

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

BACINO METROPOLITANO

Incontro con i comuni del Quadrante Sud 27 gennaio 2026 Report

Il presente documento riporta quanto emerso dal confronto tra i partecipanti all’incontro del 27 gennaio 2026 (14:30 - 17:30) dedicato ai Comuni del Quadrante Sud: erano presenti i Comuni di Cambiano, Candiolo, None, San Mauro Torinese, Volvera, Torino, la Città Metropolitana di Torino, Regione Piemonte, e GTT come uditore.

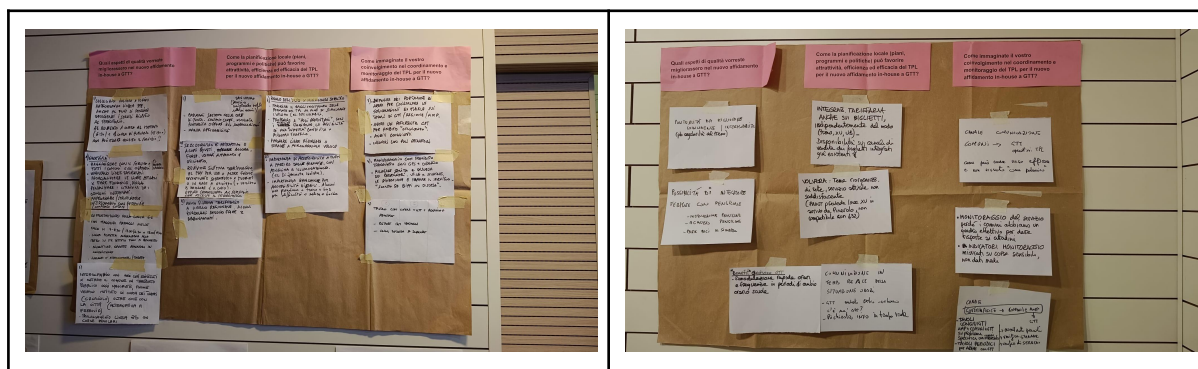
I partecipanti all’incontro si sono confrontati in due sottogruppi distinti, riportando successivamente in plenaria una sintesi della conversazione nei sottogruppi.

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 le 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	3
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 e pianificazione dell'operatore di TPL	4
2.3. Incentivi e strumenti per attrarre utenti	4
3. Modalità di coinvolgimento degli enti partecipanti nel coordinamento e nel monitoraggio del TPL	5
3.1. Livelli e modalità di partecipazione al coordinamento	5
3.2. Strumenti per il coordinamento e il monitoraggio	5
3.3. Governance multilivello del servizio	5

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

1.1. Aspetti del servizio percepiti come positivi

Dal confronto nei gruppi emerge che la percezione positiva è strettamente correlata all'esistenza stessa del servizio: laddove sono state apportate variazioni nel tempo, come nel caso di **San Mauro**, si registra un miglioramento dei collegamenti, sebbene permangano margini di ottimizzazione.

Un aspetto considerato potenzialmente positivo legato alla nuova modalità di gestione **in-house** è la speranza di una maggiore **flessibilità e reattività**. Gli enti auspicano che, essendo l'azienda il "braccio operativo" dell'esigenza pubblica, vi sia una maggiore gestibilità e coordinamento rispetto ai rigidi contratti di servizio tradizionali.

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

Le criticità sollevate riguardano i seguenti aspetti:

- **copertura di rete e collegamenti trasversali:** alcuni comuni (es. Volvera, Candiolo) lamentano l'assenza di collegamenti efficaci verso Torino e verso poli essenziali come gli **ospedali** (San Luigi, IRCC di Candiolo). Manca inoltre una rete trasversale che colleghi comuni limitrofi (es. Volvera-Piossasco) per l'accesso ai servizi di base.
- **Affidabilità e puntualità:** la puntualità è un tema centrale. Vengono segnalate corse saltate o in forte ritardo, che minano la fiducia nel servizio e impediscono la pianificazione degli impegni quotidiani;
- **Aaffollamento:** si registrano criticità di sovraffollamento nelle ore di punta (scolastiche e lavorative), che talvolta impediscono l'accesso ai mezzi.
- **Flessibilità:** è richiesta una maggiore flessibilità all'inizio dell'anno scolastico, quando gli orari provvisori delle scuole non coincidono con quelli dei trasporti, causando disservizi per le famiglie.

1.3. Ruolo degli enti partecipanti nel miglioramento del servizio

Gli enti locali identificano il proprio ruolo non solo come segnalatori di problemi, ma come attori proattivi. Il loro ruolo attivo emerge in relazione a:

- **infrastrutture di fermata:** i comuni possono intervenire per migliorare le fermate dotandole di pensiline, illuminazione adeguata e parcheggi per biciclette in sicurezza. Questo include l'adeguamento delle banchine per garantire la reale **accessibilità ai disabili** (un mezzo attrezzato per le persone con disabilità è comunque inutile senza una banchina idonea).
- **Posizionamento strategico delle fermate:** gli enti possono valutare il posizionamento delle fermate su assi viari a scorrimento veloce piuttosto che nei centri storici, per ridurre i tempi di percorrenza e il traffico.

- **Mobility Management:** i comuni possono stimolare le aziende dei grandi poli produttivi (es. area Pescarito) a organizzare navette o soluzioni condivise per i dipendenti, riducendo il traffico privato e indirettamente favorendo la velocità del TPL.

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

Le proposte raccolte riguardano:

- **corsie preferenziali e viabilità:** sebbene per i comuni più piccoli sia difficile prevedere corsie preferenziali, i comuni con spazi adeguati possono ragionare su viabilità dedicate.
- **Nodi di interscambio e poli futuri:** è fondamentale pianificare i collegamenti in funzione dei futuri nodi infrastrutturali, come la stazione **SFM5**, che diventerà un polo attrattore cruciale nei prossimi anni. È necessario migliorare la raggiungibilità dei punti di interscambio esistenti e favorire l'attraversamento pedonale sicuro.
- **Sicurezza e comfort:** interventi mirati sull'illuminazione e sulla sicurezza delle fermate isolate sono essenziali per rendere il servizio fruibile anche in orari serali e invernali.

2.2. Coordinamento tra piani comunali e pianificazione dell'operatore di TPL

I partecipanti hanno sottolineato la necessità di:

- **revisione delle direttrici:** esiste la necessità di conciliare le previsioni dei piani locali (es. direttrici da Pinerolo passanti per Volvera) con le proposte di revisione della rete dell'operatore (es. linea 432), evitando che la domanda locale insufficiente penalizzi la sostenibilità della linea.
- **Supporto ai Mobility Manager:** il dialogo tra pianificazione comunale e mobility manager aziendali è centrale per creare sinergie nella gestione dei flussi di entrata/uscita dai poli industriali.

2.3. Incentivi e strumenti per attrarre utenti

Gli enti considerano prioritari i seguenti incentivi/strumenti:

- **integrazione tariffaria:** si richiede una maggiore chiarezza e integrazione tariffaria, non solo tra urbano ed extraurbano, ma anche a livello regionale (un unico titolo di viaggio per bus e treni in tutta la regione).

- **Revisione del sistema a zone:** l'attuale sistema a zone è percepito come penalizzante per i residenti ai confini delle fasce (es. Gerbole di Volvera), che pagano costi elevati per spostamenti brevi. Si propone di riequilibrare il costo dell'abbonamento in base all'effettiva qualità e quantità del servizio offerto.
- **Digitalizzazione e Pay-per-use:** per incentivare l'uso, si propongono sistemi di "pay-per-use" o scontistiche legate alla validazione sia in salita che in discesa (bippare in uscita), premiando l'utente abituale.
- **Informazione in tempo reale:** è cruciale disporre di app che comunichino in tempo reale la situazione dei mezzi (ritardi, soppressioni), permettendo all'utente di scegliere modalità alternative se necessario.

3. Modalità di coinvolgimento degli enti partecipanti nel coordinamento e nel monitoraggio del TPL

3.1. Livelli e modalità di partecipazione al coordinamento

Nel corso del confronto sono emerse le seguenti proposte:

- **Aree omogenee per servizio:** gli enti propongono di superare le zone della Città Metropolitana in favore di "aree omogenee per servizio" (es. Volvera, Candiolo, None, Piscina), che condividono le stesse dinamiche di mobilità.
- **Portavoce e tavoli congiunti:** si suggerisce l'istituzione di **portavoce territoriali** che rappresentino queste aree ai tavoli con Regione, Agenzia della Mobilità e GTT. È richiesto anche un **referente unico di GTT** per ambito, che conosca le specificità del servizio locale.
- **Audit congiunti:** sono auspicati audit congiunti e incontri periodici coordinati per portare feedback e proposte di miglioramento.

3.2. Strumenti per il coordinamento e il monitoraggio

Gli enti presenti propongono:

- **indicatori di Qualità (KPI):** il monitoraggio non deve basarsi su dati medi, ma su indicatori misurati sulle "**corse sensibili**" (es. scolastiche, pendolari).
- **Accesso ai dati GPS (Dashboard):** gli enti chiedono l'accesso a piattaforme condivise che mostrino il transito dei mezzi attraverso dati GPS. Questo permetterebbe ai comuni di verificare la veridicità delle segnalazioni dei cittadini (es. corsa saltata vs utente in ritardo) e fornire risposte trasparenti.
- **Analisi dei flussi ("bippatura" in discesa):** si propone di incentivare la validazione in discesa per raccogliere dati statistici precisi sui flussi, utili per ricalibrare il servizio.

3.3. Governance multilivello del servizio

Prima proposta di governance multilivello (sottogruppo 1)

La struttura di governance ipotizzata per il nuovo affidamento prevede:

- **Flussi di informazione:** una governance strutturata tra Comuni e Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) per interfacciarsi unitariamente con GTT;
- **Ruoli e responsabilità:** l'azienda in-house viene intesa come il braccio operativo che deve rispondere alle esigenze pubbliche con un coordinamento maggiore rispetto a un soggetto esterno, permettendo ai comuni di dare risposte tempestive ai cittadini.

Seconda proposta di governance multilivello (sottogruppo 2)

Il sottogruppo propone:

- **portavoce d'area:** la governance suggerita si basa su un flusso di informazioni strutturato che parte dal basso (cittadini/comuni) e risale verso l'alto tramite i portavoce d'area.
- **tavoli di confronto snelli:** con Regione e Agenzia della Mobilità Piemontese, dove le istanze portate sono già filtrate e aggregate per territorio, facilitando decisioni operative più rapide e aderenti alla realtà locale