

Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino metropolitano.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta dell'8 gennaio 2026

premessi che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), prevede che l'Autorità definisca, *inter alia*, *"i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici"* nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale (di seguito: TPL), *"gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o con prevalente partecipazione pubblica (...) nonché per quelli affidati direttamente"*;
- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201 del 2011 attribuisce all'Autorità il potere di *"sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici"*;
- l'art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017 dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda;
- la Misura 4, punto 11, dell'Allegato alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera 48/2017) prevede l'invio all'Autorità di una relazione *"pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare [...], ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni"*, nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti a *"le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico"*;
- la Misura 6, punto 2, del summenzionato Allegato alla delibera 48/2017 prevede che nella citata relazione *"il soggetto competente illustra e motiva anche [...] i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare"*; allo scopo, il punto 1 della medesima Misura 6 specifica che *"il lotto [...] è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio,*

alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento dei servizi”;

- la Misura 2, punto 2, dell’Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (di seguito: delibera 154/2019) prevede che l’ente affidante predisponga *“un’apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA)”* che deve essere *“pubblicata sul sito web istituzionale [...] e contestualmente trasmessa all’Autorità”*;
- l’Agenzia della Mobilità Piemontese (di seguito: Agenzia, AMP) – istituita con l.r. n. 1/2000, inizialmente con competenze limitate alla conurbazione torinese, successivamente ampliate con la l.r. n. 10 del 11/07/2011 e la l.r. n. 1/2015, si configura come *“ente pubblico di interesse regionale che mantiene la forma di consorzio per l’esercizio in forma obbligatoriamente [associata] delle funzioni degli enti territoriali in materia di TPL”*; l’Agenzia è titolare dei Contratti di Servizio del TPL (di seguito: CdS) vigenti in Regione Piemonte (di seguito: Regione) e si occupa di pianificare le strategie di mobilità, programmare gli sviluppi e provvedere agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico, della stipula e gestione dei CdS, di amministrare il sistema tariffario;
- l’AMP con nota acquisita al prot. ART n. 89492/2025 del 3 novembre 2025 ha trasmesso all’Autorità la relazione prevista dalla delibera 48/2017 (di seguito: Relazione dei Lotti o RdL) afferente ai servizi di trasporto pubblico locale del bacino metropolitano, come definito dalla DGR n. 17-4134 del 12 luglio 2012¹; a riscontro di specifiche richieste formulate dagli Uffici dell’Autorità, l’Agenzia, con nota acquisita al prot. ART n. 97571 del 5 dicembre 2025, ha da ultimo trasmesso la RdL aggiornata con integrazioni e chiarimenti, corredata da dieci allegati;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

In esito all’applicazione della metodologia disciplinata dalla delibera 48/2017, e tenendo conto delle richieste formulate da alcuni enti consorziati nell’Agenzia stessa – rispettivamente il comune di Torino per l’affidamento *in house* a GTT S.p.A. (impresa *incumbent* a partecipazione pubblica) e l’Unione Montana delle Valli Chisone e Germanasca per l’individuazione di un lotto separato dei servizi che interessano la specifica area territoriale da affidare direttamente o in economia – l’Agenzia ha individuato una configurazione del bacino di mobilità metropolitano a 4 lotti. Tale configurazione è sensibilmente influenzata dalla scelta, adottata *ex ante* rispetto all’applicazione della metodologia per l’individuazione dei lotti *ex* delibera 48/2017, di affidare una parte rilevante del servizio *in house*: pertanto, le analisi condotte nella RdL sul disegno dei lotti non si configurano come un’applicazione adeguata dei principi di economicità e contendibilità individuati dalla regolazione, in quanto andrebbe valutato quantomeno uno scenario alternativo in assenza del vincolo sull’affidamento *in house* del servizio urbano e suburbano di Torino e, pertanto, non sono stati considerati gli eventuali vantaggi in termini di economicità e contendibilità derivanti dall’affidamento tramite gara della totalità (o almeno di una porzione più ampia) dei servizi del bacino metropolitano.

La configurazione a 4 lotti individuata nella RdL prevede: un lotto da affidare *in house* relativo ai servizi urbani (con metropolitana, tram, e autobus), suburbani e a chiamata del Comune di Torino per un ammontare pari a 41,2 mln veic-km/anno; due lotti da affidare tramite gara relativi ai servizi extraurbani, urbani dei comuni

¹ La Regione ha suddiviso il territorio di competenza in quattro bacini di mobilità: Bacino Metropolitano di Torino coincidente con il territorio della, *illo tempore*, Provincia di Torino; Bacino Sud coincidente con la Provincia di Cuneo; Bacino Nord Est coincidente con le province di Biella, Novara, Vercelli e Verbano Cusio Ossola; Bacino Sud Est coincidente con le province di Alessandria e Asti.

minori e a chiamata per un ammontare pari a 9,6 mln veic-km/anno per il lotto “nord” e 9,1 mln veic-km/anno per il lotto “sud”; un lotto c.d. a domanda debole (lotto ADD) relativo ai servizi delle valli Chisone e Germanasca per un ammontare di 0,1 mln veic-k/anno da affidare direttamente o in economia.

In primo luogo, occorre evidenziare come la scelta di affidare *in house* il servizio urbano e suburbano di Torino sia stata adottata a seguito di richiesta del Comune, in assenza della relazione ex art. 14, comma 3 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (d. lgs. 201/2022) recante gli esiti della valutazione condotta dall’Ente competente, nel caso di specie l’Agenzia, sulla modalità individuata per la gestione del servizio. Pertanto, la scelta di affidare *in house* il servizio urbano e suburbano di Torino si traduce in un perimetro del lotto corrispondente non modificabile, se non marginalmente, configurando un vincolo *ex ante* nella definizione dei lotti che impatta anche sulla perimetrazione degli altri tre lotti individuati.

Alla luce di tali considerazioni, si rimane in attesa di conoscere gli elementi a supporto della scelta di affidare *in house* il servizio urbano e suburbano di Torino nella relazione ex art. 14 comma 3 del d. lgs. 201/2022 – la cui predisposizione contestualmente alla RdL avrebbe consentito di disporre di dati e informazioni utili alle valutazioni – e nella relazione sulla qualificata motivazione delle “ragioni del mancato ricorso al mercato” di cui all’art. 17 comma 2 del d. lgs. n. 201/2022.

Inoltre, con le integrazioni da ultimo trasmesse, l’Agenzia ha fornito alcuni dati e informazioni aggiuntivi inserendo il nuovo Allegato 10 alla RdL, specificando di non disporre di tutti gli elementi richiesti relativi al servizio urbano e suburbano di Torino – con particolare riferimento alle analisi di domanda debole temporale e socio-economica, alla quota di domanda turistica che utilizza il TPL, alle stime quantitative di domanda potenziale, alle valutazioni sull’eventuale espunzione delle linee a elevata redditività dal perimetro OSP, alle risorse pubbliche disponibili per il prossimo affidamento, alle stime dei costi e delle compensazioni tramite il metodo del costo *standard* – in quanto saranno acquisiti durante la specifica consultazione per il lotto *in house* da avviare nel breve termine. Sul punto, l’Agenzia ha rappresentato l’urgenza di procedere con la predisposizione della documentazione per l’affidamento degli altri servizi del bacino metropolitano (extraurbani compresi i servizi a chiamata, urbani dei comuni minori, servizi contenuti negli Accordi di Programma con altri comuni e unioni montane) stante la scadenza del CdS vigente con il consorzio EXTRA.TO al 31/12/2026, mentre il CdS vigente relativo ai servizi urbani e suburbani di Torino con GTT S.p.A. scade il 30/06/2027, rinviando la trasmissione dei dati mancanti per i servizi che saranno affidati *in house* alla predisposizione della Relazione di Affidamento (RdA).

Pertanto, considerato che al momento non sono stati resi disponibili tutti i dati e le informazioni necessari per potersi esprimere sul lotto *in house* – che l’Agenzia dovrà trasmettere a valle dell’effettuazione della consultazione prospettata, unitamente alla relazione ex art. 14 comma 3 del d. lgs. 201/2022 e in ogni caso prima dell’invio della RdA – stante l’urgenza di procedere con la predisposizione delle gare, in considerazione delle scadenze dei CdS vigenti, **il presente parere è riferito esclusivamente ai lotti “nord” e “sud” da affidare con gara e al lotto ADD.**

Nonostante l’incompletezza dei dati forniti relativamente ai servizi compresi nel lotto *in house*, si ritiene opportuno formulare sin da subito alcuni rilievi, considerato che la scelta di ricorrere a tale modalità di affidamento – ammessa dal quadro normativo euro-unitario e nazionale – appare prevalentemente correlata a obiettivi di politica pubblica, mentre i risultati delle indagini IMQ sulla qualità percepita dagli utenti rivelano una complessiva e diffusa diminuzione dei parametri valutati sia per il servizio urbano e suburbano di superficie, sia per il servizio metropolitano, sebbene i punteggi siano mediamente più positivi. Pertanto, si

ritiene necessario che l'Agenzia valuti l'impatto sugli utenti e sul servizio derivante dalla scelta di optare per l'affidamento *in house* per i servizi urbani e suburbani di una tra le maggiori città italiane, caratterizzati da un buon livello di redditività – *coverage ratio* del 43,4% nel 2023 per il complesso dei servizi metropolitani, urbani e suburbani di Torino – e, pertanto, potenzialmente attrattivi anche per operatori di livello nazionale e internazionale, che potrebbero disporre del *know how* necessario per implementare il livello di innovazione tecnologica che sarà richiesto nell'ambito dei nuovi affidamenti. Tali analisi potranno essere incluse nella qualificata motivazione delle “ragioni del mancato ricorso al mercato” (ex art. 17 comma 2 del d. lgs. n. 201/2022) e nella relazione sulla scelta della modalità di affidamento (ex art. 14 comma 3 del d. lgs. n. 201/2022). Sul punto rileva altresì quanto si apprende da notizie stampa² in merito alla prospettata difficoltà a coprire il livello di servizio attuale con le risorse disponibili – aspetti che saranno oggetto di specifiche valutazioni quando l'Agenzia trasmetterà i dati al momento non forniti – e della conseguente possibilità che siano applicate riduzioni all'offerta, stante l'esclusione nella RdL del ricorso a fonti di finanziamento alternative; invece, il confronto competitivo della gara potrebbe portare a economie nella gestione delle risorse pubbliche, evitando la riduzione dei servizi con benefici in termini di qualità per gli utenti, una conseguente maggiore attrattività dei servizi stessi con incremento delle frequentazioni e dei ricavi e un (potenziale) incremento della quota modale.

Con riferimento specifico allo *shift* modale per l'intero bacino metropolitano e, in particolare per la Città di Torino, si ritiene necessario che la RdL sia completata con gli obiettivi da raggiungere per la quota del TPL, con riferimento alle misure attuabili da parte delle imprese che risulteranno affidatarie; tali obiettivi dovranno essere definiti tenendo conto di quanto previsto, anche in termini di riduzione dell'impatto ambientale e dell'inquinamento dagli strumenti di pianificazione adottati a tutti i livelli di *governance* (nazionale, regionale, metropolitana e comunale), nonché dal Piano dell'Accessibilità e dell'Intermodalità, che risulta in corso di sviluppo da parte della Città Metropolitana e di cui si ritiene opportuno che l'Agenzia solleciti, per quanto possibile, il completamento, considerata la rilevanza per i prossimi affidamenti.

Infine, sempre con riferimento al lotto *in house* e all'obbligo di affidare almeno il 10% del servizio tramite gara previsto dall'art. 4-bis del d.l. n. 78/2009, si ritiene che la modalità utilizzata nella RdL per dimostrare il rispetto di tale disposizione non sia in linea con la previsione normativa: l'Agenzia infatti considera il servizio attualmente svolto da GTT S.p.A. nell'ambito di due CdS distinti, ovvero quello relativo ai servizi urbani e suburbani di Torino e quello relativo ai servizi extraurbani e urbani dei comuni minori di cui è titolare il consorzio EXTRA.TO (cui aderisce anche la stessa GTT S.p.A.), complessivamente pari a 48,7 mln veic-km/anno. Pertanto, con l'assegnazione della quasi totalità del servizio extraurbano ai lotti da affidare tramite gara, l'ammontare del servizio da affidare a GTT a seguito della trasformazione della stessa in azienda *in house* sarebbe pari a 41,2 mln veic-km/anno con una “riduzione” pari al 13% (considerando i servizi della metropolitana in veic-km equivalenti). Tuttavia, il riferimento al servizio svolto dall'impresa prima dell'affidamento *in house* non risulta conferente con l'applicazione della norma, il cui obiettivo primario consiste nel “*promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico*”. Pertanto, si raccomanda di riformulare la definizione del lotto da affidare *in house* e della quota pari ad “*almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento*” da aggiudicare tramite gara “*a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo*”, sulla base di criteri di economicità e contendibilità, senza assumere a riferimento il perimetro dei servizi attualmente svolti da GTT S.p.A., ma, in coerenza con le norme richiamate,

² https://torino.corriere.it/notizie/economia/25_novembre_09/trasporti-a-rischio-tagli-a-torino-lo-russo-avverte-cirio-senza-fondi-o-salgono-i-prezzi-o-si-tagliano-le-corse-64b81a3d-83bb-4a1b-8b02-0c15fb02exlk.shtml

il perimetro del futuro affidamento *in-house*, laddove tale modalità di affidamento fosse opportunamente motivata.

Considerato che attualmente i servizi sono erogati nell'ambito di due CdS "principali" – quello dei servizi urbani e suburbani di Torino con GTT S.p.A. e quello dei servizi extraurbani e urbani dei comuni minori con EXTRA.TO –, sei Accordi di Programma (AdP) e un CdS per il servizio a chiamata Settibus, per un totale di nove tra CdS e AdP, lo scenario individuato dall'Agenzia a 4 lotti (uno *in house*, due a gara, uno ADD) consente una riduzione della frammentazione rispetto alla situazione attuale, oltre a rispettare il principio della suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento (*supra*).

Per quanto riguarda, in particolare, le analisi tecnico-economiche svolte per individuare **i lotti da affidare tramite gara** (lotto "nord" e lotto "sud"), **seppur limitate al perimetro dei servizi del bacino metropolitano non oggetto di affidamento *in house***, esse risultano in linea con **i principi di economicità e contendibilità previsti dalla delibera 48/2017**. Infatti, sono stati confrontati 3 diversi scenari – a 4 lotti, a 2 lotti, a lotto unico – sulla base di indicatori economici (costi, ricavi e compensazioni) stimati sulla base del metodo del costo *standard* ed è stata effettuata un'analisi *on desk* degli operatori potenzialmente adeguati a svolgere tale servizio, tenendo conto di quelli già attivi sul territorio, di quelli che hanno partecipato alle consultazioni e di quelli che si sono registrati nel sistema di qualificazione.

Rileva positivamente l'intenzione dell'Agenzia di **non porre limiti sul numero di lotti aggiudicabili al medesimo operatore** al fine di far emergere dal mercato eventuali economie a livello di impresa e di favorire la partecipazione anche di imprese di maggiori dimensioni che potrebbero disporre del *know how* necessario a implementare il livello di digitalizzazione che AMP intende richiedere in fase di gara.

Per quanto riguarda le prime stime riportate nella RdL per la base d'asta, ottenute considerando i costi *standard* stimati sulle singole unità di rete, si rimandano alla RdA valutazioni di maggior dettaglio sulla base del confronto con i PEFS, al fine di verificare l'effettiva sostenibilità economica del servizio, le stime dei ricavi, la compatibilità con le risorse pubbliche disponibili e con il livello prefissato al 35% per il *coverage ratio*, per limitare il rischio di incorrere in difficoltà di gestione dei futuri CdS.

Con riferimento al lotto ADD, che non appare come il risultato di analisi di natura tecnico-economica ma esclusivamente della richiesta dell'Unione Montana delle Valli interessate, si evidenzia che le stime *standard* fornite nella RdL risultano significativamente distanti dai dati consuntivati del servizio nel 2023: in particolare, emerge come, a fronte di un ammontare dei ricavi consuntivati nel 2023 pari a circa 9.900 euro, i ricavi ipotizzati per raggiungere il *coverage ratio* del 35% nel futuro affidamento siano pari a 100.000 euro; peraltro, anche laddove, come pare evincersi dalla RdL, le compensazioni riconosciute siano maggiori rispetto a quelle standard (253.000 euro indicate nella RdL a fronte di 200.000 euro di compensazione *standard*), i ricavi necessari sarebbero comunque molto più elevati rispetto a quelli consuntivati nel 2023. Pertanto, con riferimento al lotto ADD **si chiede all'Agenzia di verificare (e aggiornare) i dati stimati per il futuro affidamento che appaiono non coerenti con la situazione attuale, oltre che difficilmente realizzabili, e si invita a riconsiderare la scelta di separare tale servizio dal perimetro dei lotti a gara, non giustificata da valutazioni di natura tecnico-economica**. A tal proposito, si invita a riflettere sui potenziali benefici derivanti dalla digitalizzazione del servizio che sarà richiesta ai partecipanti alle gare che, soprattutto per i servizi a domanda debole, può costituire un elemento chiave per una maggiore efficacia dei servizi stessi tramite l'implementazione delle tecnologie digitali (in caso di servizi a chiamata: prenotazione tramite *app*, ottimizzazione dei percorsi, ecc.), favorendo un aumento dei ricavi e del *coverage ratio*. Sebbene come

prospettato nella RdL con la gestione in economia si possano realizzare dei risparmi rispetto ai costi *standard* stimati, si ritiene che l'esclusione di tali servizi dal perimetro di gara potrebbe ritardare la transizione verso un servizio più moderno e attrattivo per l'utenza, con benefici in termini di efficacia del servizio e di efficienza nell'utilizzo delle risorse pubbliche; mentre per quanto riguarda il rischio rappresentato nella RdL di una minore attenzione delle imprese per i servizi delle aree a domanda debole caratterizzati da una redditività più bassa, si ritiene che possano essere adottate specifiche misure per scongiurare tale rischio, ad esempio inserendo nei CdS che saranno stipulati appositi indicatori finalizzati a rilevare l'efficienza e l'efficacia dei servizi nelle aree a domanda debole.

Per quanto riguarda le **economie di scala in termini di produzione del servizio**, la configurazione dei lotti individuata è caratterizzata da due lotti con dimensioni pari a circa 9 mln di veic-km/anno, rientranti nelle soglie definite dalla pur non conclusiva letteratura di settore, che individua la soglia di 4 mln di veic-km/anno quale dimensione ottima minima di produzione del servizio e la soglia di 10 mln veic-km/anno quale soglia oltre la quale le economie di scala si esauriscono, indicate anche dalla Regione nei propri indirizzi per la definizione dei lotti; invece, il lotto ADD pari a 0,1 mln veic-km/anno risulta significativamente inferiore alla soglia minima individuata dalla letteratura e, pertanto, non si ritiene possano essere sviluppate economie di scala; infine, il lotto *in house* è caratterizzato da una dimensione particolarmente ampia, pari a 41,2 mln veic-km/anno, che risulta significativamente superiore alla soglia di 10 mln veic-km/anno, e non sono state fornite analisi e sulla possibilità di sviluppare economie di scala, né dati che consentano di sviluppare valutazioni in tal senso (*supra*).

Dal punto di vista delle **economie di integrazione**, derivanti dall'erogazione di servizi di tipo diverso, nello scenario individuato, i due lotti da affidare con gara (urbani dei comuni minori, extraurbani, a chiamata) e il lotto *in house* prevedono servizi diversificati (urbani con bus, trami e metropolitana, a chiamata, suburbani).

In merito alle **economie di gestione amministrativa**, lo scenario a due lotti a gara si configura come un bilanciamento tra l'esigenza di contenere gli oneri derivanti dalla gestione dei futuri CdS, rispetto alla configurazione a quattro lotti a gara, e quelle di poter confrontare prestazioni conseguite da operatori diversi attivi sul medesimo bacino, che può favorire meccanismi virtuosi di stimolo a un miglioramento del servizio erogato.

Dal punto di vista **trasportistico**, le analisi svolte per individuare i servizi da includere nei lotti da affidare con gara rispondono a criteri di ottimizzazione dell'organizzazione dei servizi e dei costi di produzione, tramite un'analisi dei depositi e sull'autocontenimento della domanda.

In merito alla **contendibilità**, le analisi *on desk* e le consultazioni degli operatori rivelano la presenza di un buon numero di operatori – 4 non operanti in Piemonte – che sarebbero adeguati a partecipare alle procedure con riferimento allo scenario a 2 lotti a gara; sebbene lo scenario a 4 lotti avrebbe potuto consentire anche a imprese di minori dimensioni di partecipare, dagli elementi forniti nella RdL, risulta che poche imprese rimarrebbero escluse dalla gara, fermo restando peraltro la possibilità di partecipare in forma aggregata; dalla ricognizione svolta da AMP sui depositi e sui mezzi da rendere disponibili, unitamente all'analisi di ottimizzazione dei depositi e all'individuazione di immobili che potrebbero essere utilizzati come depositi, non paiono configurarsi barriere che possano ostacolare la partecipazione alle gare.

In conclusione, **la scelta della configurazione a 4 lotti rispetta il principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento e in particolare l'individuazione dei due lotti da affidare tramite gara**

risulta adeguata rispetto ai principi di economicità e contendibilità previsti dalla delibera 48/2017. Invece, sul lotto *in house* sono necessari ulteriori elementi non resi disponibili nella RdL e il lotto ADD richiede ulteriori approfondimenti in quanto i dati forniti non risultano sufficienti a motivarne l'individuazione.

Per quanto riguarda l'applicazione della metodologia disciplinata dalla delibera 48/2017, si apprezza in particolare la dettagliata analisi della **domanda effettiva**, effettuata combinando diverse fonti di dati, tenendo conto degli esiti delle indagini svolte dall'Agenzia, dei dati derivanti da altre fonti come le indagini ISFORT-Audimob, impiegando *big data* telefonici e rilevazioni delle frequentazioni per linea (seppur parziali e incomplete): tale approccio si ritiene adeguato a rappresentare un fenomeno complesso e in continua evoluzione come quello della mobilità. Tanto premesso, si ritiene opportuno raccomandare di adottare misure che consentano, nel breve termine, di ottenere stime complete e aggiornate relative al 2024 e al 2025 nei *data set* di gara, considerato che i dati di frequentazione forniti nella RdL non consentono di disporre di un quadro conoscitivo esaustivo della domanda effettiva di TPL, necessario affinché le imprese potenzialmente interessate dispongano di tutti gli elementi necessari a formulare offerte. Si raccomanda inoltre di prevedere nei CdS di prossima stipula appositi obblighi in capo alle imprese affidatarie per la rilevazione e la trasmissione, con periodicità prestabilita, dei **dati relativi ai passeggeri trasportati, al *load factor*** (da valutare per fascia oraria, punta e morbida, periodo dell'anno), **ai ricavi e al *coverage ratio*** (calcolato come previsto dall'art. 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997). Tali dati devono essere resi disponibili per tutte le modalità di trasporto e tipologie di servizi (bus urbani, bus extraurbani, funivia, servizi a chiamata), con disaggregazione per linea. Infine, si raccomanda di analizzare la domanda di mobilità espressa dalla componente turistica, con particolare riferimento alla relativa quota modale TPL, soprattutto nella Città di Torino considerata la sempre più rilevante vocazione turistica.

Per quanto riguarda la **domanda potenziale**, pur apprezzando l'analisi di evoluzione generazionale dei comportamenti di mobilità, si raccomanda, per il futuro, di svolgere analisi quantitative di domanda potenziale (anche per la componente di domanda occasionale di natura turistica e per la componente sistematica dettata dagli studenti universitari e delle scuole secondarie), sfruttando maggiormente le opportunità derivanti dai *big data* e dalle evoluzioni tecnologiche (ad esempio dati derivanti dall'uso degli *smartphone*, *floating car data*, dispositivi per il conteggio dei passeggeri a bordo dei mezzi pubblici e alle stazioni, ecc.) e utilizzando modelli di simulazione trasportistica per valutare l'interazione tra domanda di mobilità e offerta dei servizi. Inoltre, con riferimento al divario non ancora recuperato tra la domanda di trasporto *pre* e *post* pandemia (2019-2023) con riferimento ai servizi extraurbani e urbani dei comuni minori (pari al 14%, tab. 36), desumibile dai dati forniti nella RdL, si raccomanda aggiornare la stima del *gap* non ancora colmato sulla base dei dati 2025 che saranno messi a disposizione dell'Agenzia nell'ambito del "*focus Piemonte*" dell'indagine condotta da ISFORT e dei dati più recenti delle validazioni, al fine di definire stime attendibili dei ricavi conseguibili nel breve-medio termine.

In merito all'analisi della **domanda debole**, si raccomanda per il futuro di indagarla con rilevazioni specifiche, tramite indagini *ad hoc*, oltre ad analizzare e quantificare le caratteristiche temporali e socio-economiche di tale componente di domanda: tali aspetti rilevano altresì per la Città di Torino.

In merito all'**offerta programmata**, si raccomanda di porre particolare attenzione sulla progettazione dei servizi a chiamata (per tutti i lotti che ne prevedono l'impiego), favorendo l'implementazione tramite le opportunità offerte dalle tecnologie digitali, che consentono la prenotazione con ridotto preavviso e l'acquisto dei titoli di viaggio tramite canali diversi dalle rivendite, anche demandandola ai partecipanti alla

gara per il lotto “nord” e il lotto “sud”. Si raccomanda altresì di prevedere apposite clausole di flessibilità contrattuale, nei limiti consentiti dall’ordinamento, al fine di adeguare l’offerta di servizi alle evoluzioni della domanda, oltre che all’opportunità di assorbire gli indirizzi che deriveranno dal Piano integrato della mobilità pubblica e dell’accessibilità del bacino metropolitano, attualmente in corso di definizione. A tal proposito si raccomanda di adottare idonee misure atte a favorire l’adozione del suddetto Piano prima della pubblicazione del bando di gara, in modo tale che gli indirizzi ivi contenuti siano noti sin da subito alle imprese potenzialmente interessate a partecipare, anche in considerazione dell’ampio margine di progettualità che l’Agenzia intende lasciare ai partecipanti alle procedure. Si rinvia alla RdA la valutazione di eventuali impatti dell’attività programmatica demandata alle imprese in sede di predisposizione dei documenti di gara al fine di garantire l’individuazione, da parte dell’ente, di un’adeguata e coerente tempistica tra la pubblicazione del bando, il termine per l’invio delle offerte e l’avvio del servizio.

Con riferimento all’offerta programmata del lotto *in house*, con l’invio dei dati integrativi, si chiede di specificare le valutazioni svolte in merito all’ (eventuale) inclusione nel perimetro della linea 79 “cremagliera Sassi-Superga”, dell’ascensore della Mole Antonelliana, del servizio di collegamento con autobus con l’aeroporto di Torino Caselle; si chiede altresì di fornire elementi in merito all’evoluzione dell’offerta programmata della metropolitana in considerazione dei lavori in corso sulla linea per l’apertura delle nuove stazioni e per la riattivazione del servizio in fascia serale, che non pare evincersi dagli elementi forniti nella RdL.

Per quanto riguarda la **definizione del perimetro dei servizi OSP**, si raccomanda di effettuare un puntuale monitoraggio della redditività delle linee, al fine di valutare in futuro la possibile sottrazione al regime di obblighi di servizio pubblico di alcune linee e di approfondire maggiormente il ricorso a fonti alternative di finanziamento, sull’impronta degli esempi internazionali richiamati nella RdL.

Sul **metodo di adeguamento tariffario** descritto nella RdL, si rinviano alle RdA le valutazioni sugli approfondimenti in merito alle modalità applicative del sistema di rimborsi/indennizzi da riconoscere agli utenti in caso di mancato raggiungimento dei *target* qualitativi contrattuali.

Si evidenzia infine che, ai sensi della citata Misura 4, punto 11, della delibera n. 48/2017, la Relazione dei Lotti aggiornata dovrà essere pubblicata sul *sito web* istituzionale dell’Agenzia, dandone riscontro all’Autorità.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il presente parere è reso, sulla base degli elementi contenuti nella Relazione dei Lotti, nel senso sopra indicato e con l’invito a dare seguito alle osservazioni espresse, ed è trasmesso all’Agenzia e pubblicato sul *sito web* istituzionale dell’Autorità.

Torino, 8 gennaio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)