

Budget di esercizio 2019 – relazione tecnica

Premessa

Il budget 2019 è stato approvato con determina dell'amministratore unico n. 54 del 30/09/2019 e si compone di:

0. Relazione tecnica (questo documento);
1. Diagramma di contabilità industriale (allegato);
2. Budget degli investimenti (allegato);
3. Piano del fabbisogno del personale 2019 (allegato);
4. Analisi della dotazione organica di personale della società Jtaca S.r.l. con riferimento al quinquennio 2014/2018 e agli esercizi 2019/2021;
5. Budget economico generale azienda Jtaca (allegato);
6. Budget economico "settore sosta" (allegato);
7. Budget economico "settore mobilità" (allegato, con ulteriore esplosione del centro di costo "trasporto scolastico");
8. Centro di costo "poste da ripartire" (allegato);
9. Atti di indirizzo del socio unico Comune di Jesolo al budget 2019 - indirizzi strategici e sul personale (omissis);
10. Atti citati o collegati (omissis);
11. Norme citate o collegate (omissis).

L'impianto generale del budget di esercizio 2019 è il seguente:

- I ricavi di esercizio sono stati stimati sulla base del dato medio 2016/2018;
- Sono state apportate stime in aumento o in diminuzione al dato medio dei ricavi di esercizio, solo ove esistano evidenze documentali, progetti, atti interlocutori, concessori o deliberativi dell'ente (anche in itinere), che ne attestino il ragionevole conseguimento o la contrazione nell'esercizio (ad esempio la relazione allegata alla proposta tariffaria 2019, la regolamentazione di nuove aree di sosta, l'introduzione delle misure antiterrorismo lungo la Z.T.L., il controllo della sosta, le modifiche alla viabilità dei trenini turistici);
- I costi di esercizio sono stati stimati in base alla loro natura, alla struttura organizzativa, alle pratiche aziendali consolidate e agli investimenti effettuati negli scorsi esercizi e in quello di riferimento;
- I costi di esercizio sono stati aggiornati, ove la variazione sia certa o ragionevolmente quantificabile, in base alle condizioni generali di mercato o in conseguenza di adeguamenti contrattuali obbligatori, di norme di legge cogenti alla data di redazione del budget o di altri elementi ambientali ragionevolmente prevedibili nel corso del 2019;

- La società si riserva, in corso d'anno, di apportare modifiche alla previsione generale, in base al forecasting periodico.



Il budget comprende gli effetti economici, in termini di ammortamenti e oneri correlati, derivanti dall'attuazione delle previsioni di investimento.

1. Diagramma di contabilità industriale

Rappresenta visivamente i livelli di imputazione e i flussi di ribaltamento di costi e ricavi, che costituiscono il sistema aziendale di contabilità industriale.

Il parcheggio Internazionale, in seguito all'intervento di automazione, viene suddiviso in due settori: l'interrato, che va ad aumentare il numero dei parcheggi Off gestiti dalla società, e il settore di superficie che rimane nell'area On, più precisamente nei Parcometri.

2. Budget degli investimenti

Suddiviso per voci omogenee rappresenta gli impegni pianificati dall'azienda nell'esercizio, per investimenti durevoli di m/l termine e le relative fonti di finanziamento.

Totale € 454mila, finanziati con mezzi propri o di terzi.

Segnaliamo, in particolare:

- L'attrezzaggio del settore interrato del parcheggio di piazza Internazionale, per € 98mila;
- L'acquisto e l'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici nei parcheggi Off, per € 60mila;
- L'adeguamento urgente del Server aziendale, per € 50mila.

Non è previsto per il 2019 l'acquisto di scuolabus nuovi a grande capienza, mentre è stata pianificata la dismissione di due scuolabus entrambi di 19 anni e la sostituzione dell'autovettura utilizzata per taluni trasporti speciali con un miniscuolabus o un minivan, per una spesa di € 25mila.

Ricordiamo gli obblighi normativi e contrattuali riferiti alla sostituzione dei mezzi obsoleti, oltre ad alcuni limiti di bilancio imposti alla società:

A legislazione vigente (Legge regionale 3 aprile 2009, n. 11 DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI VIAGGIATORI EFFETTUATO MEDIANTE NOLEGGIO DI AUTOBUS CON CONDUCENTE ...,), salve le previsioni dettate dalla Legge regionale 9 gennaio 2012, n. 3 (... successivamente all'entrata in vigore di una legge di riordino complessivo dell'attività di trasporto di viaggiatori ...), novellate dalla Legge regionale 31 dicembre 2012, n. 55 (... e comunque dal 1° gennaio 2014.) ed ancora dalla Legge regionale 5 aprile 2013, n. 3, la società può continuare a utilizzare i mezzi costituenti il proprio parco, sino a trent'anni dalla loro prima immatricolazione.

Permane tuttavia un obbligo contrattuale, a carico della società, scaturente dal contratto di cessione in outsourcing del servizio di trasporto scolastico, REP. N. 5435, 25 maggio 2006 e s.m.i. e dall'appendice relativa alla gestione del segmento attività di trasporto scolastico a Jesolo Lido, Rep. N. 6214, 27 agosto 2010 che, all'Art. 4 Funzioni trasferite – lettera f), richiamato anche all'Art. 21 Revisione dei corrispettivi ed investimenti, prevede l'obbligo per la società di provvedere al rinnovo del parco scuolabus.

Attualmente il parco mezzi è composto da 15 scuolabus e un'autovettura, con un'età media di 9,73 anni (scuolabus), ben al di sotto dei ca. 12 anni della media italiana (Studio T.P.L.: Asstra – Cassa depositi e prestiti).

La dismissione dei mezzi obsoleti, mantiene entro i termini noti l'età media del parco (9,31 anni) ma non pregiudica gli standard di servizio e di sicurezza erogati dalla società.



Nel 2020 è previsto l'acquisto di uno Scuolabus di grande capienza, da attrezzare e dedicare in via prevalente al trasporto speciale di studenti con disabilità.

Per quanto attiene i menzionati vincoli di bilancio, ricordiamo che in passato la società ha già assunto in capo a sé costi aggiuntivi, relativi alla gestione del servizio di trasporto scolastico:

- L'assunzione di quota parte del costo del servizio di trasporto scolastico del Lido di Jesolo per € 50mila l'anno, giusta delibera di Giunta Comunale n. 209 del 13/07/2010;
- Il trasferimento del costo del servizio di sorveglianza degli studenti durante il trasporto, a partire dall'anno scolastico 2012/2013, per circa € 30mila l'anno, giusto PROT N. 48036/2012 DEL 10.08.2012;
- L'indirizzo (2018) impartito alla società di assicurare il servizio di trasporto per ragazzi con disabilità non motorie, anche con utilizzo di autoveicoli dedicati e personale di assistenza.

Tali oneri, cui si sono via via aggiunti quelli derivanti dal fisiologico e progressivo aumento dei costi di gestione del servizio, in particolare quello del carburante (*), impongono alla società di richiedere l'applicazione di quanto previsto all'articolo 21 del richiamato contratto di cessione in outsourcing del servizio di trasporto scolastico, ovvero la revisione del corrispettivo, o quantomeno la verifica dell'impianto tariffario, invariato dall'A.S. 2010/2011, cui si sono via via aggiunte numerose agevolazioni, ultima delle quali l'applicazione delle fasce ISEE, in linea con quelle applicate dal Comune di Jesolo, nell'erogazione dei servizi di mensa scolastica.

3

() L'analisi della variazione del solo costo per gasolio da autotrazione evidenzia come la società abbia sopportato, dal 2006 al 2018, maggiori costi per oltre € 60mila.*

Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico Statistiche dell'Energia
<http://dgsaie.mise.gov.it/dgerm/prezzimedi.asp?prodcod=2&anno=2017>

In seguito all'adozione degli indirizzi impartiti dal socio unico, finalizzati al contenimento della spesa, al mantenimento e al miglioramento degli standard di servizio senza oneri aggiuntivi per il Comune, in assenza di una revisione del corrispettivo riconosciuto società o di modifiche alla politica tariffaria, la copertura dei disavanzi di gestione di taluni servizi (tipicamente i trasporti), avviene utilizzando l'avanzo di gestione dei servizi che presentano margini positivi (sosta).

Fattispecie praticabile, dato che ci si trova in un contesto contabile di tipo privatistico e non pubblico, ove quindi il risultato di esercizio è sempre una misura aggregata e l'eventuale imputazione al settore della sosta di costi attinenti la gestione dei servizi di trasporto, rappresenta una mera partita di giro, ai fini della corretta rilevazione dei margini netti di settore, ininfluente sul risultato finale di esercizio.

Si segnala la sostanziale inaccessibilità della società (in quanto pubblica, non in quanto Itaca) al mercato finanziario del Leasing strumentale (in passato principale fonte di finanziamento degli investimenti), in quanto il settore non gradisce le procedure ad evidenza pubblica per la selezione dei fornitori di servizi finanziari, cui la società è assoggettata.

L'accesso al credito bancario (debito) rimane invece molto buono e gradito al settore bancario, anche se il livello di indebitamento societario, se ulteriormente incrementato, rischia di sbilanciarne la struttura finanziaria, pur in presenza di una capacità restitutiva più che adeguata.

Lo strumento del debito, considerato il basso costo del denaro ovvero l'incidenza degli oneri finanziari, produce effetti minimi di abbattimento del carico fiscale.

3. Piano del fabbisogno del personale 2019



Vedasi allegato.

4. Analisi della dotazione organica di personale della società Jtaca S.r.l. con riferimento al quinquennio 2014/2018 e agli esercizi 2019/2021

Premessa

I servizi affidati alla società, cioè le attività svolte da Jtaca, si articolano in tre aree, due operative e una di struttura:

- *Sosta (Parcheggi Off e On Street, attività di accertamento della sosta, rimozione veicoli, gestione portale, pannelli di infomobilità a messaggio variabile e dissuasori elettronici della velocità, ecc.);*
- *Mobilità (Trasporto scolastico, uscite didattiche, Grest, colonia marina, Bike Sharing, ecc.. I servizi svolti con i trenini turistici, rivolti all'utenza o richiesti dal Comune di Jesolo, sono oggetto di specifica autorizzazione;*
- *La terza area ha assunto nel tempo varie denominazioni: Costi generali, costi da ripartire o di struttura e include tutti i costi necessari al funzionamento delle aree operative e alla gestione degli adempimenti societari, amministrativi, contabili, civilistici, fiscali, del lavoro e di tutti quelli previsti, per le società pubbliche partecipate, da norme cogenti o imposte dal socio unico.*

La terza area comprende, ad esempio i costi degli uffici acquisti, amministrazione, personale, degli sportelli per il pubblico, dell'organo amministrativo e della direzione.

Alcuni dati

- *Per il settore di riferimento in cui opera la società (Trasporti/Autoferrotranvieri), ISTAT riferisce un incremento del costo del lavoro 2010-2017 del 6,6% ca. (2010 = base 100);*
- *Nel 2015 si è perfezionato il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri che, a regime, ha comportato un incremento del costo del lavoro del 5% ca.;*
- *Nel periodo di riferimento (2014 > 2018) sono aumentate le aree pubbliche di sosta affidate alla società per oltre 1.000 stalli di sosta in più (+36%: dato 2017), una delle tre aree di sosta di cui è composto il parcheggio Nember (120 p.a. ca.) è stata attrezzata nel 2018 a parcheggio Off e ha comportato pertanto la sorveglianza remota del sito e maggiori interventi periodici di manutenzione, pulizia e assistenza all'utenza;*
- *Lo stesso accadrà nel 2019 al parcheggio interrato di Piazza Internazionale, come sopra anticipato;*
- *Dal 2013 il Comune di Jesolo ha richiesto l'introduzione di un servizio di sosta agevolata per i residenti, a elevata complessità tecnologica (Jesolo Parking Card) che, come per la gestione delle aree di sosta, necessita di un apporto di lavoro aggiuntivo, continuo e crescente, per garantire funzionamento e assistenza. Ad oggi vengono infatti emesse poco meno di 4.000 tessere l'anno, con un incremento del 93% rispetto al 2013, anno in cui lo strumento è stato lanciato;*
- *E' aumentata l'articolazione dei servizi di trasporto scolastico erogati dalla società, a copertura di un'offerta formativa scolastica più complessa, rispetto a più di 10 anni orsono, epoca dell'affidamento;*
- **Stanno gradualmente aumentando le richieste di trasporti speciali, a favore di studenti con disabilità anche marcate;**



- **Anche le richieste di servizi a supporto di iniziative di promozione turistica realizzate dall'Ente sono aumentate in misura apprezzabile, in particolare in periodi dell'anno in cui il personale è di norma collocato in ferie;**
- *Il volume degli adempimenti amministrativi e burocratici, derivanti da norme cogenti o indirizzi dell'ente, risulta incrementato in modo quasi esponenziale.*

Richiamando pertanto un'espressione di recente giurisprudenza contabile in materia, ovvero che la verifica sul raggiungimento degli indirizzi attribuiti dagli enti alle società partecipate va condotto a fronte dell'assegnazione di obiettivi "reali e raggiungibili", si ritiene parimenti utile ricordare che il fabbisogno minimo standard, in termini di spesa del personale, è quantificato per il 2019 e per il biennio successivo (2020/2021), in una spesa minima nell'ordine di € 1.150.000/1.200.000 l'anno.

Andamento del personale negli ultimi 5 anni

DATI PERSONALE

Settore	Valori	2014	2015	2016	2017	2018
Sosta	full time	18	18	8	15	16
	part time	0	1	8	0	0
	totale	18	19	16	15	16
Trasporti	full time	15	14	14	12	11
	part time	1	1	1	3	4
	totale	16	15	15	15	15
Da ripartire	full time	4	4	4	5	4
	part time	1	1	1	1	2
	totale	5	5	5	6	6

Totale	Addetti	39	39	36	36	37
	Costo lordo	1.017.306	1.069.294	1.064.984	1.045.930	1.087.411



Analisi dell'attuale pianta organica (adeguatezza/inadeguatezza)

In apertura va affermato che l'attuale pianta organica della società è certamente e significativamente sottodimensionata, rispetto ai fabbisogni necessari alla gestione operativa dei servizi, in particolare per ciò che riguarda la gestione del terzo settore e delle relative logistiche (reti tecnologiche, informatiche e CED in primis) oltre agli adempimenti tutti aggiuntisi, nel corso dell'ultimo triennio, per effetto dell'introduzione di norme, vincoli e indirizzi sempre più stringenti, sia da parte del legislatore che dell'Ente.

Nel corso del tempo la direzione ha puntualmente segnalato all'organo amministrativo e di controllo il consolidato sottodimensionamento della pianta organica della società, che sta via via pesantemente rallentando le capacità della struttura di dare risposta:

- agli accresciuti obblighi derivanti dalle normative sulle società pubbliche e dai rapporti con l'ente socio,
- alla richiesta di crescita, potenziamento e miglioramento dei servizi erogati, da parte del Comune e dell'utenza.

Le esigenze urgenti si riferiscono, precisamente, a 1 tecnico amministrativo esperto (per il quale la società ha già avviato nel 2019 procedura di selezione pubblica), cui affidare processi di data entry e di verifica contabile, fiscale e societaria, sotto la supervisione del responsabile amministrativo, 1 geometra formato e con esperienza (o figura equivalente) cui affidare l'impianto e la gestione di un ufficio tecnico interno e 1 tecnico informatico formato e con esperienza (o figura equivalente) cui affidare la gestione del C.E.D., degli hardware, software e reti informatiche, e degli adempimenti in materia di gestione, sicurezza, conservazione e archiviazione dei dati, oltre alla gestione del sito web.

6

L'esigenza di dotarsi di figure interne per questi profili, trova forte motivazione anche nella protezione e nell'accrescimento del know how aziendale, attualmente "atomizzato" tra fornitori esterni, oltreché nel risparmio di costi per servizi esterni.

Di ciò ha dato contezza anche l'organo di controllo della società, che già in data 12/2/2018 rilevava tali carenze, invitando l'organo amministrativo e la direzione ad affrontare la questione del personale con il Comune di Jesolo, in quanto a suo parere l'assetto organizzativo, amministrativo e contabile di Jtaca risultava inadeguato rispetto alle attuali dimensioni aziendali.

Richiamando quindi la suddivisione per settori già adottata, il fabbisogno e la relativa gestione del personale dell'azienda si articola su tre settori: sosta, mobilità, da ripartire.

Per quanto concerne il settore della sosta il personale assunto a tempo indeterminato è costituito da 1 responsabile di servizio e 1 dipendente (quest'ultimo svolge anche la funzione di R.L.S. Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza).

Nel periodo autunnale/invernale i due addetti garantiscono la gestione dei parcheggi pubblici (h24) e i servizi di assistenza e reperibilità continuativa.

Nel periodo primaverile/estivo la pianta organica aumenta progressivamente con assunzioni stagionali a tempo determinato, di periodo variabile, a seconda delle esigenze operative e delle mansioni richieste, valutate di anno in anno.



Per quanto concerne il fabbisogno per gli anni 2020 e 2021, a invarianza di volumi, la pianta organica non sarà inferiore rispetto a quella prevista a budget per il 2019.

Si stima pertanto la necessità di mantenere, anche nel periodo di bassa stagione, almeno 1 dipendente aggiuntivo a tempo determinato, per consentire agli altri la regolare fruizione di ferie e permessi, il contenimento degli straordinari e la copertura dei turni in caso di malattia o infortunio; fattispecie in presenza delle quali, in assenza di tale risorsa, non è possibile erogare i servizi in modo costante. Per il 2019 il fabbisogno indicato dal Comando di Polizia Locale è di 4 ausiliari del traffico, per le attività di controllo della sosta.

Si precisa che il contratto di affidamento prevede che il costo degli ausiliari assunti da Jtaca, che ammonta a ca. € 2.200 mensili cadauno, venga rimborsato alla società dal Comune di Jesolo.

Per quanto concerne il settore del trasporto, il personale assunto a tempo indeterminato è attualmente costituito da una responsabile di servizio e 13 autisti (9 t.i., 4 t.d.).

Per l'erogazione dei servizi di trasporto durante l'anno scolastico vengono infatti assunti 4 autisti qualificati a tempo determinato, tendenzialmente a part-time, sulla scorta delle esigenze operative valutate di anno in anno.

A invarianza di volumi, ossia ove l'organizzazione scolastica e gli indirizzi trasmessi dall'ente non modifichino l'articolazione e l'organizzazione dei servizi di trasporto, il fabbisogno di personale per gli anni 2020 e 2021 non sarà inferiore a quello previsto per il 2019.

Va precisato che l'azienda opera attualmente in totale assenza di "scorta calda", ovvero tutti i 13 autisti sono simultaneamente impegnati in servizi di trasporto, pertanto in caso di malattia o infortunio Jtaca non può assicurare il regolare svolgimento dei servizi con personale proprio.

L'eventuale ricorso temporaneo a personale di terzi comporta un incremento dei relativi costi di circa il 30/40%.

La pianificazione annuale delle ferie degli autisti coincide peraltro con i periodi di chiusura dei plessi scolastici.

Le richieste di servizi aggiuntivi da parte dell'ente, quali ad esempio i servizi di trasporto nel periodo delle festività natalizie per mercatini e simili, vengono pertanto soddisfatte con lavoro straordinario, su base volontaria.

La responsabile di servizio è la sola figura professionalizzata, dedicata al coordinamento operativo quotidiano del servizio.

Il ruolo di direttore tecnico di esercizio (figura obbligatoria prevista dalle norme sullo svolgimento dei servizi di trasporto di persone) è ricoperto dal direttore generale.

Nell'arco dell'anno scolastico 2019/2020 è prevista una naturale riorganizzazione della pianta organica degli autisti che da 9 unità t.i. e 4 t.d., dovrebbe passare a 8 t.i. e 5 t.d., a seguito di un pensionamento, in attesa di avviare un concorso interno per il consolidamento di almeno due autisti.

Si stima comunque la necessità di aumentare progressivamente l'attuale pianta organica del settore trasporti di almeno 2 addetti, destinati ad affiancare la responsabile di servizio e a fungere da scorta.



Le aree direzionale, amministrativa e di sportello per il pubblico sono così articolate: I settori amministrativo, contabile (civilistico e industriale), fiscale e finanziario sono affidati a un 1 solo dipendente, il responsabile amministrativo, figura in staff al direttore generale.

Il settore paghe è affidato a 1 sola dipendente, coordinata dal responsabile amministrativo.

Il settore gare e acquisti, la gestione del CED, del sito web e degli adempimenti pubblicistici in materia di anticorruzione e trasparenza sono affidati a 1 solo dipendente, in staff al direttore generale.

Lo sportello per il pubblico (abbonamenti al trasporto scolastico, buoni mensa, abbonamenti per il settore sosta e parcheggi, Jesolo Parking Card, Baby Pass, ecc.) è affidato a 1 sola dipendente, con orario part-time.

La direzione generale e la direzione tecnica di esercizio per i servizi di trasporto (D.lgs 395/2000) sono affidate al dirigente (direttore generale).

Il direttore generale è anche procuratore speciale della società, responsabile unico dei procedimenti per le procedure di gara e gli acquisti, responsabile del servizio di prevenzione e protezione ai fini della sicurezza aziendale (R.S.P.P.), responsabile del trattamento dei dati e responsabile per l'anticorruzione e la trasparenza.

8

Nel giugno 2017 la società ha assunto a tempo determinato 1 figura, per potenziare l'organico del settore amministrativo (successivamente licenziatasi alla fine della stagione estiva 2018. Per buona parte del periodo di assunzione (1 anno ca.), la risorsa è stata tuttavia utilizzata in sostituzione dell'unica dipendente preposta al settore paghe in maternità.

Itaca si è sempre ispirata al principio della riduzione dei costi nella pianificazione del proprio piano annuale delle assunzioni, basti osservare come progressivamente ci si sia spostati verso assunzioni a tempo determinato e part-time, sia nel settore della sosta che in quello della mobilità, con contratti stagionali a tempo determinato concertati con le rappresentanze interne a part-time e con modalità diversificate in funzione delle mansioni e delle anzianità di servizio in precedenza maturate.

Va tuttavia ribadito che la società, "tenuto conto del settore in cui opera", ovvero in un mercato ad offerta indistinta e a domanda libera, sia per quanto concerne i parcheggi pubblici che i trasporti, deve strutturarsi in modo adeguato per far fronte a volumi e incombenze, anche amministrative, che possono variare significativamente di anno in anno.

Si valuta pertanto che il costo complessivo standard del personale, a invarianza di attuali volumi, si attesterà fisiologicamente fra i 1.150k e i 1.200k euro/anno.

Per il triennio 2019/2021 le variazioni di parametro saranno solo quelle previste dal vigente CCNL o necessarie ad allineare l'inquadramento del personale alle mansioni effettivamente svolte. Il relativo costo verrà quantificato, di anno in anno, in sede di budget.

Il dato di budget relativo al costo del personale, sia per i dipendenti a tempo determinato che per quelli a tempo indeterminato, tiene chiaramente conto degli adeguamenti retributivi introdotti con il rinnovo del CCNL del trasporto pubblico locale di fine 2015.

Per il triennio 2019/2021 il costo contrattuale del personale non subirà ulteriori variazioni automatiche.



Per il 2019 infine, salva la facoltà discrezionale dell'organo amministrativo, non sono attualmente previste attribuzioni di superminimi, assegni ad personam, fringe benefit, mentre per quanto concerne gli straordinari, essendo per loro natura collegati a esigenze temporanee al momento non prevedibili, verranno valorizzati di volta in volta a budget ove e quando sia possibile effettuare una ragionevole stima, sulla base di elementi oggettivi.

Osservazioni successive

Ad integrazione di quanto sopra evidenziamo alcuni elementi utili a sostegno della accresciuta necessità di personale da parte della società che risente peraltro di un quadro normativo più restrittivo in materia di contratti a tempo determinato.

Settore trasporti (scolastico e trenini turistici)

- *Maggior articolazione degli orari dei plessi scolastici e concomitanza dei servizi necessitano della presenza contemporanea di tutta la forza lavoro,*
- *Incremento e concentrazione infrasettimanale delle attività di organizzazione e gestione delle uscite scolastiche ed extra scolastiche: Grest (passati da 4 a 7), Centri estivi, attività sportive, progetti di trasporto disabili,*
- *Nuovi servizi richiesti dal Comune di Jesolo, (Manifestazioni natalizie o stagionali),*
- *Assenza di sostituti in caso di malattie, ferie, L.104 (ne beneficia almeno il 25% del personale),*
- *Maggior costo per il reperimento di sostituti esterni (+30/40% rispetto al costo aziendale Jtaca),*
- *Specificità del CCNL di settore che vincola l'azienda al rispetto dei tempi di guida, attesa, riposo e limita gli straordinari,*
- *Personale già ad orario settimanale ridotto, per contratto individuale o indirizzo di contenimento della spesa,*
- *Appesantimento delle procedure amministrative per rispettare quanto previsto dalle norme sulle società pubbliche e altre norme cogenti.*

9

Necessità prospettate: 1 addetto a tempo determinato tutto l'anno per sostituzioni alla guida dei mezzi e supporto alle attività di coordinamento (Costo annuale di un addetto parametro 140, ca. 35 mila euro)

Settore sosta e mobilità (parcheggi, rimozioni, infomobilità, bike sharing)

- *Aumento delle aree di sosta affidate alla società nell'ultimo quinquennio di almeno 1.000 p.a. ca. (+36%) con estensione alla zona Est del Lido,*
- *Incremento delle ore di reperibilità del personale necessarie a garantire l'assistenza 24h/365 gg. l'anno nei parcheggi, in particolare in occasione di manifestazioni stagionali e per garantire la restituzione dei veicoli rimossi anche nel periodo natalizio,*
- *Incremento di oltre 1.000 richieste di assistenza (da 4.000 a 5.000) da parte dell'utenza (+25/30%), in conseguenza dell'introduzione di nuovi strumenti di pagamento della sosta (Jesolo Parking Card in particolare, iMoneta e App EasyPark),*
- *Gestione della pubblicazione e rotazione di ca. 150/200 messaggi l'anno, sui pannelli a messaggio variabile,*
- *Incremento delle operazioni di consegna e restituzione delle biciclette Bike Sharing, da 57.000 (2014) a ca. 70.000 attuali,*
- *Obblighi di CCNL relativi al godimento di ferie e permessi del personale già in forza.*

Necessità prospettate: 1 addetto a tempo determinato tutto l'anno (Costo annuale di un addetto



parametro 116, ca. 35 mila euro)

Settore direzionale, amministrativo e di sportello per il pubblico

- *Gestione IT dei sistemi e delle reti tecnologiche Jtaca: 10 server e 30 tra computer e palmari, 15 software gestionali e operativi, 120 parcometri, 20 apparati per la gestione della trasmissione dati in fibra, 140 telecamere, 6 casse automatiche, 14 colonne di entrata/uscita, ca. 30 impianti a messaggio variabile e dissuasori di velocità dislocati sul territorio, gestione dei protocolli di sicurezza, trattamento e conservazione dei dati, Privacy, 1 sito web,*
- *Incremento di ca. 5.000 utenti al Front Office di Jtaca derivanti dall'introduzione della Jesolo Parking Card.*

Necessità prospettate: 1 addetto (tecnico informatico) tutto l'anno (Costo annuale di un addetto parametro 155, ca. 36 mila euro)



5. Budget economico generale azienda (Jtaca)

Utile lordo prima delle imposte	€ 244.000,00.-
Carico fiscale stimato:	
IRES	€ 46.000,00.-
IRAP	€ 28.000,00.-
IMPOSTE ANTICIPATE/DIFFERITE	€ 1.000,00.-
Utile netto	€ 169.000,00.-

6. Budget economico “settore sosta”

Margine operativo lordo	€ 773.200,00.-
-------------------------	----------------

7. Budget economico “settore mobilità” (con ulteriore esplosione del centro di costo trasporto scolastico)

Margine operativo lordo € 90.100,00.-, di cui € 42900,00.- relativi al centro di costo trasporto scolastico (*)

8. Centro di costo “poste da ripartire”

Il centro di costo accoglie costi generali per € 694.300,00.-, 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 41% dei costi generali, pari a € 285.387,12.-, mentre al settore mobilità verrà allocato il 59%, pari a € 408.912,88.-.

Il contributo netto (positivo) del settore sosta al risultato lordo di esercizio, viene quindi stimato in € 487.812,88.-, mentre il contributo netto (negativo) del settore mobilità, in € -318.812,88.-.

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

Al settore trasporto scolastico verranno quindi allocati il 94% dei costi generali di competenza del settore mobilità, rispettivamente il 77% al centro di costo trasporto scolastico del centro storico e il 17% al centro di costo trasporto scolastico del lido.

Il contributo di tali centri di costo al risultato lordo di esercizio è pertanto:

- Trasporto scolastico 'Centro storico'	€ -240.751,78.-;
- Trasporto scolastico 'Lido'	€ - 98.852,15.-.



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 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.

Perciò, ipotesi di ampliamento “a pioggia” delle attuali agevolazioni alla sosta (leggi Jesolo Parking Card) a una platea ancor più estesa di residenti e non, in forme peraltro totalmente gratuite, possono provocare il collasso proprio del principio generale di invarianza finanziaria, ove si conseguissero utili operativi insufficienti o addirittura delle perdite.

Per i medesimi motivi rimane altresì di urgente attualità affrontare con Codesta Amministrazione anche il ventilato, discusso obbligo di garantire la copertura dei costi di esercizio del trasporto (scolastico) esclusivamente attraverso le tariffe.

12

Se infatti i parametri di settore (Aziende di T.P.L., o servizi di trasporto organizzati direttamente dai Comuni o tramite società In House, ecc.) mostrano da un lato un fisiologico manifestarsi di perdite operative, ripianate *ex post* dalla contribuzione pubblica o (come è il caso di Jtaca) dall'utilizzo di margini operativi positivi derivati da altre attività, è tuttavia pacifico che i margini di contribuzione richiesti alle famiglie (tariffe) devono tenere conto *ex ante* della qualità dei servizi erogati e dei relativi costi, adeguandosi di anno in anno ad un “congruo minimo”.



9. Atti di indirizzo del socio unico Comune di Jesolo al budget 2019 - indirizzi strategici e sul personale (omissis);

ATTO DI INDIRIZZO ALLA SOCIETA' PUBBLICA JTACA S.R.L.
PER LA PREDISPOSIZIONE DEL BUDGET PREVISIONALE ANNO 2019
Processo verbale di deliberazione di giunta comunale N. 69 del 12/03/2019

Obiettivi operativi sull'organizzazione dei servizi:

a. settore mobilità e sosta:	
<ul style="list-style-type: none">- Effettuare il controllo della sosta di tutte le aree "spazi blu": l'ente ha sempre meno possibilità di assumere vigili stagionali, per cui emerge la necessità di effettuare tale controllo attraverso la società, per la quale anche nel 2018 sono stati dati specifici indirizzi in materia di assunzione del personale;	<p>Publicato l'avviso di selezione N. 03/2019 per Ausiliario del Traffico, la risposta è stata estremamente tiepida in termini di numero di candidati. Essi inoltre partecipano spesso contemporaneamente anche a concorsi pubblici e pertanto, anche se assunti, si licenziano appena chiamati dall'ente. La spesa per il 2019, stimata in 50/60mila euro, dovrà essere coperta dal Comune di Jesolo, per esplicita previsione contrattuale.</p>
<ul style="list-style-type: none">- Assumere ed organizzare la gestione dei parcheggi di via Torcello;	<p>Affidati con delibera di G.C. N. 61 del 05/03/2019, sono stati organizzati e regolati con le medesime modalità previste per i parcheggi <i>on-street</i> della zona tariffaria limitrofa (Zona Verde).</p>
<ul style="list-style-type: none">- Prevedere l'installazione di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici nei parcheggi <i>off-street</i> gestiti dalla società;	<p>La società sta completando la gara per l'affidamento della fornitura, posa e gestione. Hanno richiesto di effettuare i sopralluoghi tecnici 3 aziende, mentre ha presentato offerta solo la società ENEL SI S.r.l., società del Gruppo Enel.</p>
<ul style="list-style-type: none">- Modificare le modalità di gestione del parcheggio interrato di Piazza Internazionale con automazione con sistema a sbarre.	<p>Installato l'impianto di automazione di accessi e pagamenti, il parcheggio è ora regolarmente gestito in modalità <i>off-street</i>.</p>

b. settore trasporto scolastico:



- Prevedere la presenza di un operatore socio-sanitario a bordo del mezzo di trasporto per il servizio di trasporto per ragazzi con disabilità gravi.

In premessa va detto che la società gestisce il servizio di trasporto scolastico come servizio collettivo a domanda indistinta.

La prospettata necessità di un operatore socio-sanitario a bordo, per il trasporto di ragazzi con disabilità gravi, configura una tipologia diversa di servizio, ossia a domanda individuale di competenza del Comune.

Rimane massima la disponibilità della società a concertare una soluzione, praticabile dal punto di vista organizzativo, dei costi e della loro copertura, a fronte di puntuale certificazione sanitaria sui bisogni specifici e i livelli di autonomia e autosufficienza dei soggetti beneficiari.

14

Indirizzo sulla spesa di funzionamento art. 19, comma 5, del d.lgs. 19/08/2016, n. 175:

- Contenere i costi di funzionamento mantenendo costante o in miglioramento il rapporto tra ricavi e costi, tenuto conto dei seguenti elementi:
 - La società, nella gestione del personale, non applica elementi variabili e contrattazione di secondo livello;
 - La società ha la necessità di adeguare la propria dotazione organica per il mantenimento degli standard di servizio a seguito dell'implementazione di maggiori servizi per il raggiungimento degli obiettivi operativi annualmente affidati dall'amministrazione comunale;
 - La società potrà raggiungere i propri obiettivi riducendo eventuali spese comprimibili, oppure utilizzando la leva del sistema di acquisizione di beni e servizi con lo scopo del minore costo degli stessi, anche attraverso l'eventuale utilizzo di sistemi centralizzati di acquisto.

Vedi nota (1)

La società utilizza già correntemente il MePA e ha recentemente aderito anche alla piattaforma digitale Sintel – Arca – Regione Lombardia.

indirizzi generali annuali:

- Rispettare la normativa in materia di gare, appalti e consulenze;

La società è in continuo adeguamento



- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Rispettare i requisiti minimi ambientali adottando sistemi di gestione adeguati a tenere sotto controllo gli impatti delle proprie attività;- Rispettare quanto determinato dalle linee guida per l'attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza approvate dall'ANAC – Autorità Nazionale Anticorruzione con delibera n. 1134 dell'8/11/2017;- Applicare le disposizioni contenute nel decreto legislativo n. 175 del 19/08/2016, in particolare quanto disposto dall'art. 19, commi 2 e 3, 6 e 7, in merito alla pubblicazione sul sito istituzionale della società di provvedimenti relativi al personale. | sulle menzionate disposizioni vigenti. |
|---|--|

Nota (1)

Richiamiamo in premessa, come per gli scorsi esercizi, quanto già esplicitato nella risposta alla Vs. Prot.N. GE 2015/0050005 del 13/08/2015 ad oggetto: *Osservazioni Corte dei Conti alla relazione dell'organo di revisione sul rendiconto 2013 del comune di Jesolo – richiesta relazione.*

15

“... i servizi gestiti da Jtaca sono fortemente caratterizzati da stagionalità, sia nella gestione dei parcheggi (strettamente legati alla stagione turistica) e sia nella gestione dei servizi di trasporto scolastico (connessi, di anno in anno, alle esigenze variabili degli Istituti Comprensivi), motivi questi di condizionamento della gestione, dovendo pertanto Jtaca dotarsi 'ex ante' di tutti i fattori produttivi, ivi compresa la forza lavoro, per garantire il raggiungimento degli obiettivi concordati e condivisi con il Comune, oltre al mantenimento degli standard di servizio.

In questo senso i servizi gestiti dalla società, pur in un contesto produttivo altamente informatizzato, si caratterizzano per un coinvolgimento dell'elemento umano, espresso in termini di ore/uomo difficilmente prevedibile (labour intensive), considerato l'elemento 'stagionale' dei cicli produttivi, e ancor più difficilmente 'ricongfigurabile', in corso d'anno.

Basti pensare che, per quanto concerne i trasporti, la presenza degli autisti o di loro sostituti deve sempre essere garantita in caso di malattia, infortunio, inidoneità alla guida (anche temporanea).

Pena la sospensione di (almeno taluni) servizi.

Lo stesso ragionamento vale per la gestione dei servizi di sosta (parcheggi), ove le richieste di assistenza o intervento rappresentano il vero e proprio servizio fornito alla clientela, con volumi a stento prevedibili e in funzione, evidentemente, della quantità di posti auto gestiti e del numero di dispositivi dislocati sul territorio (impianti di automazione degli accessi, casse automatiche, parcometri, ecc. ...)”

Assodato che la pubblica amministrazione, nel rapportarsi con la società partecipata, deve operare secondo una logica di profitto o, quantomeno, tendere alla remuneratività dell'investimento effettuato, come qualsiasi investitore privato, l'obiettivo di efficientamento della spesa non può essere inteso come la riduzione “*tout court*” dei costi o di costi specifici, ma come l'ottimale utilizzo dei fattori produttivi (costi), necessari allo svolgimento e alla crescita delle attività aziendali.

Vi sono inoltre costi che, per loro natura, sono preesistenti o non predeterminabili, né comprimibili: ammortamenti, imposte, svalutazioni, accantonamenti, Leasing precedenti, costi a carattere straordinario, ecc..



Ai fini di definire e misurare obiettivi di efficientamento della spesa, possono pertanto essere messi in relazione i costi ricompresi nell'aggregato B) Costi della produzione (al netto di quelli non predeterminabili, comprimibili, preesistenti o straordinari), e il valore della produzione A), meglio ancora se pesando la differenza fra queste due grandezze.

Il rapporto, operati i necessari aggiustamenti, rappresenta un indice di efficienza che analizza i costi per ciò che sono, ovvero fattori produttivi finalizzati a generare valore aggiunto, quindi profitto e crescita. Volendo analizzare gli ultimi tre esercizi (2018, 2017, 2016), al netto delle poste già richiamate, il risultato è il seguente:

Esercizio	2018	2017	2016
A) Valore della produzione	3.300.000	3.190.000	3.177.000
B) Costi della produzione rettificati	2.724.000	2.702.000	2.814.000
Differenza A) - B)	576.000	488.000	363.000
Indice di efficienza dei costi rettificati $A) - B)/B) * 100$	21%	18%	13%

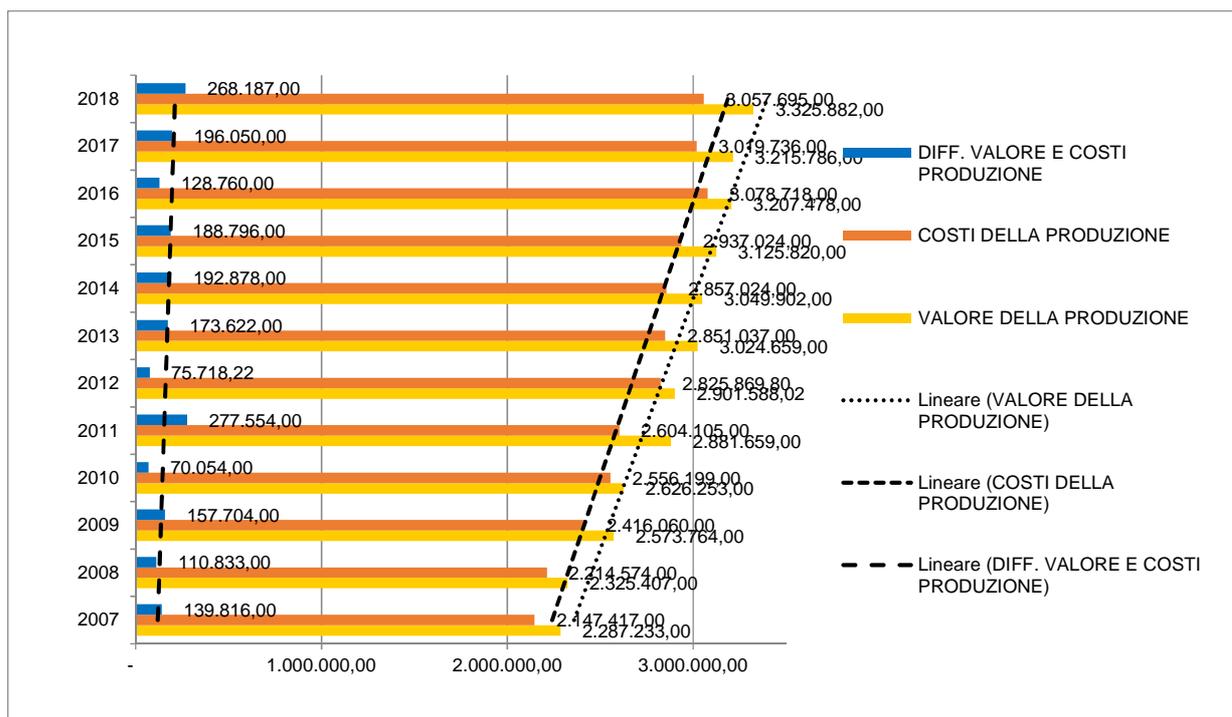
La spesa del personale è stata rispettivamente di euro 1.090.000 (2018) 1.047.000 (2017) e 1.066.000 (2016).

16

Non essendovi per tali valori parametri di riferimento oggettivi e omogenei (Benchmark), le uniche evidenze a cui ci si può rifare sono le serie storiche di Jtaca, che attestano come l'utilizzo dei fattori produttivi (costi) in Jtaca, sia sempre stato virtuoso e tendenzialmente in continuo miglioramento, tenuto conto dei risultati di esercizio sempre positivi, della crescita strutturale della società e dei livelli di soddisfazione dell'utenza, dei clienti e del socio unico.

Obiettivo del triennio è quindi mantenere le performance economico-finanziarie e di customer all'interno dei range consolidati, possibilmente migliorandole, precisando che la società ha da tempo un sistema di controllo dei costi di tipo industriale, e che l'adeguamento alla normativa in materia di gare, appalti e consulenze, cui la società si è da tempo aggiornata, è di per sé un sistema di controllo dei costi ed infine che non vi sono in Jtaca elementi variabili di retribuzione e nemmeno contrattazione di secondo livello.

Vedi grafico successivo.



**ATTO DI INDIRIZZO IN MATERIA DI PERSONALE
DELLE SOCIETA' CONTROLLATE DAL COMUNE DI JESOLO**
Processo verbale di deliberazione di giunta comunale N. 258 del 31/07/2018

Reclutamento del personale	Adempimento SI, NO, IN CORSO (S, N, IC)
<ul style="list-style-type: none"> - Adozione e/o revisione di apposito regolamento per il reclutamento del personale a tempo indeterminato e determinato che preveda una predeterminazione dei requisiti e titoli di studio richiesti per l'accesso in relazione ai profili da ricoprire parificati a quelli richiesti per analoghi profili nella pubblica amministrazione. - Assicurare adeguata pubblicità degli avvisi attraverso i maggiori canali di diffusione sul territorio locale, regionale e nazionale a seconda della qualifica da ricoprire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regolamento vigente, i requisiti e i titoli vengono predeterminati di volta in volta a seconda dei parametri (mansioni) ricercati e indicati negli avvisi di selezione. Essendo i Contratti Nazionali applicati all'ente e alla società differenti tra loro, non è possibile parificare in modo esatto i profili. - Sito istituzionale società Sito istituzionale Comune Jesolo Albo Pretorio Comune di Jesolo e comuni limitrofi Albo Pretorio SIFIC e Gazzetta Aste e Appalti Invio alle partecipate del Comune di Jesolo
<ul style="list-style-type: none"> - Predeterminare i contenuti delle prove 	<ul style="list-style-type: none"> - Vengono indicati, di volta in volta, negli



valutative e selettive.

avvisi di selezione.

Vincoli assunzionali	Adempimento SI, NO, IN CORSO (S, N, IC)
<ul style="list-style-type: none">- Redigere un piano del fabbisogno del personale a corredo del budget articolato su base triennale aggiornato di anno in anno. Il piano annuale delle assunzioni dovrà essere corredato da un'analisi dello sviluppo della società che giustifichi il fabbisogno e da una relazione sui costi del personale che dia evidenza di eventuali passaggi di livello, di eventuali modifiche del contratto collettivo di appartenenza, del salario accessorio inteso come superminimi, assegni ad personam, fringe benefit e straordinari.	<ul style="list-style-type: none">- Al momento si confermano i fabbisogni esplicitati nel piano 2018/2020, allegato al budget di esercizio 2018. Pertanto il fabbisogno 2020 è confermato anche per il 2021. L'eventuale aggiornamento del piano triennale verrà inserito nel budget 2019 che sta per essere licenziato. Si rappresenta l'obiettivo difficoltà a ipotizzare piani triennali di fabbisogno del personale, in presenza di indirizzi impartiti dall'ente di anno in anno e talvolta persino in corso d'anno, a modifica o integrazione dei precedenti.
<ul style="list-style-type: none">- Il piano annuale delle assunzioni deve essere improntato al principio di riduzione dei costi del personale, attraverso il contenimento dei costi degli oneri contrattuali, fatte salve le assunzioni per il turn-over dei dipendenti cessati nel corso dell'anno, nonché quelle motivate e comprovate da oggettive e improrogabili esigenze tali da pregiudicare la funzionalità del servizio.	<ul style="list-style-type: none">- La pianta organica non può essere ridotta ulteriormente. Fatto 100 il volume del personale e dei servizi gestiti nel 2010 infatti, la società gestisce attualmente oltre il 20% di servizi in più con il 20/25% ca. di personale in meno.
<ul style="list-style-type: none">- Prevedere assunzioni a tempo determinato solo per comprovate esigenze di carattere esclusivamente temporanee o eccezionale.	<ul style="list-style-type: none">- Indirizzo rispettato.

