



## CITTA' DI TORINO

**DIPARTIMENTO GRANDI OPERE, INFRASTRUTTURE E MOBILITA'  
DIVISIONE MOBILITA' E VIABILITA'  
S. ESERCIZIO E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

**ATTO N. DEL 790**

**Torino, 17/12/2024**

### **DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE**

Convocata la Giunta, presieduta dalla Vicesindaca Michela FAVARO, sono presenti gli Assessori:

Domenico CARRETTA	Francesco TRESSO
Paolo CHIAVARINO	Jacopo ROSATELLI
Chiara FOGLIETTA	Rosanna PURCHIA
Paolo MAZZOLENI	Marco PORCEDDA
Gabriella NARDELLI	

Assenti, per giustificati motivi, oltre il Sindaco Stefano LO RUSSO, gli Assessori:  
Carlotta SALERNO

Con l'assistenza della Segretaria Generale Annalisa PUOPOLO.

**OGGETTO:** AVVIO DELL'ATTIVITA' ISTRUTTORIA FINALIZZATA ALL'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DA PARTE DELL'AGENZIA PER LA MOBILITA' PIEMONTESE. APPROVAZIONE INDIRIZZI.

Le modalità di gestione dei servizi pubblici locali sono state assoggettate a recente regolamentazione con il Decreto Legislativo n. 201 del 2022, il cui articolo 14 prevede che, tenuto conto del principio di autonomia nell'organizzazione dei servizi, gli enti competenti, nelle ipotesi in cui ritengono che il perseguimento dell'interesse pubblico debba essere assicurato affidando il servizio pubblico di rilevanza economica a rete, a un singolo, o ad un numero limitato di operatori, vi provvedono mediante una procedura di evidenza pubblica, o attraverso affidamento a società mista, o mediante affidamenti in house, nei limiti fissati dall'Unione Europea e in osservanza alla disciplina per essi prevista.

La scelta della più opportuna modalità di gestione, tale da assicurare il miglior perseguimento dell'interesse pubblico, avuta considerazione della concreta fattispecie, si pone oggi con riferimento all'affidamento dei servizi di mobilità, di cui la Società Gruppo Trasporti Torinese (in seguito, anche, GTT) è titolare attualmente, e i cui contratti giungono a scadenza fra la fine del 2026 e la prima metà del 2027. In particolare, scade al 31 dicembre 2026 il contratto relativo ai servizi extraurbani, che GTT gestisce nell'ambito di consorzi appositamente costituiti, mentre il contratto per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino è in scadenza alla data del 30 giugno 2027. Nel loro insieme, i predetti contratti comprendono il trasporto pubblico locale urbano e suburbano, l'esercizio della linea 1 di metropolitana, i servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico e in strutture dedicate, il trasporto turistico, nonché ulteriori servizi attinenti la mobilità in forma intermodale, connessi o complementari ai servizi predetti, nei limiti consentiti dalla legge.

Tenuto conto delle procedure previste per tali affidamenti, che prevedono per l'Agenzia per la Mobilità per esse competente, obblighi di pre informazione ampiamente anticipati, rispetto alle scadenze contrattuali, ogni eventuale contributo in termini di indirizzo da parte dell'Ente Locale interessato in merito alle modalità di futura gestione. Tale contributo deve essere formulato all'attualità, contestualmente alla fase di consultazione istituzionale in corso.

A tal proposito, GTT ha proposto alla Città di Torino – che ne detiene la partecipazione in via totalitaria, attraverso la propria holding FCT – di valutare in termini di migliore opzione la modalità di affidamento in house, considerata la particolare regolamentazione eurounitaria del settore e i vantaggi che potrebbero derivare all'intero sistema dei trasporti da una gestione, che assicuri la massima possibilità di controllo della governance nell'esercizio delle attività da parte del Comune, al quale competerebbe, nei confronti della società gestrice un controllo analogo a quello che – secondo la nota impostazione che trova avallo nelle decisioni della Corte di Cassazione – l'ente locale eserciterebbe sui propri uffici.

Deve essere preliminarmente osservato a tale riguardo che, nell'ambito del settore del trasporto pubblico locale, la modalità di affidamento secondo il modello dell'in house providing, a differenza della generalità dei servizi da esso distinti, non costituisce una forma di gestione caratterizzata da eccezionalità, ma rappresenta una modalità ordinaria di gestione, perfettamente alternativa rispetto al ricorso al mercato. La tipologia del servizio di mobilità urbana trova infatti una disciplina speciale nel Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 n. 1370, Tale testo normativo, espressamente richiamato dall'art. 32, comma 4 del già citato D.Lgs. 201/2022, prevede, all'art. 5, par. 2, che le autorità competenti a livello locale hanno la facoltà di fornire il servizio di trasporto pubblico di passeggeri, o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente, a livello locale – o nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse – esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture.

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione, approvata in data 12 dicembre 2024, GTT ha dimostrato di avere condotto una dettagliata analisi giuridica in ordine ai presupposti dell'affidamento in house e di aver approfondito il tema delle condizioni tecnico-economiche dell'affidamento, soffermandosi, in particolare, sui vantaggi che deriverebbero da tale opzione sui cittadini fruitori del servizio, individuando, in particolare, uno specifico bacino territoriale oggetto del servizio - che costituisce, pertanto, un lotto unico ad elevata densità abitativa, la cui precisa definizione dovrà naturalmente essere oggetto di successive interlocuzioni con la competente AMP. Secondo tale modello, sarebbe consentita una pianificazione unitaria delle reti, utile a perseguire una migliore integrazione tra le diverse linee urbane, suburbane ed extraurbane, soprattutto lungo i

maggiori assi di viabilità serviti. Una maggiore offerta di posti - Km e un risparmio sui costi unitari medi di produzione ne conseguirebbe, inoltre, attraverso una riorganizzazione gerarchica della rete, che tenga conto, al primo livello, della linea metropolitana e delle linee tranviarie. A questo riguardo è bene sottolineare come la riorganizzazione proposta trovi uno specifico addentellato tra gli obiettivi strategici della Città di Torino, contenuti nel Documento Unico di Programmazione attualmente vigente; in particolare, esso prevede la riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico locale con l'obiettivo di aumentare frequenza e capacità dei mezzi e le interconnessioni con l'area metropolitana, anche attraverso il potenziamento della rete tranviaria. Ulteriori vantaggi del modello proposto, secondo l'analisi condotta dalla Società, deriverebbero dalla riduzione dell'impatto ambientale, grazie ad una pianificazione integrata e ad interventi mirati, con la possibilità di pervenire ad una semplificazione della struttura delle tariffe e all'incentivazione dell'uso combinato dei diversi sistemi di trasporto. Infine, l'integrazione proposta consentirebbe di ridurre la disparità di servizio fra zone urbane, suburbane ed extraurbane, offrendo standard di servizi di maggiore qualità ed omogeneità.

Gli uffici della Città hanno condotto parallelamente le necessarie verifiche, anche attraverso l'acquisizione di dati ed elementi utili da parte di GTT. Essi hanno innanzitutto constatato l'esistenza di approfondite analisi di sostenibilità economica, condotte dalla Società, in ordine alla prospettata configurazione del servizio, la cui metodologia è parsa coerente, basata su criteri e principi idonei da garantirne l'attendibilità, fatte salve ovviamente l'emergere di situazioni oggi non prevedibili, tali da incidere sui piani economici finanziari che stanno alla base delle analisi. Si sono inoltre ritenute condivisibili le analisi giuridiche, peraltro supportate da pareri professionali di notevole valore e rilievo, che sono stati acquisiti agli atti d'ufficio. Relativamente ai vantaggi dell'in house providing rispetto al mercato, non può esservi dubbio del fatto che l'incidenza della Città nelle decisioni, in ordine alle scelte strategiche e a quelle operative, nella gestione del servizio, potrebbe essere rafforzata nell'ipotesi di un servizio gestito in house. Analoga conclusione potrebbe trarsi con riferimento al livello di controllo, sia in senso di guida direzionale delle attività gestite, sia inteso in senso di rispondenza dei risultati rispetto agli obiettivi programmati. Entrambi profili che la disponibilità del cosiddetto controllo analogo da parte della Città, sia pure in via indiretta, non può che valorizzare e rendere maggiormente agibili ed effettivi.

Le predette considerazioni inducono a esprimere l'indirizzo a che sia avviata, da parte di AMP, un'attività istruttoria volta a pervenire, nel contesto dell'iter amministrativo previsto, all'affidamento dei servizi di mobilità di cui si è sin qui trattato, mediante procedura di affidamento a GTT, secondo il modello dell'in house providing.

Tutto ciò premesso,

## LA GIUNTA COMUNALE

Visto l'art. 48 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Dato atto che i pareri di cui all'art. 49 del suddetto Testo Unico sono:

- favorevole sulla regolarità tecnica;
- non è richiesto il parere di regolarità contabile, in quanto il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico - finanziaria o sul patrimonio dell'Ente ;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

## DELIBERA

per le motivazioni espresse in narrativa, che integralmente si richiamano;

1. di esprimere l'indirizzo verso la competente Agenzia per la Mobilità Piemontese a che, nelle decisioni relative all'affidamento dei servizi di mobilità urbana relativi al contesto urbano e suburbano della Città di Torino ed extraurbano nell'ambito del lotto unico ad alta densità abitativa citato in premessa, in scadenza al 31.12.2026 e al 30.06.2027 rispettivamente, avvii la relativa istruttoria mediante la forma di gestione che prevede il loro affidamento a GTT secondo la modalità di gestione dell'in house providing, ferme restando le procedure amministrative previste in materia;
2. di dare mandato al Sindaco, affinché formalizzi tale indirizzo nei confronti dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese;
3. di dichiarare, in conformità del distinto voto palese, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 134, comma 4, del Testo Unico approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, al fine del rispetto delle procedure dell'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Proponenti:

L'ASSESSORA  
Chiara Foglietta

LA ASSESSORA  
Gabriella Nardelli

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

IL DIRIGENTE  
Dario Bartolomeo Rinaudo

---

LA VICESINDACA  
Firmato digitalmente  
Michela Favaro

LA SEGRETARIA GENERALE  
Firmato digitalmente  
Annalisa Puopolo