

ROMA



23 **giugno** 2026

MaaS for Italy

I risultati della sperimentazione
e le rotte per il futuro

Aula Magna Università degli Studi Roma Tre | ore 9:30–16:00
Ex Mattatoio Testaccio | Largo Giovanni Battista Marzi 10, Roma



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



DIPARTIMENTO
PER LA TRASFORMAZIONE
DIGITALE

Il ruolo di ART per la promozione delle applicazioni MAAS in ITALIA

Dott.ssa Ivana Paniccia

Ufficio Regolazione economica dei servizi di mobilità e Ufficio Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati

Le eventuali opinioni espresse nel presente documento sono esclusivamente riconducibili alla responsabilità dell'autore e non impegnano, né riflettono necessariamente la posizione ufficiale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che si esprime attraverso i propri atti.



1. PREMESSA. PRESUPPOSTI PER UN INTERVENTO ART

Indipendentemente dai modelli di *governance* che si affermeranno (come effetto delle forze di mercato spontanee o per effetto di un disegno di politica pubblica) **è necessaria una regolazione economica indipendente, con compiti di definizione di regole *ex ante* e di vigilanza**

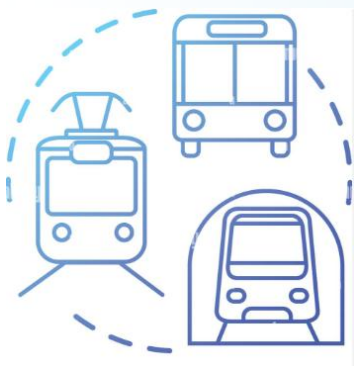
... ma contenuti, strumenti e ampiezza della regolazione indipendente modulabili in funzione dei modelli di *governance*

Presupposti normativi e regolatori:

- L'art. 37 del d.l. 201/2011 attribuisce ad ART il ruolo di **regolatore indipendente** dei servizi di trasporto con riferimento a:
 - accesso alle infrastrutture
 - accesso a dati e informazioni= beni essenziali o beni indispensabili
secondo **criteri di equità e non discriminazione**



2. L'ATTUALE RUOLO CHE ART ESERCITA IN MATERIA DI DATI DELLA MOBILITÀ



Per i servizi OSP di linea e non di linea (OSP su servizi di nuova mobilità), gli obblighi già contenuti nella regolazione ART mirano ad assicurare, tipicamente attraverso la disciplina del contenuto dei contratti di servizio (CdS) la messa a disposizione dei dati di domanda e offerta (statici e dinamici) e di tariffazione (dati statici) ai soggetti pubblici responsabili delle politiche di pianificazione e mobilità o degli affidamenti (+ NAP).

Analoghi obblighi possono essere imposti ai Gestori delle infrastrutture di trasporto nell'ambito dei pertinenti strumenti convenzionali (Contratti di programma, Atti concessori, ecc.) al fine di fornire agli utenti (sia IA che cittadini) le informazioni utili all'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi

Contratti antecedenti alla regolazione ART:

- Meccanismi reputazionali, *moral suasion*, denuncia di abuso di posizione dominante, regolazione che agisca in «eterointegrazione» dei CdS

Opportunità di rafforzare gli obblighi verso NAP data l'assenza di sanzioni nel Regolamento (UE) 2017/1926.

Per i servizi non OSP di linea (es. ferroviario AV) valgono solo gli obblighi contenuti nel Reg. UE 2017/1926 che, tuttavia, non sono accompagnati da meccanismi sanzionatori.



3. SVILUPPI FUTURI DEI REGIMI DI TRASFERIMENTO DEI DATI (PER FINALITÀ PUBBLICHE)



Per i servizi di nuova mobilità su piattaforma (*sharing*) in regime autorizzativo, non possono essere previsti obblighi dalla regolazione ART, ma le amministrazioni pubbliche (Comuni) possono imporre obblighi nell'ambito delle eventuali delibere di contingentamento e dei bandi per manifestazione di interesse (schemi «*do ut des*») sul presupposto che tali servizi utilizzano una risorsa scarsa quale lo spazio pubblico urbano (con rischi di congestione e esternalità ambientali negative) che necessita anche di interventi di spesa pubblica (es. manutenzione strade/marciapiedi).

A legislazione vigente la regolazione ART potrebbe diffondere schemi di riferimento o linee guida per le autorizzazioni, con criteri equi per fissazione obblighi e eventuali *fee* d'ingresso (*soft regulation*)



4. OSTACOLI REGOLATORI ANCORA DA SUPERARE



Dati

Assenza di sanzioni

Il Reg. 2017/1926 non prevede un apparato sanzionatorio: in Italia manca un *enforcement* cogente sul mancato o incompleto caricamento dei dati nel NAP.



Contratti

Accordi bilaterali

Per vendere i titoli di viaggio, il MaaS Operator deve negoziare con ciascun operatore: il modello "punto-punto" non è sostenibile finanziariamente (costi tecnici, contrattuali, di governance).



Canali di vendita

API di vendita chiuse

Nessun obbligo né standard impone di rendere disponibili le API di rivendita a condizioni eque e non discriminatorie, con rischio di autopreferenza.



5. IPOTESI DI MODIFICA LEGISLATIVA

1

Obbligo cogente + sanzioni

Enforcement dell'alimentazione del NAP, con requisiti minimi di qualità e un regime sanzionatorio effettivo e dissuasivo.

2

Apertura canali di vendita

Gli operatori di trasporto devono rendere disponibile un'API, secondo i principi FRAND, ai MaaS Operator certificati, senza autopreferenza e a condizioni eque e non discriminatorie.

3

Offerta ≠ domanda

Codificare due regimi distinti: apertura/accesso per l'offerta; tutela (GDPR, segreto) e anonimizzazione per la domanda

4

Controversie B2B

Strumento di risoluzione delle controversie tra operatori sulle condizioni di accesso a dati e canali di vendita.



6. RUOLI CHE NECESSITANO DEL PRESIDIO DI UN SOGGETTO INDIPENDENTE



Accesso/disponibilità dei dati

Effettiva disponibilità dei dataset nel NAP/RAP, con accertamento e sanzione



Accesso alla vendita

Criteri-quadro FRAND per le API di vendita, trasparenza, divieto di autopreferenza



Controversie B2B

Risoluzione dei contenziosi sull'accesso a dati e canali di vendita, con poteri sanzionatori e tempi certi.



Vigilanza

Tutela della neutralità della piattaforma verso l'utente. Garanzia di pari condizioni tra operatori



ROMA



Grazie
per l'attenzione



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



DIPARTIMENTO
PER LA TRASFORMAZIONE
DIGITALE