



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Assessore all'Urbanistica Energia, Trasporti, Sport e Aree Protette

Via Vannetti, 32 – 38122 Trento

T +39 0461 496572

F +39 0461 499337

pec assessorato.gottardi@pec.provincia.tn.it

@ assessorato.gottardi@provincia.tn.it

web www.provincia.tn.it

Egregio Signor
Claudio Soini
Presidente del Consiglio della Provincia
Autonoma di Trento

Gent.ma Signora
Paola Demagri
Consigliere
Consiglio della Provincia Autonoma di Trento

e, p.c. Egregio Signor
Maurizio Fugatti
Presidente della Provincia Autonoma di Trento

LORO SEDI

A053/2026/116858

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). La segnatura di protocollo è verificabile in alto a destra oppure nell'oggetto della PEC o nei files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Oggetto: interrogazione n. 1428: Meno manutenzione, più dirigenti: una gestione che non convince. Risposta.

Si riscontrano i quesiti posti con l'interrogazione in oggetto nel seguente modo:

QUESITO 1. *Se la Giunta sia a conoscenza delle segnalazioni sindacali relative a possibili risparmi sulla manutenzione del parco mezzi (gomme, ricambi, materiali essenziali) e quali verifiche intenda attivare con urgenza per accertare la veridicità dei fatti.*

La Società Trentino Trasporti non ha ricevuto alcuna segnalazione diretta in merito alla questione.

QUESITO 2. *Quali siano le condizioni attuali del parco mezzi di Trentino Trasporti, con particolare riferimento agli standard di sicurezza, alla manutenzione ordinaria e straordinaria, e ai tempi medi di intervento.*

La manutenzione del materiale rotabile destinato ai servizi su gomma rappresenta un settore di attività importante e complesso all'interno dell'operatività di Trentino trasporti.

La manutenzione degli autobus viene eseguita per la gran parte direttamente presso le officine interne con personale aziendale. L'officina centrale e le officine periferiche sono tutte dotate di un preposto alla gestione tecnica, nominato nel rispetto delle norme che disciplinano le attività di autoriparazione.

Tutti i mezzi sono regolarmente sottoposti al controllo tecnico annuale (revisione) a cura della struttura tecnica della Motorizzazione Civile della Provincia di Trento. A tale attività di controllo esterna si aggiunge un processo interno che prevede che, all'esito di ogni intervento di riparazione, ciascun mezzo sia collaudato prima della sua re-immissione in servizio.

La manutenzione programmata, sia relativa ai tagliandi che alle visite ispettive, viene eseguita nel rispetto dei piani di manutenzione predisposti dai Costruttori degli autobus e arricchita con ulteriori operazioni e controlli derivanti dal know how e dalla lunga esperienza aziendale.

La manutenzione a guasto è eseguita anch'essa internamente.

Il ricorso alle lavorazioni esterne, previsto sempre dopo la fine del periodo di garanzia (tipicamente pari a 2\3 anni dall'immatricolazione), è riferito a interventi che possono richiedere know how e tecnologie non disponibili internamente, oppure per alcune lavorazioni specifiche che richiedono abilitazioni o attrezzature particolari, o ancora a motivazioni di carattere organizzativo (ad esempio per evitare il sovraccarico di alcuni reparti e impianti). Ciò può verificarsi per esempio per la carrozzeria interna, che può essere particolarmente impegnata a riparare quotidianamente i piccoli danni da circolazione stradale, piuttosto che a occuparsi dei sinistri più complessi o di eseguire lunghe lavorazioni per manutenzione dei telai o di verniciatura.

Deve anche evidenziarsi che la flotta di Trentino trasporti (circa 700 autobus e 80 mezzi di servizio) è caratterizzata da una elevatissima variabilità di tipologia di mezzi dovuta:

- all'uso (semplificando: ribassati per urbano o con bagagliaio per uso interurbano)
- alle diverse alimentazioni (metano, diesel ed elettrico)
- alle diverse lunghezze (semplificando: < 8, 10,5, 12 e 18 metri)
- alla distribuzione dell'anzianità (da 0 a 20 anni circa)

All'ampia varietà tipologica si aggiunge, per esito delle procedure aperte delle gare d'acquisto, un altrettanto ampio ventaglio di Costruttori (Iveco, Evobus, Man, Scania, Otokar, Solaris, Yutong, ecc.).

Questa marcata eterogeneità della flotta, che dipende da vincoli esterni alla società, rende particolarmente complessa la gestione dei ricambi da rendere disponibili al montaggio per le riparazioni in officina, e non permette di stoccare tutti i ricambi a magazzino (anche per le esorbitanti dimensioni fisiche dello stesso che risulterebbero necessarie), se non quelli ad alta movimentazione e quelli necessari a garantire l'esecuzione dei tagliandi. A tutto ciò possono aggiungersi situazioni impreviste, non infrequenti nel settore, quali l'uscita del mercato di alcuni costruttori con il conseguente venir meno della relativa produzione di ricambi.

Da un quadro così articolato discende la necessità per la Società di dedicare una particolare attenzione alla fase di pianificazione degli acquisti per tener conto della variabilità di modelli e marchi, fermo restando il pieno rispetto della normativa sugli appalti. Un insieme di vincoli ed esigenze a cui la Società risponde con una strategia di approvvigionamento dei ricambi differenziata, che vede da un lato i consumi di ricambi prevedibili e programmabili annualmente in una logica di gestione con scorte a magazzino (per circa il 70% dei volumi), e dall'altro la gestione delle necessità non programmabili attraverso acquisti attivati in funzione degli eventi che si manifestano in corso d'anno, privilegiando comunque la tempestività delle consegne in funzione dei fabbisogni delle officine.

Tutto ciò premesso, deve essere valorizzato il fatto che l'intera organizzazione dell'officina è volta ad assicurare che in ogni singola giornata dell'anno risulti disponibile il numero di autobus necessario alla copertura dei turni macchina programmati dall'esercizio, in funzione dei servizi che devono essere prodotti per la comunità dei viaggiatori del trasporto pubblico locale del Trentino. Un risultato fondamentale, che fino a oggi è sempre stato garantito.

In conclusione, merita sottolineare che la ventilata ipotesi secondo la quale la Società stia conducendo negli ultimi tempi le proprie attività manutentive guidata da una non meglio precisata volontà di realizzare dei “risparmi” sull’approvvigionamento dei ricambi, risulta totalmente destituita di fondamento. A riprova di ciò possono confrontarsi i valori consuntivi degli impegni economici sostenuti per l’acquisto dei ricambi dal 2022 al 2025, nonché quello programmato nel budget di previsione del 2026, che evidenziano che - anche considerando gli effetti dell’inflazione – non c’è alcuna flessione nella spesa per questo importante ambito di attività aziendale.

ACQUISTI RICAMBI MATERIALE ROTABILE GOMMA	
CONSUNTIVO 2022	2.357.501,16 €
CONSUNTIVO 2023	2.239.569,01 €
CONSUNTIVO 2024	2.671.300,65 €
CONSUNTIVO 2025	2.968.046,19 €
BUDGET 2026	3.112.200,00 €

QUESITO 3. Quale sia il costo annuo complessivo derivante dall’aumento del numero dei dirigenti da 4 a 9, comprensivo di retribuzioni, indennità, oneri contributivi e costi indiretti.

Deve innanzitutto evidenziarsi che, come rappresentato in risposta a precedenti interrogazioni, le 9 posizioni dirigenziali presenti nell’organigramma della società rappresentano un’ipotesi futura di completamento dell’organico dirigenziale, che ancora non ha trovato attuazione. Sono infatti 7 le posizioni dirigenziali attualmente coperte.

È quindi in relazione a tale consistenza dell’organico dirigenziale che nel momento presente possono essere rilevati gli incrementi di costo rispetto all’assetto che fino al 2023 prevedeva soltanto 4 dirigenti in carica. Tale assetto era il frutto di un lungo percorso precedente che aveva condotto l’Azienda ad avere nel proprio organico 4 dirigenti, e in particolare:

- il Direttore Tecnico, che aveva assunto la qualifica di dirigente a seguito di decisione del CdA dell’allora FTM spa nell’anno 2000, e che dopo un percorso di carriera che ha attraversato le diverse trasformazioni della storia societaria era da ultimo stato nominato Direttore Tecnico dal CdA di Trentino trasporti nel 2019;
- il Dirigente della Manutenzione del materiale rotabile gomma, diventato dirigente con decisione assunta dal CdA dell’allora Trentino Trasporti Esercizio nel 2014;
- il Dirigente dell’Esercizio Ferroviario, nominato dirigente all’esito di una selezione espletata nel 2020;
- il Direttore Generale, nominato all’esito di una procedura di selezione pubblica, espletata nel 2022.

Rispetto ai quattro dirigenti sopra ricordati, 3 nuovi dirigenti sono entrati in ruolo in momenti diversi, tra la fine del 2023 e la seconda metà del 2025, e in particolare:

a dicembre 2023, per quanto riguarda il dirigente del personale; a dicembre 2024, per quanto riguarda il dirigente dei servizi automobilistici e funiviari; e da settembre 2025, per quanto riguarda la dirigente dei servizi amministrativi.

Preme sottolineare il fatto che una posizione discende dal rientro per mandato politico di un precedente che già ricopriva il ruolo dirigenziale. Altre 2 posizioni dirigenziali, entrati in ruolo dopo pubblica selezione, provengono dell’organico aziendale ove erano inquadrati con “qualifica di quadro”.

Il costo aggiuntivo derivato dalla creazione delle posizioni dirigenziali è pertanto consistito nella differenza tra la retribuzione percepita come dirigenti e quella percepita nel precedente inquadramento. Tale differenza, considerato il complessivo costo a carico dell’Azienda comprensivo di retribuzioni, indennità, oneri contributivi e costi indiretti, risulta così dimensionata:

- € 16.625 per quanto riguarda il dirigente dei servizi automobilistici e funiviari, risultante dalla differenza tra il costo aziendale annuo della retribuzione dirigenziale del 2025 pari a euro 136.417 e quello dell'anno 2023 pari a euro 119.792;
- € 15.774 per quanto riguarda la dirigente dei servizi amministrativi, risultante dalla differenza tra il costo annuo della retribuzione dirigenziale previsto in sede di incarico pari a euro 126.900 e quella dell'anno 2023 pari a euro 111.126. In questo caso è necessario fare riferimento al valore previsto in sede di attribuzione dell'incarico dirigenziale, essendo lo stesso decorso a partire dal 1° settembre 2025.
- Più immediata è la valutazione del maggior costo che la Società ha sopportato dopo il rientro del dipendente: nel 2025 è stato pari a euro 152.074.

Pertanto, l'incremento complessivo del costo aziendale per il passaggio da 4 a 7 dirigenti ha avuto un costo complessivo pari a euro 184.473.

QUESITO 4. *Se la Giunta intenda richiedere a Trentino Trasporti un piano di trasparenza e rendicontazione che chiarisca l'impatto delle scelte gestionali recenti sulla qualità del servizio e sull'utilizzo delle risorse pubbliche.*

I risultati gestionali di Trentino Trasporti S.p.A. e l'utilizzo delle risorse pubbliche sono già oggetto di un articolato e sistematico sistema di indirizzo, controllo e rendicontazione esercitato dalla Provincia autonoma di Trento insieme a tutti gli altri Soci nell'ambito del controllo analogo congiunto.

Tale controllo si esplica sia "ex ante", attraverso l'approvazione dei piani strategici, dei budget annuali e degli atti di indirizzo vincolanti, sia "in itinere" ed "ex post", mediante l'attività del Comitato di indirizzo, in cui sono rappresentati tutti i Soci di Trentino trasporti, che svolge funzioni di vigilanza e controllo sull'andamento della gestione anche tramite relazioni trimestrali.

Facendo un particolare riferimento alle scelte relative all'assetto organizzativo comprendente anche il rafforzamento dell'organico dirigenziale, va ricordato che – vista la loro rilevanza - sono state oggetto di discussione e valutazione in diverse sedute del Comitato di Indirizzo, nelle quali i rappresentanti di tutti i Soci – non soltanto della Provincia - hanno espresso parere favorevole, a seguito dell'attenta valutazione della complessità tecnica ed organizzativa che viene richiesta alla Società.

Deve altresì evidenziarsi che la Società assicura una puntuale rendicontazione economico-gestionale e una contabilità analitica per singolo servizio affidato, che garantiscono evidenza e trasparenza sull'impiego delle risorse pubbliche.

Con riferimento alla qualità del servizio, si richiama infine l'ultima indagine di "customer satisfaction" riferita alla primavera 2024, che evidenzia un indice generale di soddisfazione pari al 98,2%.

Nel complesso, il sistema di governance vigente assicura già un livello di controllo, trasparenza e rendicontazione coerente con le finalità richiamate nell'interrogazione.

Cordiali saluti.

F.to - avv. Mattia Gottardi -

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle Linee guida AgID (artt. 3 bis, c. 4 bis, e 71 D.Lgs. 82/2005). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D.Lgs. 39/1993).