

Previsione 2025 - Relazione accompagnatoria

Premessa

La previsione 2025 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 da dinamiche internazionali (v. il tema all'ordine del giorno delle barriere commerciali) le cui conseguenze, non prevedibili, potrebbero richiedere una strategia difensiva le cui leve di azione, ricordiamo, non potrebbero in quel caso prescindere dagli ostacoli dovuti alla 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 2024. Lo stesso tipo di approccio consente anche, *mutatis mutandis*, di poter aggiornare correttamente la previsione qualora si concretizzi in corso d'anno la possibilità di effettuare nuovi investimenti finalizzati ad ampliare il perimetro attualmente gestito dal settore sosta, senza tralasciare quindi, in ottica previsionale, le informazioni disponibili anche solo derivanti da un coinvolgimento informale.

L'impianto generale del budget di esercizio 2025 prende avvio dai dati e parametri di riferimento forniti dal consolidato 2024, 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 2025, la regolamentazione delle aree di sosta con l'introduzione dell'obbligo di pagamento sulle strade laterali di via Bafile (via delle Meduse, via delle Sirene, via delle Ninfee, via Nautili, via Alghe Rosse, via delle Nereidi, via delle Morene, via delle Madrepore) e sui parcheggi fuori terra e interrati presso il "Comparto 35" in viale Oriente, 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 2025/0015290 del 4 marzo (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 2024.



Atti e anteatti

1. Determina AU N. 162 del 31/01/2025 – Proposta tariffaria sosta e calendario aperture parcheggi 2025;
2. Prot. Jtaca 258/25 del 26/02/2025 – Trasmissione calendario apertura e proposta tariffaria parcheggi – relazione tecnica e allegati;
3. Processo verbale di deliberazione di Giunta Comunale N. 38 del 27/02/2025 – Affidamento e regolamentazione parcheggi sulle strade laterali di via Bafile (via delle Meduse, via delle Sirene, via delle Ninfee, via Nautili, via Alghe Rosse, via delle Nereidi, via delle Morene, via delle Madrepore) e sui parcheggi fuori terra e interrati presso il “Comparto 35” in viale Oriente;
4. Processo verbale di deliberazione di Giunta Comunale N. 38 del 27/02/2025 – Approvazione tariffe e calendario apertura 01/03/2025 - 28/02/2026 per il settore della sosta;
5. Ordinanza di Polizia Locale N. 30 del 06/03/2025 – Ordinanza per la gestione dei parcheggi e dei parcometri;
6. Processo verbale di deliberazione di Giunta Comunale N. 51 del 18/03/2025 – Servizio di micromobilità mediante monopattini e biciclette elettriche a noleggio in aree dedicate della città di Jesolo. Indirizzi alla società Jtaca.



La previsione 2025

L'attuale previsione per l'esercizio 2025, chiude dopo gli investimenti con un utile netto di euro 283.000 (390.000 prima degli investimenti), al netto di IRES per euro 105.000, IRAP per euro 30.000 e imposte anticipate per euro 3.000.

Gli investimenti per complessivi euro 880.000, finanziati interamente con flussi di cassa propri (*cash flow*) o indebitamento bancario, si riferiscono a:

- Aggiornamento impianti di videosorveglianza nei parcheggi "Gorizia" e "Volta", euro 200.000;
- Sostituzione apparati di videosorveglianza nei parcheggi "Drago", "Drago interrato", "Alberella", "Internazionale interrato"; "Nember C" per raggiunta obsolescenza tecnica, euro 65.000;
- Progetto di manutenzione straordinaria, con previsione delle predisposizioni atte ad un eventuale successivo intervento di copertura, del lastrico solare del parcheggio "Alberella", euro 240.000;
- Progetto di "relamping" parcheggi "Drago interrato", "Alberella", "Internazionale interrato", per quest'ultimo comprensivo di ristrutturazione della postazione UPS, euro 50.000;
- Installazione di un sistema di riconoscimento mediante lettura targhe che consenta di offrire una ulteriore modalità di ingresso/uscita nel parcheggio "Pindemonte", euro 30.000;
- 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 1 e 2 di 3), euro 230.000;
- 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;
- Completamento del processo di digitalizzazione delle procedure di vendita, e di successiva archiviazione, dei titoli abilitativi all'utilizzo dei servizi erogati (i.e. titoli di viaggio e titoli di sosta), euro 50.000.

3

In sintesi il confronto tra i dati di bilancio dell'esercizio 2024 e la previsione 2025:

	Totale Ricavi	Totale Costi	Utile Perdita	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Patrimonio netto	Margine di tesoreria
Esercizio 2024	4.003.068	3.620.729	382.339	500.000	100.000	1.451.430	2.051.430	1.985.293
Budget 2025	4.094.600	3.811.600	283.000	500.000	100.000	1.833.769	2.433.769	2.542.098
Var ass	91.532	190.871	- 99.339	-	-	382.339	382.339	556.805
Var %le	2%	5%	-26%	0%	0%	26%	19%	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 2025 indica le risorse minime necessarie allo svolgimento dei servizi affidati, in particolare riguardo i fabbisogni di "personale stagionale a tempo determinato", anche se per le selezioni in corso si stanno a registrando nuove difficoltà a reperire candidature, in particolare proprio per il personale stagionale a tempo determinato del settore sosta, come già avvenuto nel 2022 e non invece nel 2023 e 2024.

Ripercorrendo quanto già evidenziato nei diversi documenti inviati periodicamente all'Ente, in particolare la Relazione accompagnatoria alle previsioni di budget per l'anno 2024 e la documentazione a corredo del Bilancio 2024 (Nota integrativa e Relazione sul governo societario), in questa sede si ritiene opportuno soffermare l'attenzione sulle strategie perseguite dalla società nel 2024 e il relativo effetto nella previsione 2025.

Nel corso degli ultimi anni scolastici (in particolare 2023/24 e precedenti) l'organico degli addetti alla guida degli scuolabus è stato a più riprese (i.e. dimissioni, malattia, ferie) inferiore al livello minimo necessario a garantire il servizio, a causa delle dimissioni succedutesi, anche di personale assunto a tempo indeterminato, e della rinuncia all'esercizio del diritto di precedenza da parte di personale formato che aveva maturato un periodo a tempo determinato nell'anno scolastico precedente. Al fine di svolgere compiutamente il servizio previsto dal Piano di Trasporto la società, in tali situazioni, deve fare ricorso alle risorse esterne che possono essere richieste, se disponibili, grazie alla partecipazione al contratto di rete di imprese sottoscritto tra le società ATVO S.p.A. e F.A.P. Autoservizi S.p.A. Le assunzioni nel frattempo operate hanno appena compensato le uscite di cui sopra, di conseguenza l'azienda ha operato spesso in totale 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 non può assicurare il regolare svolgimento dei servizi con personale proprio e deve quindi ricorrere alle risorse esterne. Inoltre nel corso del 2024 due autisti, assunti a tempo indeterminato, hanno terminato il rapporto di lavoro con Jtaca avendo maturato i requisiti di anzianità contributiva per accedere al pensionamento.

Considerata quindi la situazione appena descritta e tenendo altresì a mente che l'Ente aveva richiesto per il 2024 di perseguire, tra gli obiettivi operativi sull'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico, *"il mantenimento del livello qualitativo del servizio, individuando azioni e strategie che consentano la partecipazione attiva del personale al regolare svolgimento dei servizi aziendali offerti alla collettività, consentendo alla società anche la agevole sostituzione degli autisti temporaneamente assenti o in quiescenza/licenziamento"* (Delibera di Giunta n. 36 del 13/02/2024 - Atto di indirizzo alla società pubblica Jtaca Srl per la predisposizione del budget previsionale anno 2024), la società ha ritenuto opportuno agire in occasione della scadenza triennale dell'Accordo integrativo aziendale di secondo livello, al fine di fidelizzare le risorse umane che faticosamente vengono individuate e formate, in un contesto ove le aziende

di trasporto più importanti, sia pubbliche (ATVO, ACTV, MOM ecc.) che private, promuovono da sempre, e negli ultimi anni in particolare, condizioni di assunzione più interessanti e vantaggiose, cercando di limare le differenze di trattamento economico del CCNL (Autoferrotranvieri) applicato dalla società, fortemente penalizzante sia rispetto ai contratti collettivi applicati dalle altre partecipate del Comune di Jesolo, sia rispetto agli integrativi riconosciuti da altre aziende di T.P.L. che applicano il medesimo CCNL. Ha quindi così definito con le RSA un nuovo accordo (valido per il triennio 2025-2027), sottoscritto in data 29/01/2025, 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 avvicinare le uscite e i pensionamenti attesi. L'azione è stata condotta attraverso una articolata trattativa condotta nel corso del 2024, tenendo costantemente aggiornato l'Ente della sua evoluzione sia attraverso le relazioni periodiche (relazione del bilancio previsionale 2024, relazioni dello stato di attuazione degli obiettivi strategici al 30/06 e al 30/09/2024) sia con nota del 24/01/2025.

Inoltre la società ha valutato opportuno confermare per il 2025 la procedura sperimentata positivamente nel 2024, che consiste in un meccanismo finalizzato 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), pubblicando un nuovo avviso di selezione al fine di individuare i 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 in data 29 gennaio 2025.

Si ritiene quindi che anche grazie ai risultati derivanti dall'azione congiunta delle strategie sopraindicate, la società abbia potuto sin qui gestire il servizio di trasporto per l'anno scolastico in corso 2024/2025 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).

La previsione 2025 considera 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, considerando al contempo gli impegni derivanti dall'Accordo integrativo del 29/01/2025, nonché quanto stabilito dal verbale di intesa, sottoscritto tra il Ministero dei Trasporti e le parti sociali in data 20/03/2025, che stabilito il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri per il triennio 2024-2026.



Il Budget

Budget economico generale azienda (Jtaca)

Utile lordo prima delle imposte	€ 421.000,00.-
Carico fiscale stimato:	
IRES	€ 105.000,00.-
IRAP	€ 30.000,00.-
IMPOSTE ANTICIPATE/DIFFERITE	€ 3.000,00.-
Utile netto	€ 283.000,00.-

Budget economico “settore sosta”

Margine operativo lordo	€ 1.124.000,00.-
-------------------------	------------------

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

6

Margine operativo lordo € 34.500,00.-, di cui € 13.100,00.- relativi al centro di costo trasporto scolastico (**)

Centro di costo “poste da ripartire”

Il centro di costo accoglie costi generali per € 876.400,00.-, 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 40,6% dei costi generali, pari a € 356.179,11.-, mentre al settore mobilità verrà allocato il 59,4%, pari a € 520.220,89.-.

Il contributo netto (positivo) del settore sosta al risultato netto di esercizio, viene quindi stimato in € 768.720,89.-, mentre il contributo netto (negativo) del settore mobilità, in € -485.720,89.-.

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

Al settore trasporto scolastico verranno quindi allocati il 94,6% dei costi generali di competenza del settore mobilità, rispettivamente il 85,0% al centro di costo trasporto scolastico del centro storico e il 9,6% al centro di costo trasporto scolastico del lido.

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

- Trasporto scolastico 'Centro storico'	€ -442.278,39.-;
---	------------------



- Trasporto scolastico 'Lido'

€ - 49.846,95.-.

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.

7

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, 05/05/2025

Pietro De Nicola
Amministratore unico
Jtaca S.r.l. con socio unico



Allegati:

- 01_AZIENDA_BUDGET_2025: Budget economico generale azienda Jtaca;
- 02_SOSTA_settore_BUDGET_2025: Budget economico "settore sosta";
- 03_MOBILITA'_settore_BUDGET_2025: Budget economico "settore mobilità"
- 04_DA RIPARTIRE_settore_BUDGET_2025: Centro di costo "poste da ripartire";
- 05_TRASP.SCOLASTICO_centro_BUDGET_2025: esplosione del centro di costo "trasporto scolastico");
- 06_INVESTIMENTI_BUDGET_2025: Budget degli investimenti;
- 07_PIANTA ORGANICO PREVISIONE_BUDGET_2025: Piano del fabbisogno del personale 2025.