumenti finanziari derivati.

Commento, Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Nel corso dell'esercizio 2023, la società Start Romagna Spa ha incassato sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di cui alla legge 124/2017, art. 1, comma 125, pari a € 14.682.355. Si precisa che non sono compresi i corrispettivi derivanti da vendite e da prestazioni che fanno parte dell'attività dell'impresa.

La seguente tabella riporta i dati inerenti a soggetto erogante, somma incassata e causale del contributo ricevuto.

| ENTE EROGANTE | CAUSALE CONTRIBUTO | IMPORTO |
|---|---------------------------|-----------|
| A.M.R. srl consortile - Agenzia Mobilità Romagna (tramite consorzio Mete) | Rinnovo CCNL (quota 2023) | 1.114.985 |
| A.M.R. srl consortile - Agenzia Mobilità Romagna | Rinnovo CCNL (quota 2023) | 4.496.973 |

| | | |
|-------------------------|---------------------------------------|-------------------|
| (tramite consorzio ATG) | | |
| Regione Emilia Romagna | Ristori carburante | 915.852 |
| Regione Emilia Romagna | fondi MATTM su ordini bus | 2.958.278 |
| Regione Emilia Romagna | Fondi PNRR su ordini bus | 1.195.801 |
| Regione Emilia Romagna | Fondi PSNMS su ordini bus | 1.028.297 |
| Comune di Rimini | Fondi Alto inquinamento su ordini bus | 552.177 |
| Regione Emilia Romagna | Saldo POR FESR 2014-2020 | 543.003 |
| UITP | Acconto EBRT2030 Project prefinancing | 219.877 |
| Ministero delle Finanze | Credito imposta Energia e Gas | 1.312.951 |
| Agenzia delle Dogane | Accisa Gasolio | 315.989 |
| Fonservizi | Contributi piano formazione | 28.172 |
| | | 14.682.355 |

Commento, proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Il bilancio al 31/12/2023 chiude con un utile di € 61.946

Si propone all'Assemblea di destinare il 5%, pari a € 3.097, ad incremento della riserva legale, € 58.849 a riserva straordinaria.

Dichiarazione di conformità

Ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, si dichiara che il documento in formato XBRL contenente lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico, nonché la presente Nota Integrativa, sono conformi ai documenti originali depositati presso la Società.

Rimini, 28/05/2024

Il Presidente del Consiglio di amministrazione

**Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

Ria Grant Thornton S.p.A.
San Donato, 197
40127 Bologna

T +39 051 6045911

*Agli azionisti di
Start Romagna S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Start Romagna S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli amministratori nel paragrafo 3.1 "*Modello di Business e Strategia*" contenuto nel Bilancio Integrato 2023 nel quale si evidenzia che:

- nell'esercizio 2023 per il bacino territoriale di Rimini in data 5 ottobre 2023 è stato sottoscritto il contratto di servizio con validità dal 1 aprile 2023 al 31 dicembre 2026; proroga del Contratto di Servizio ottenuta ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D.l. 27/01/2022 n.4 convertito con modificazioni nella Legge 28/03/2022 n.25;
- nell'esercizio 2023 per il bacino territoriale di Forlì-Cesena in data 5 ottobre 2023 è stato sottoscritto il contratto di servizio con validità dal 1 aprile 2023 al 31 dicembre 2026; proroga del Contratto di Servizio ottenuta ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D.l. 27/01/2022 n.4 convertito con modificazioni nella Legge 28/03/2022 n.25;
- nell'esercizio 2023 per il bacino territoriale di Ravenna in data 27 dicembre 2023 è stato sottoscritto il contratto di servizio con validità dal 1 aprile 2023 al 31 dicembre 2026; proroga del Contratto di Servizio ottenuta ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D.l. 27/01/2022 n.4 convertito con modificazioni nella Legge 28/03/2022 n.25.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia.

Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi

o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli amministratori di Start Romagna S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Start Romagna S.p.A. al 31 dicembre 2023, contenuta nel Bilancio Integrato al capitolo 2 *"La performance economica-finanziaria"*, al capitolo 3 paragrafo 3.1 *"Quadro di riferimento"* al capitolo 3 paragrafo 3.2 *"Governance"*, al capitolo 3 paragrafo 3.3 *"Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'Art. 2428, comma d, punto 6-bis, Codice Civile"*, al capitolo 4 *"Altre informazioni"* e al capitolo 5 *"Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura del periodo ed evoluzione prevedibile della gestione"* (nel seguito relazione sulla gestione) incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Start Romagna S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Start Romagna S.p.A. al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Altri Aspetti

Gli Amministratori hanno predisposto il contenuto della relazione sulla gestione all'interno del Bilancio Integrato. Con riferimento all'informativa di sostenibilità contenuta nel Bilancio Integrato 2023 di Start Romagna S.p.A. abbiamo emesso una specifica relazione in data odierna.

Bologna, 13 giugno 2024

Ria Grant Thornton S.p.A.



Michele Dodi

Socio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
AL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023
REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, C.C.

All'assemblea degli Azionisti
della società **START ROMAGNA S.P.A.**

Oggetto: Relazione del collegio sindacale al bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 redatta ai sensi dell'art. 2429, co. 2, c.c.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili, pubblicate a dicembre 2020 e vigenti dal 1° gennaio 2021.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione.

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della START ROMAGNA S.p.A. al 31.12.2023, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio di euro 61.946.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

Il Collegio sindacale non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste nella Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all'incaricato della revisione legale.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti RIA GRANT THORNTON SPA ci ha consegnato la propria relazione in data odierna contenente un giudizio senza modifica.

In particolare si evidenzia che la società di revisione, senza modificare il suo giudizio positivo, ha richiamato l'attenzione su quanto descritto dagli amministratori nel paragrafo 3.1 "*Modello di Business e Strategia*" contenuto nel Bilancio Integrato 2023 nel quale si evidenzia che:

- nell'esercizio 2023 per il bacino territoriale di Rimini in data 5 ottobre 2023 è stato sottoscritto il contratto di servizio con validità dal 1 aprile 2023 al 31 dicembre 2026; proroga del Contratto di Servizio ottenuta ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D.L. 27/01/2022 n.4 convertito con modificazioni nella Legge 28/03/2022 n.25;
- nell'esercizio 2023 per il bacino territoriale di Forlì-Cesena in data 5 ottobre 2023 è stato sottoscritto il contratto di servizio con validità dal 1 aprile 2023 al 31 dicembre 2026; proroga del Contratto di Servizio ottenuta ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D.L. 27/01/2022 n.4 convertito con modificazioni nella Legge 28/03/2022 n.25;
- nell'esercizio 2023 per il bacino territoriale di Ravenna in data 27 dicembre 2023 è stato sottoscritto il contratto di servizio con validità dal 1 aprile 2023 al 31 dicembre 2026; proroga del Contratto di Servizio ottenuta ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D.L. 27/01/2022 n.4 convertito con modificazioni nella Legge 28/03/2022 n.25..

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2023 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e alle riunioni del consiglio di amministrazione e ci siamo incontrati periodicamente con la Direzione e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dalla Direzione, con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Con il soggetto incaricato della revisione legale abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza.

Abbiamo incontrato l'organismo di vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c. o ex art. 2409 c.c.

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14. Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-*novies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-*sexies* d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successive modificazioni.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio sindacale i pareri e osservazioni previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.



2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

La società ha, come nell'esercizio precedente, integrato all'interno della Relazione sulla gestione l'informativa di sostenibilità, in conformità alle metodologie e principi previsti dai GRI Sustainability Reporting Standards, definiti dal Global Reporting Initiative (GRI Standards).

L'informativa di sostenibilità contenuta nel bilancio integrato 2023 è stata sottoposta a revisione limitata da Ria Grant Thornton S.p.A. in base ai principi ed alle indicazioni contenuti nell'ISAE3000 (International Standard on Assurance Engagement 3000 - Revised) dell'International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) e a giudizio della stessa è stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come indicato nella relazione rilasciata in data odierna.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale, *"il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione"*.

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c..

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, il collegio sindacale esprime parere favorevole all'approvazione del progetto di bilancio di esercizio chiuso alla data del 31 dicembre 2023, così come redatto dagli amministratori, non intravedendo alcuna causa ostativa – di legge o di statuto – alla proposta di destinazione del risultato economico formulata dall'organo amministrativo, così come esposta in chiusura della nota integrativa.

Rimini, lì 13 giugno 2024

Il Collegio Sindacale

Chian Buscalferri Presidente

Daniela Dell'Omo – Sindaco Effettivo

Guido Camprini – Sindaco Effettivo

**Relazione della società di revisione indipendente
sull'informativa di sostenibilità**

Ria Grant Thornton S.p.A.
Via San Donato, 197
40127 Bologna

T +39 051 6045911

Al Consiglio di Amministrazione di

Start Romagna S.p.A.

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato ("limited assurance engagement") dell'informativa di sostenibilità di Start Romagna S.p.A. (di seguito "la Società") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, inserita all'interno del Bilancio Integrato 2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 maggio 2024.

Responsabilità degli Amministratori per l'informativa di sostenibilità

Gli Amministratori della Società sono responsabili per la redazione dell'informativa di sostenibilità elaborata tenendo conto delle linee guida proposte dall'IRC (International Integrated Reporting Council) ed in conformità ai principi "Sustainability Reporting Standards" definiti dal Global Reporting Initiative ("GRI Standards"), come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Bilancio Integrato 2023.

Gli Amministratori sono altresì responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un'informativa di sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per la definizione degli obiettivi della Società in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli stakeholder e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del Code of Ethics for Professional Accountants emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità dell'informativa di sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito anche "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board

(IAASB) per gli incarichi di limited assurance. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che l'informativa di sostenibilità non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sull'informativa di sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nell'informativa di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1) analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nell'informativa di sostenibilità, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di stakeholder e alla validazione interna delle risultanze del processo;
- 2) comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nell'informativa di sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel bilancio d'esercizio della Società, sul quale abbiamo emesso la relazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 in data odierna;
- 3) comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nell'informativa di sostenibilità.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Società e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione dell'informativa di sostenibilità.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che l'informativa di sostenibilità di Start Romagna S.p.A. al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Bilancio Integrato 2023.

Bologna, 13 giugno 2024

Ria Grant Thornton S.p.A.

Michele Dodi
Socio