Previsione 2026 - Relazione accompagnatoria

Premessa

La previsione 2026 è stata elaborata mantenendo l'approccio c.d. di *rolling forecast*. Tale logica consente alla società, in caso di scostamenti di rilievo, di aggiornare la previsione di esercizio al fine di informare prontamente il socio. Si ritiene opportuno mantenere tale approccio in quanto funzionale ad affrontare eventuali ripercussioni nei flussi turistici attesi che possano derivare anche dalle dinamiche internazionali attualmente in primo piano quali i diversi fronti aperti in particolare in medio oriente. Le prime conseguenze si sono manifestate con l'aumento dei prezzi dei prodotti energetici, ma i segnali al momento non incoraggiano la previsione di un rientro in tempi brevi ed una eventuale strategia difensiva verso possibili ricadute sull'attività aziendale dovrebbe anche affrontare la nota rigidità dei cicli produttivi dei servizi gestiti, come descritto nei documenti periodicamente inviati all'Ente, non ultima la Relazione sul governo societario allegata al bilancio 2025.

L'impianto generale del budget di esercizio 2026 prende avvio come d'uso dai dati e parametri di riferimento forniti dal consolidato 2025, in relazione ai quali sono state poi apportate le stime previsionali in aumento o in diminuzione sulla base delle ragionevoli conseguenze nell'esercizio (i) di progetti, richieste, atti, anche interlocutori, concessori o deliberativi dell'Ente (anche in itinere), quali ad esempio l'approvazione della proposta tariffaria 2026, l'avvio della Z.T.L., il controllo della sosta, il servizio dei trenini turistici, (ii) degli indirizzi impartiti dall'Ente con nota Prot. N. GE 2026/0008545 del 6 febbraio (iii) delle condizioni generali di mercato, di adeguamenti contrattuali obbligatori, di norme di legge cogenti alla data di redazione del budget o di altri elementi ambientali ragionevolmente prevedibili.

Il calendario di apertura dei parcheggi pubblici su stallo stradale e la struttura tariffaria sono stati stabiliti con la Delibera di Giunta Comunale n. 38 del 27 febbraio 2025.

L'avvio del servizio di trasporto turistico su trenini gommati lungo la Z.T.L. è previsto dalla prima decina di giugno, con le modalità operative del 2025. Anche per il servizio in questione è prevista, in collaborazione con ATVO, partner ATI, l'introduzione di appositi dispositivi che consentano il pagamento mediante strumenti digitali, così da velocizzare tutte le operazioni di cassa ed eliminare i rischi derivanti dalla gestione di denaro contante.

In data 24.12.2025 Jtaca Srl con Socio Unico ha modificato lo statuto sociale quale Società Benefit per svolgere, ai sensi della legge 208/2015, art. 1, commi da 376 a 384 e nell'esercizio della propria attività economica, una o più finalità di beneficio comune operando in modo responsabile, sostenibile e trasparente nei confronti di persone, comunità locale, territorio, ambiente, ed altri portatori di interesse, e perseguire più finalità di beneficio comune, attraverso

lo svolgimento di attività il cui obiettivo è quello di generare un misurabile valore sociale nel pubblico interesse.

Pertanto Jtaca S.r.l. redigerà la prima Relazione di Impatto a corredo del bilancio di chiusura dell'anno 2026 che presenterà i risultati raggiunti in relazione agli obiettivi perseguiti nell'anno 2026 e definirà gli obiettivi di miglioramento per il 2027.

Al fine di delineare il percorso operativo dell'anno 2026 la società ha elaborato il "Documento di programmazione degli obiettivi di beneficio comune 2026" teso a identificare (i) i risultati di beneficio comune attesi dallo svolgimento della propria attività economica caratteristica, (ii) le modalità, le procedure e i limiti, per l'individuazione di nuovi obiettivi di beneficio comune attraverso la definizione con il socio unico del relativo perimetro progettuale che ne garantisca chiarezza, coerenza, monitoraggio, raggiungibilità.

Tale documento viene quindi allegato a corredo del budget 2026, che ne considera le implicazioni economiche e finanziarie.

Atti e anteatti

1. Assemblea straordinaria di Jtaca S.r.l. del 24/12/2026 - Modifiche allo statuto della società per la trasformazione in Società Benefit ex Legge 208/2015, art. 1 commi da 376 a 384;
2. Determina AU N. 186 del 30/01/2026 – Proposta tariffaria sosta e calendario aperture parcheggi 2026;
3. Prot. Jtaca 230/26 del 13/02/2026 – Trasmissione calendario apertura e proposta tariffaria parcheggi – relazione tecnica e allegati;
4. Processo verbale di deliberazione di Giunta Comunale N. 43 del 24/02/2026 – Approvazione tariffe e calendario apertura 01/03/2026 - 28/02/2027 per il settore della sosta;
5. Ordinanza di Polizia Locale N. 41 del 26/02/2026 – Ordinanza per la gestione dei parcheggi e dei parcometri;
6. Ordinanza di Polizia Locale N. 61 del 04/04/2026 – Ordinanza di disciplina della zona a traffico limitato – Stagione balneare 2026.

La previsione 2026

L'attuale previsione per l'esercizio 2026, chiude dopo gli investimenti con un utile netto di euro 257.000 (338.000 prima degli investimenti), al netto di IRES per euro 75.000, IRAP per euro 31.000 e imposte anticipate per euro 4.000.

Gli investimenti per complessivi euro 965.000, finanziati interamente con flussi di cassa propri (*cash flow*) o indebitamento bancario, si riferiscono a:

- Acquisto N. 01 Scuolabus, euro 140.000;
- Acquisto N. 01 Autocarro, euro 25.000;
- Installazione di un sistema di riconoscimento mediante lettura targhe per l'accesso e l'uscita dai parcheggi "Drago", "Drago Interrato", "Alberella", "Brescia", "Volta", "Internazionale Interrato", "Aurora", "Gorizia", "Nember B", "Nember "C", euro 70.000;
- Sostituzione impianto hardware dei parcometri nei parcheggi on street che consente la possibilità di raccogliere più articolati dati statistici e di accettare modalità di pagamento digitale (tranche 3 di 3), euro 120.000;
- Modifica di un'uscita di sicurezza del parcheggio interrato "Oriente": progettazione e lavori, euro 15.000;
- Nuovo sito web istituzionale che prevede anche il riordino della sezione Amministrazione Trasparente con la pubblicazione dei documenti in coerenza all'istituzione del ciclo di vita digitale degli appalti pubblici, previsto dal DLgs 36/2023, euro 15.000;
- Aggiornamento del sistema di infomobilità: sostituzione dei pannelli di indirizzamento veicolare e di informazione, euro 450.000;

- Elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per la sopraelevazione del parcheggio “Pindemonte”, euro 130.000;

In relazione a quest’ultima voce di investimento si precisa che, qualora delineata la successiva fase di sviluppo del progetto entro l’approvazione del bilancio d’esercizio 2026, la medesima voce potrebbe essere classificata come costo dell’esercizio.

In sintesi il confronto tra i dati di bilancio dell’esercizio 2025 e la previsione 2026:

	Totale Ricavi	Totale Costi	Utile Perdita	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Patrimonio netto	Margine di tesoreria
Esercizio 2025	4.318.160	4.022.489	295.671	500.000	100.000	1.833.769	2.433.769	1.952.805
Budget 2026	4.489.700	4.232.700	257.000	500.000	100.000	2.129.440	2.729.440	2.508.115
Var ass	171.540	210.211	- 38.671	-	-	295.671	295.671	555.310
Var %le	4%	5%	-13%	0%	0%	16%	12%	28%

Si osservi, in prospettiva, l’ulteriore miglioramento di Patrimonio netto e Margine di tesoreria.

L’analisi della pianta organica

La previsione di pianta organica per l’esercizio 2026 indica le risorse minime necessarie allo svolgimento dei servizi affidati, in particolare riguardo il “personale stagionale a tempo determinato”. Si rileva che, per le selezioni appena condotte in funzione dei fabbisogni del settore sosta, adeguati anche alle nuove necessità specifiche determinatesi con l’acquisita gestione del parcheggio “Brescia”, si stanno registrando difficoltà dovute alla progressiva rinuncia dei candidati in graduatoria. Al momento il settore sosta non dispone delle risorse preventivate a seguito dell’ampliamento del perimetro delle aree di sosta gestite, sta infatti operando in assenza di almeno un ulteriore addetto di parcheggio.

Ampliando l’analisi al livello dell’intera azienda, nel corso degli ultimi anni la società ha dovuto fronteggiare principalmente le difficoltà riscontrate, per il settore del trasporto scolastico, nel reclutamento degli addetti alla guida degli scuolabus. L’azienda ha perciò operato anche in assenza di “scorta calda”, ovvero quando tutti gli autisti sono simultaneamente impegnati in servizi di trasporto e, in caso di assenza per ferie, malattia o infortunio, Jtaca, per assicurare il regolare svolgimento dei servizi ha dovuto ricorrere alle risorse esterne utilizzabili, se disponibili, attraverso la partecipazione al contratto di rete di imprese sottoscritto tra le società ATVO S.p.A. e F.A.P. Autoservizi S.p.A.

Nel corso del 2025 la società aveva agito in due direzioni. Da un lato migliorando le condizioni retributive in occasione del rinnovo triennale dell’Accordo integrativo aziendale di secondo livello, con l’obiettivo (i) di arrestare la lenta emorragia di personale formato e (ii) di poter competere nel mercato del lavoro creando le condizioni per ricevere candidature qualificate,

fra le quali selezionare i migliori profili in grado di avvicendare le uscite e i pensionamenti attesi. Dall'altro lato avviando una ad hoc finalizzata al superamento delle barriere di accesso alla professione di "Operatore di esercizio" (autista) rappresentate dal possesso delle patenti professionali (D+CQC persone, DE+CQC persone), che consente una sorta di pre-selezione di soggetti aventi idonee caratteristiche attitudinali e motivazionali che, una volta conseguiti i titoli abilitativi necessari, possano sostenere la prova pratica di guida per l'assunzione a tempo determinato, secondo le necessità della pianta organica prevista dal budget pro tempore approvato, prevedendo, per i soggetti effettivamente assunti, il rimborso dei costi sostenuti per il conseguimento delle patenti professionali in maniera dilazionata e allineata temporalmente al percorso di stabilizzazione confermato nell'Accordo integrativo sottoscritto.

Sia per l'anno scolastico 2024/2025 che per l'anno scolastico 2025/2026 la società ha potuto sin qui gestire il servizio di trasporto con un organico degli addetti alla guida degli scuolabus adeguato a garantire il servizio e che ha permesso di gestire le assenze, programmate (i.e. ferie) e non programmate (i.e. malattia, permessi). Pur in carenza di nuove candidature tout court, gli ultimi avvisi di selezione pubblicati hanno infatti potuto contare sulla presenza dei soggetti individuati precedentemente e per i quali si è atteso il conseguimento dei titoli abilitativi.

Anche la previsione 2026 considera quindi una pianta organica del settore trasporti che, oltre agli autisti impegnati simultaneamente nei servizi di trasporto, posto che non varino i volumi, ossia ove l'organizzazione scolastica e le richieste dell'Ente non ne modifichino l'articolazione e l'organizzazione, comprenda almeno 1 addetto destinato ad affiancare la responsabile di servizio e a fungere contemporaneamente da scorta.

Il Budget

Budget economico generale azienda (Jtaca)

Utile lordo prima delle imposte	€ 367.000,00.-
Carico fiscale stimato:	
IRES	€ 75.000,00.-
IRAP	€ 31.000,00.-
IMPOSTE ANTICIPATE/DIFFERITE	€ 4.000,00.-
Utile netto	€ 257.000,00.-

Budget economico "settore sosta"

Margine operativo lordo € 1.176.900,00.-

Budget economico "settore mobilità" (con ulteriore esplosione del centro di costo trasporto scolastico)

Margine operativo lordo € -30.300,00.-, di cui € -40.200,00.- relativi al centro di costo trasporto scolastico (**)

Centro di costo "poste da ripartire"

Il centro di costo accoglie costi generali per € 889.600,00.-, non direttamente allocabili ad uno specifico settore o centro di costo o linea, che vengono pertanto ribaltati su centri e linee secondo i metodi tipici della contabilità industriale (**).
Una volta effettuato tale ribaltamento il centro di costo scompare.

(**) Ai fini della corretta lettura del contributo fornito da un singolo centro di costo o settore al risultato lordo di esercizio, il margine operativo lordo di quest'ultimo deve essere depurato dai costi generali di competenza.
Il criterio guida (driver) di allocazione dei costi generali è dato da:

[Costo del personale di un centro di costo (settore) / Σ costi del personale di tutti i centri di costo (settori)]

Al settore sosta verrà quindi allocato il 43,3% dei costi generali, pari a € 385.366,43.-, mentre al settore mobilità verrà allocato il 56,7%, pari a € 504.233,57.-.
Il contributo netto (positivo) del settore sosta al risultato netto di esercizio, viene quindi stimato in € 791.533,57.-, mentre il contributo netto (negativo) del settore mobilità, in € -534.533,57.-.

[Esplosione del centro di costo trasporto scolastico al netto dei costi generali]

Al settore trasporto scolastico verranno allocati il 94,0% dei costi generali di competenza del settore mobilità, rispettivamente il 84,5% al centro di costo trasporto scolastico del centro storico e il 15,5% al centro di costo trasporto scolastico del lido.

A tali centri di costo vengono pertanto allocati:
- Trasporto scolastico 'Centro storico' € -400.171,94.-;
- Trasporto scolastico 'Lido' € - 73.604,76.-.

Il ribaltamento dei costi generali fa emergere anche la struttura fisiologica costi/ricavi delle attività gestite, e il loro contributo finale alla formazione del risultato di esercizio.

La regola dell'invarianza finanziaria, per quanto qui applicabile a una società di capitali, va intesa quindi come la capacità della società di erogare servizi *"attingendo alle "ordinarie" risorse finanziarie, umane e materiali di cui può disporre a legislazione vigente"* e *"modulando nell'esercizio della propria discrezionalità le voci di entrata e di spesa necessarie per il raggiungimento degli obiettivi prefissati".*

Se quindi, in una lettura unitaria della previsione di bilancio, è ammissibile la contemperazione di un utile settoriale (sosta) e di una perdita (trasporti), tale discrezionalità va esercitata nella consapevolezza che servizi erogati e relativi regimi tariffari comportano sempre attente

valutazioni di congruità in merito alla giusta contribuzione da parte dell'utenza, così come adeguata dovrà essere la remunerazione del capitale investito, tale da giustificare l'esistenza della società, in un contesto di gestione di servizi a parametri di libero mercato.

Accolte le ipotesi di lavoro della direzione generale e di quella amministrativa, si dà atto della ragionevolezza delle previsioni e della bontà del documento, precisando a beneficio dei terzi, di come larga parte degli introiti della società dipenda dalla gestione dei servizi di sosta, e di come operando in un contesto tipicamente stagionale, ove buona parte dei costi viene pianificata e attivata *ex ante*, risulti difficilmente praticabile il loro contenimento a stagione avviata, in particolare per quelli relativi al personale.

Sulla base dell'esperienza aziendale e delle decisioni gestionali assunte dalla direzione generale, si attesta infine che il documento previsionale, anche nel recepire indirizzi dell'Ente, ne rappresenta verosimilmente i fatti economico-finanziari.

Jesolo, 04/06/2026

Alessandro Cattelan
Amministratore unico
Jtaca S.r.l. con socio unico

CATTELAN ALESSANDRO
Firmato digitalmente da CATTELAN ALESSANDRO
Data: 2026.06.04 11:22:55 +02'00'

Allegati:

01_AZIENDA_BUDGET_2026: Budget economico generale azienda Jtaca;
02_SOSTA_settore_BUDGET_2026: Budget economico "settore sosta";
03_MOBILITA'_settore_BUDGET_2026: Budget economico "settore mobilità"
04_DA RIPARTIRE_centro_BUDGET_2026: Centro di costo "poste da ripartire";
05_INVESTIMENTI_BUDGET_2026: Budget degli investimenti;
06_PIANTA ORGANICO PREVISIONE_BUDGET_2026: Piano del fabbisogno del personale 2026.