

CONSULTAZIONE ENTI PER L’AFFIDAMENTO LOTTO IN-HOUSE ALLA SOCIETÀ G.T.T.

BACINO METROPOLITANO Incontro con i comuni del Quadrante Ovest 20 gennaio 2026 Report

Questo documento riporta quanto emerso dal confronto tra i partecipanti all’incontro del 20 gennaio 2026 (9:30 - 12:30) dedicato ai Comuni del Quadrante Ovest: erano presenti i Comuni di Collegno, Beinasco, San Gillio, Rivoli, Torino, Città Metropolitana Di Torino, Regione Piemonte e Gtt come uditor.

I partecipanti all’incontro si sono confrontati in due sottogruppi distinti, riportando successivamente in plenaria una sintesi della conversazione nei sottogruppi.

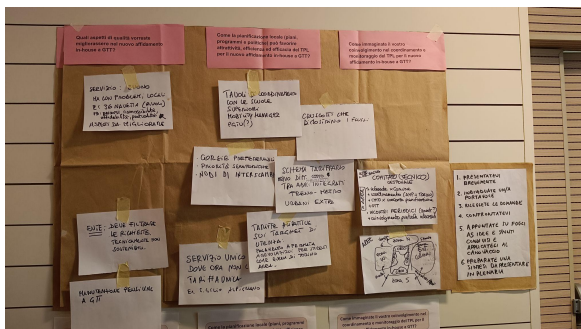
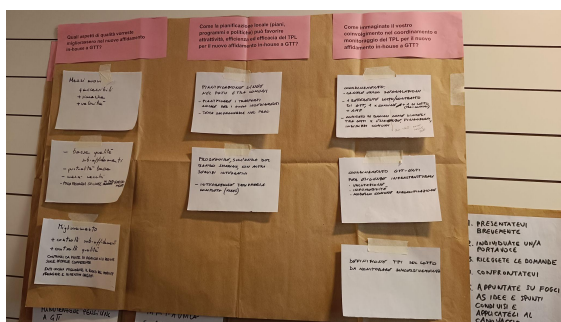
Ciascun sottogruppo ha conversato e sintetizzato il proprio punto di vista intorno a tre questioni appuntate su un canvas:

1. Quali aspetti di qualità vorreste migliorassero nel nuovo affidamento in-house a GTT?
2. Come la pianificazione locale (piani, programmi e politiche) può favorire attrattività, efficienza ed efficacia del TPL per il nuovo affidamento in-house a GTT?
3. Come immaginate il vostro coinvolgimento nel coordinamento e monitoraggio del TPL per il nuovo affidamento in-house a GTT?

Il presente Report riporta quanto emerso nelle sintesi dei lavori dei due gruppi.

Per ragioni di chiarezza, al paragrafo 3.3. ([Governance multilivello del servizio](#)) il punto di vista dei due gruppi è riportato in modo distinto.

Di seguito la foto dei canvas utilizzati, con gli appunti dei partecipanti.



Indice

1. Aspetti di qualità del servizio da migliorare nel nuovo affidamento in-house a GTT	3
1.1. Aspetti del servizio percepiti come positivi	3
1.2. Aspetti del servizio che possono essere migliorati affinché il beneficio per la collettività sia maggiore rispetto allo stato attuale	3
1.3. Ruolo degli enti partecipanti nel miglioramento del servizio	4
2. Il contributo della pianificazione locale (piani, programmi e politiche) per favorire attrattività, efficienza ed efficacia del servizio di TPL	4
2.1. Azioni urbanistiche o di mobilità sostenibile che possono incentivare l'uso del TPL	4
2.2. Coordinamento tra piani comunali (es. PGTU) e pianificazione dell'operatore di TPL	5
2.3. Incentivi o strumenti (es. tariffe integrate, digitalizzazione) efficaci per attrarre utenti	5
Capitolo 3. Modalità di coinvolgimento degli Enti nel coordinamento e nel monitoraggio del TPL	6
3.1. Livelli e modalità di partecipazione al coordinamento e al monitoraggio del servizio di TPL	6
3.2. Strumenti per il coordinamento e il monitoraggio del servizio di TPL	6
3.3. Governance multilivello del servizio	6

1. Aspetti di qualità del servizio da migliorare nel nuovo affidamento in-house a GTT

1.1. Aspetti del servizio percepiti come positivi

Dalla consultazione emerge una chiara dicotomia legata all'età del parco mezzi: il servizio è percepito positivamente laddove sono stati introdotti nuovi veicoli, che garantiscono standard superiori in termini di:

- **accessibilità:** migliore fruibilità per le persone disabili grazie a spazi maggiori e pedane funzionanti;
- **sicurezza:** **percezione** di maggiore sicurezza a bordo grazie alla presenza di telecamere di videosorveglianza funzionanti;
- **performance:** i nuovi mezzi garantiscono una velocità commerciale media superiore; le linee servite dai nuovi veicoli, specificamente citate come la 5, la 43 e la 34, registrano un funzionamento decisamente migliore rispetto al passato;
- **copertura:** nei Comuni come Rivoli e Collegno la presenza del servizio è giudicata strutturalmente buona per la quantità di linee esistenti, seppur con criticità puntuali (si veda paragrafo successivo).

1.2. Aspetti del servizio che possono essere migliorati affinché il beneficio per la collettività sia maggiore rispetto allo stato attuale

Non mancano le criticità, di seguito dettagliate:

- **affidabilità e subappalti:** le linee gestite tramite subaffidamenti o con mezzi vetusti (es. linee 41, 44 e 48) sono percepite negativamente; si segnalano frequenti corse saltate (es. linea 44) e scarsa accessibilità e mancato rispetto dei requisiti essenziali; è emersa la richiesta esplicita di limitare o eliminare i subaffidamenti se questi non garantiscono gli standard qualitativi richiesti;
- **competitività e tempi di percorrenza:** Il TPL perde competitività rispetto all'auto privata anche su tratte brevi; è stato citato l'esempio dell'asse Collegno-Rivoli: l'attesa del bus 36 per raggiungere la metro (fermata Paradiso) e il successivo viaggio richiedono tempi tali da spingere l'utenza, anche quella sensibile ai temi ambientali, a utilizzare l'auto per percorsi inferiori ai 5 km;
- **chiarezza e riconoscibilità (naming):** a Rivoli si segnala il problema della linea "36 Navetta" (36N); la denominazione unica per percorsi diversi (scolastici e non scolastici) crea confusione nell'utenza; si richiede di attribuire nomi o numeri distinti per ogni specifico percorso per migliorarne la riconoscibilità;
- **copertura territoriale:** alcune aree risultano scoperte a causa della rigidità delle linee principali (17 e 36 a Rivoli); si segnalano mancanze di collegamento verso frazioni importanti come Borgaretto e il polo di San Luigi, dove le linee non sono continuative, isolando di fatto parti del territorio; a Leini, la linea 46 è giudicata poco appetibile, spingendo l'utenza verso il servizio extraurbano.

- **Infrastrutture (fermate e capolinea):**

- **fermate:** molte fermate sono prive di pensiline o sedute, esponendo l'utenza alle intemperie e disincentivando l'uso del mezzo; la manutenzione, spesso a carico dei piccoli Comuni, è onerosa e frammentata;
- **capolinea:** si segnala la necessità urgente di ristrutturare i capolinea, talvolta privi persino di servizi igienici, fondamentali sia per il decoro dei cittadini che per le condizioni di lavoro degli autisti.

1.3. Ruolo degli enti partecipanti nel miglioramento del servizio

Gli Enti locali segnalano la disponibilità a essere parte attiva nella gestione, non solo fruitori passivi:

- **filtro delle istanze:** i Comuni devono assumere il ruolo di filtro tra cittadino e gestore, anche perché spesso le richieste dell'utenza sono particolaristiche ("il bus sotto casa"); l'Ente deve valutare tali richieste basandosi su dati oggettivi di densità abitativa e sostenibilità del servizio;
- **gestione manutentiva coordinata:** si propone di inserire la manutenzione delle pensiline (anche dei Comuni di cintura come Rivoli, Moncalieri, Nichelino) nel contratto globale con GTT o in un sistema centralizzato; questo permetterebbe economie di scala rispetto ai singoli affidamenti comunali, riducendo l'affaticamento amministrativo degli enti locali;
- **finanziamento infrastrutture:** i Comuni sono disposti a co-finanziare miglioramenti (es. Beinasco ha usato sponsorizzazioni e pubblicità per le fermate), ma chiedono modelli di finanziamento condivisi e strutturati;
- **controllo tecnologico:** gli enti richiedono che i nuovi mezzi (inclusi quelli dei subappaltatori) siano dotati di GPS per consentire un monitoraggio reale del servizio e alimentare i sistemi di infomobilità.

2. Il contributo della pianificazione locale (piani, programmi e politiche) per favorire attrattività, efficienza ed efficacia del servizio di TPL

2.1. Azioni urbanistiche o di mobilità sostenibile che possono incentivare l'uso del TPL

L'efficacia del TPL dipende strettamente dall'integrazione con l'urbanistica e la viabilità:

- **priorità semaforica e corsie preferenziali:** è fondamentale istituire corsie riservate e priorità ai semafori sugli assi di scorrimento principali (esplicitamente citato Corso Francia) per aumentare la velocità commerciale e rendere il bus competitivo;
- **nodi di interscambio strategici:** oltre all'interscambio con la metropolitana (es. Paradiso), per i Comuni della zona ovest è cruciale il collegamento con il servizio ferroviario; l'esempio citato è la stazione di Alpignano, che per i cittadini di Rivoli rappresenta un accesso rapido al centro di Torino (Porta Susa/Porta Nuova), spesso più veloce della combinazione bus+metro;

- **pianificazione preventiva (il caso Grugliasco):** si sottolinea l'errore strategico di costruire poli attrattori senza aver prima pianificato i trasporti; il polo universitario di Grugliasco è citato come esempio negativo: costruito il polo, il problema del trasporto è stato affrontato solo a posteriori, rendendo difficile trovare soluzioni efficaci; la progettazione delle linee deve precedere o essere contestuale ai nuovi insediamenti tramite la Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
- **integrazione con sharing mobility:** si propone di proseguire con l'installazione di spazi per la mobilità condivisa (bici, monopattini, e in futuro car sharing) presso le fermate del TPL, creando veri hub intermodali diffusi.

2.2. Coordinamento tra piani comunali (es. PGTU) e pianificazione dell'operatore di TPL

Il coordinamento sovracomunale è la chiave per superare la frammentazione amministrativa:

- **pianificazione d'area:** i Comuni di Rivoli, Collegno e Grugliasco stanno redigendo i PGTU in modo coordinato, affidandosi a un unico interlocutore (Zona Ovest di Torino srl); questo permette di trattare la viabilità e i trasporti come se fossero un "Comune unico", evitando che i percorsi si interrompano ai confini amministrativi.
- **coordinamento scolastico:** è emersa la necessità di un dialogo stretto tra pianificazione TPL, istituti scolastici e mobility manager; si citano casi di asincronia in cui i bus passano cinque minuti prima dell'uscita degli studenti, rendendo il servizio inutile; serve un tavolo di coordinamento specifico per armonizzare gli orari;
- **salvaguardie nei PRG:** i Piani Regolatori Generali devono contenere salvaguardie specifiche per le future infrastrutture di trasporto (es. linee, nodi), normando gli spazi necessari prima che vengano saturati da altre costruzioni.

2.3. Incentivi o strumenti (es. tariffe integrate, digitalizzazione) efficaci per attrarre utenti

Il sistema tariffario e la percezione del servizio sono leve determinanti:

- **integrazione tariffaria totale:** la frammentazione tra servizi urbani (GTT) ed extraurbani è un ostacolo enorme; cittadini dello stesso Comune o di Comuni limitrofi si trovano a dover gestire biglietti diversi per tratte simili; l'obiettivo è il "biglietto unico" o la tariffa integrata che consenta di viaggiare da A a B indipendentemente dal gestore o dal numero di mezzi utilizzati;
- **nuovi modelli tariffari (pay-per-use):** per attrarre l'utenza non sistematica (es. smart workers) o occasionale, si suggerisce di studiare tariffe flessibili come il pagamento "fermata per fermata" (modello Amsterdam) o carnet digitali, gestibili via app; questo servirebbe a recuperare quella fetta di domanda che non trova conveniente l'abbonamento tradizionale;
- **estensione delle agevolazioni (equità territoriale):** attualmente, molte agevolazioni (studenti, over 65) promosse da GTT sono riservate ai residenti di Torino. I comuni della cintura (es. Rivoli) devono intervenire con fondi propri per equiparare il trattamento per i loro cittadini; si richiede che il nuovo contratto preveda

convenzionamenti estesi a tutta l'area metropolitana/cintura per evitare cittadini di "serie B".

Capitolo 3. Modalità di coinvolgimento degli Enti nel coordinamento e nel monitoraggio del TPL

3.1. Livelli e modalità di partecipazione al coordinamento e al monitoraggio del servizio di TPL

Sono emerse le seguenti indicazioni relative alla governance:

- **referente unico:** ogni Comune si impegna a individuare un referente tecnico unico (es. mobility manager) per evitare la dispersione delle comunicazioni; specularmente, si richiede che anche GTT e l'Agenzia individuino referenti stabili per area/lotto, evitando il turnover continuo degli interlocutori;
- **tavoli di lotto (sottotavoli):** si propone l'istituzione di tavoli operativi coincidenti con i 5 lotti del contratto di servizio; questi tavoli dovrebbero riunirsi periodicamente (es. ogni tre mesi) per affrontare problematiche pratiche (percorsi, orari, fermate) specifiche di quell'area omogenea (es. Zona Ovest), coinvolgendo anche le circoscrizioni torinesi confinanti;
- **comitato tecnico gestionale:** un organo tecnico che riunisca i referenti comunali, Città Metropolitana, Agenzia e GTT per monitorare l'andamento del servizio, distinto dall'organo politico.

3.2. Strumenti per il coordinamento e il monitoraggio del servizio di TPL

Gli strumenti richiesti mirano alla semplificazione burocratica e all'uso strategico dei dati:

- **reportistica per la comunicazione (marketing del servizio):** i Comuni chiedono accesso a dati oggettivi (velocità commerciale, tempi di percorrenza effettivi); questi dati servono non solo per controllare il gestore, ma per supportare la comunicazione istituzionale e smentire i bias cognitivi dei cittadini (es. la percezione che l'auto sia sempre più veloce o che "Corso Francia è bloccato" quando magari è scorrevole). Dati alla mano, i Comuni vogliono dimostrare la competitività del TPL;
- **gestione automatizzata delle segnalazioni:** attualmente i Comuni faticano a gestire le lamentele generiche; si propone un *form* digitale semplificato (tipo "clicca e segnala") che permetta a cittadini ed Enti di segnalare disservizi specifici (linea, orario, tipo di problema); questo sistema dovrebbe aggregare automaticamente i dati per evidenziare criticità sistemiche su specifiche linee;
- **infomobilità:** l'uso del GPS su tutti i mezzi è prerequisito per alimentare paline intelligenti alle fermate e app, fornendo certezze sui tempi di attesa.

3.3. Governance multilivello del servizio

Prima proposta di governance multilivello (sottogruppo 1)

Il modello di governance proposto dal sottogruppo 1 mira a colmare l'attuale vuoto nel monitoraggio sistematico del servizio, distinguendo nettamente tra livello tecnico e livello politico:

- **comitato tecnico gestionale:** si richiede l'istituzione formale di un comitato tecnico che preveda incontri periodici (ad esempio trimestrali) suddivisi per **aree territoriali omogenee** (es. Zona Ovest: Rivoli, Collegno, Grugliasco); a tale tavolo devono sedere un referente tecnico per ogni Comune, i rappresentanti della Città Metropolitana (per la coerenza pianificatoria) e dell'affidatario GTT; è ritenuto essenziale coinvolgere anche le Circoscrizioni di Torino confinanti (es. quelle limitrofe a Collegno e Grugliasco) per gestire le continuità territoriali;
- **referente tecnico comunale:** dato che la parte politica non può seguire l'operatività quotidiana e gli uffici tecnici sono spesso frammentati, ogni Comune deve individuare un referente tecnico unico responsabile del monitoraggio, superando l'attuale difficoltà di tracciamento delle segnalazioni;
- **referenti GTT:** per garantire l'efficacia del confronto, è indispensabile che anche GTT nomini referenti specifici per area o ambito, evitando che i Comuni debbano interfacciarsi ogni volta con interlocutori diversi;
- **livelli decisionali:** il comitato tecnico gestionale si occupa delle questioni operative e delle segnalazioni, mentre le decisioni strategiche e il reperimento delle risorse rimangono in capo all'Assemblea di Bacino, che funge da organo di indirizzo politico.

Seconda proposta di governance multilivello (sottogruppo 2)

La governance del servizio emersa proposta dal sottogruppo 2 deve strutturarsi attraverso una catena decisionale che parte dalle esigenze locali per arrivare alla pianificazione strategica, basata sulla suddivisione in lotti contrattuali:

- **sottotavoli di lotto:** l'organizzazione proposta prevede la creazione di **sottotavoli di lavoro** coincidenti con i 5 lotti del contratto di servizio; questi tavoli operativi, convocati con ordini del giorno specifici, vedono la partecipazione dei referenti comunali (mobility manager), dell'Agenzia e, se necessario, di GTT.
- **ruoli e flussi informativi:**
 - **referente unico comunale:** raccoglie le istanze del territorio e funge da portavoce;
 - **referente di lotto:** si propone la figura di un coordinatore per lotto che sistematizza le proposte e le criticità dei vari Comuni (es. corsie preferenziali, modifiche linee) per interfacciarsi in modo unitario con il gestore;
 - **livello sovraordinato:** le questioni che emergono dai sottotavoli vengono portate al Comitato di Bacino (ruolo di coordinamento tecnico e redazione del programma triennale) e, per le scelte di indirizzo e finanziamento, all'Assemblea di Bacino;
- **modelli di finanziamento condivisi:** all'interno di questi tavoli di coordinamento si dovranno definire modelli condivisi per il finanziamento delle infrastrutture (es. fermate e capolinea), integrando risorse comunali, sponsorizzazioni e fondi di sistema, per superare la frammentazione degli interventi attuali;

- **GTT:** è richiesta una struttura speculare da parte di GTT, con l'individuazione di responsabili specifici per lotto o area che garantiscano risposte puntuali alle sollecitazioni tecniche dei sottotavoli.