

Tavolo Partenariale MaaS for Italy 2026

Valutazioni medie degli statement per tema

Nell'ambito del progetto MaaS for Italy, il **Tavolo Partenariale** ha condotto una consultazione sul futuro della mobilità come servizio in Italia. Il percorso si è articolato in tre fasi.

Nella prima fase, di coprogettazione, i partecipanti al Tavolo sono stati invitati a proporre nuovi statement da affiancare a quelli inizialmente definiti dal gruppo di lavoro nei sei temi che strutturano il **discussion paper 2026** (dal tema A al tema F). Sono pervenuti **oltre 100 contributi**.

Nella seconda fase, di razionalizzazione, le proposte ricevute sono state riviste, accorpate laddove ripetitive e riformulate ove necessario, per essere integrate nel documento di consultazione. La lista finale comprende **136 statement** in totale.

Nella terza fase, di votazione, ciascun partecipante ha espresso il proprio grado di accordo su ogni statement secondo una **scala Likert** da 1 (per nulla d'accordo) a 5 (molto d'accordo). Hanno risposto **66 partecipanti**.

Le tabelle che seguono restituiscono i risultati, organizzati per i sei temi e, all'interno di ciascun tema, ordinati dalla valutazione media più alta a quella più bassa.

A. Il futuro auspicabile del MaaS in Italia

N.	Statement	Media
A.17	Vi è la necessità di integrare effettivamente gli operatori ferroviari nazionale nell'ecosistema MaaS.	4,64
A.18	Lo sviluppo del MaaS deve portare a un ambiente integrato capace di offrire all'utente tutti i servizi utili, dalla pianificazione all'informazione e alla gestione del viaggio, incluso l'accesso a pacchetti e abbonamenti multimodali tramite una piattaforma di sua scelta.	4,59
A.1	È condiviso l'obiettivo di costruire un ecosistema MaaS nazionale, aperto e inclusivo e capace di influire positivamente sulla mobilità.	4,47
A.26	È opportuno che i MaaS Operator sviluppino strumenti di pianificazione viaggio (trip planner) che integrino in un'unica esperienza utente le modalità collettive, condivise e private, con criteri di ricerca avanzati (ottimizzazione economica, impatto ambientale, sincronizzazione con l'agenda dell'utente).	4,42
A.6	Il MaaS può funzionare efficacemente solo se supportato da un insieme di regole (e/o indirizzi condivisi) sull'intermediazione dei servizi di trasporto.	4,38
A.14	È opportuno che il MaaS si integri con le politiche di welfare aziendale (Corporate MaaS), promuovendo l'adozione di Mobility Budget aziendali detassati per i tragitti casa-lavoro e le trasferte.	4,33
A.28	È opportuno definire uno scenario evolutivo - che comprende regole e infrastrutture - che permetta a tutti gli attori dell'ecosistema MaaS di pianificare le loro azioni e i loro sviluppi.	4,33
A.11	È opportuno condividere, a livello nazionale, un insieme di indirizzi e best practice comuni per la gestione degli incentivi alla mobilità sostenibile ("pacchetti di mobilità").	4,28
A.5	È opportuno che il MaaS sia un servizio regolato con supervisione istituzionale.	4,27
A.25	I MaaS Operator devono essere riconosciuti e accreditati formalmente, definendo criteri chiari e obblighi simmetrici rispetto agli operatori TPL.	4,23
A.3	I servizi MaaS che operano a sostegno delle politiche di mobilità locali e hanno l'obiettivo di contribuire all'intermodalità sono servizi di pubblica utilità.	4,22
A.33	È opportuno che il MaaS evolva come infrastruttura strategica nazionale, integrandosi con le infrastrutture digitali pubbliche (IT-Wallet/EUDI Wallet, PDND).	4,20
A.24	I MaaS Operator svolgono un ruolo centrale nei flussi informativi della mobilità, integrando dati, servizi, titoli di viaggio, e adattando l'offerta al target di utenza.	4,17
A.27	È opportuno che il MaaS includa anche informazioni qualitative sui servizi di trasporto (livello di affollamento, condizioni di sicurezza), assolvendo a una funzione informativa di pubblica utilità.	4,16
A.29	Il MaaS può funzionare efficacemente solo se supportato da un'infrastruttura tecnologica abilitante (DSRM) capace di rendere efficiente l'intermediazione e limitare tempi e costi di sviluppo per gli operatori, anche in ottica MaaS (Mobility as a Feature).	4,11
A.21	È opportuno che il MaaS sia impostato secondo un modello ibrido cioè con operatori di diversa natura.	4,09
A.10	È opportuno che il MaaS sia oggetto di politiche di incentivazione strutturali (anche di tipo fiscale o di rottamazione), in coerenza con il suo contributo alla razionalizzazione	4,08

	dell'uso dell'auto privata.	
A.13	È opportuno che lo sviluppo del MaaS contribuisca a contrastare la povertà dei trasporti nelle aree a basso reddito, attraverso misure di incentivazione mirate.	4,06
A.16	Taxi, NCC, autobus turistici e imprese che operano servizi di mobilità integrata nei PUT, nei PUMS e nella pianificazione locale devono essere riconosciuti come attori sostanziali della mobilità integrata, con funzione complementare rispetto al TPL di linea.	4,06
A.12	È opportuno che lo sviluppo del MaaS esplori e si estenda con maggiore decisione verso le aree a bassa domanda (aree a fallimento di mercato) e verso gli utenti deboli, anche prevedendo criteri di premialità per le imprese di servizio.	4,02
A.8	È opportuno che il modello MaaS sia regolamentato in modo tale da porre il TPL al centro del sistema di mobilità, tutelando il ruolo industriale degli operatori del trasporto pubblico.	3,98
A.30	È opportuno estendere il DSRM alle funzionalità utili a supportare la gestione degli incentivi alla mobilità sostenibile.	3,91
A.31	È opportuno estendere il DSRM con le funzionalità utili all'integrazione con le piattaforme di vendita.	3,91
A.23	Conviene che il ruolo di MaaS Operator sia accessibile alla più ampia varietà di operatori.	3,89
A.7	È auspicabile che all'Autorità di Regolazione dei Trasporti siano attribuite specifiche funzioni di regolazione ex ante, di controllo e di vigilanza sull'ecosistema MaaS.	3,86
A.32	È opportuno che le Regioni creino strutture locali (MaaS Integrator) a supporto e integrazione dell'architettura nazionale, senza duplicazioni e sovrapposizioni di ruoli e funzionalità con RAP-NAP-DSRM.	3,81
A.2	Il MaaS è accettato dagli utenti e contribuisce a rendere più sostenibile la mobilità, in quanto contribuisce a migliorare lo split modale, agendo come alternativa di sistema all'uso del mezzo privato.	3,72
A.9	È opportuno che il MaaS riconosca strutturalmente il ruolo dell'auto privata come componente integrata, nei contesti in cui le altre modalità non garantiscono accessibilità adeguata.	3,66
A.20	È opportuno che il MaaS sia un modello concorrenziale, lasciando agli operatori la possibilità di scegliere l'approccio più conveniente al mercato.	3,39
A.15	Il futuro auspicabile vede un MaaS con il TPL come asse portante, basato su interoperabilità, governance chiara e responsabilità distribuite, senza accentramenti inutili e tutelando il ruolo industriale degli operatori. Perciò occorre superare l'esperienza MaaS for Italy.	3,33
A.34	L'ecosistema MaaS delineato da MaaS for Italy, considerando i risultati della sperimentazione, può ragionevolmente essere realizzato in 3 anni.	3,30
A.19	È opportuno che il MaaS sia erogato da operatori pubblici, tramite piattaforme MaaS locali (metropolitane, regionali, ecc.).	3,06
A.4	Il paradigma MaaS è accettato e utilizzato dagli utenti anche in assenza di incentivi economici.	3,03
A.22	Conviene che il ruolo di MaaS Operator sia demandato ai soli operatori di TPL, che garantiscono continuità e servizio pubblico.	2,17

B. La sostenibilità del MaaS

N.	Statement	Media
B.15	I servizi dinamici, la facilità d'uso e l'integrazione tariffaria rendono il MaaS più attrattivo e maggiormente sostenibile.	4,62
B.17	Gli algoritmi di composizione e proposta delle soluzioni di viaggio devono essere trasparenti, verificabili e non discriminatori, evitando fenomeni di self-preferencing, concentrazione o penalizzazione degli operatori indipendenti.	4,61
B.3	La conclusione della sperimentazione PNRR deve essere accompagnata da una strategia pubblica di continuità, con risorse, responsabilità e strumenti regolatori certi, evitando che il sistema venga lasciato alla sola iniziativa dei grandi operatori digitali.	4,55
B.5	È condizione necessaria per lo sviluppo del MaaS che la digitalizzazione dei servizi di trasporto sia perseguita con priorità, con specifiche condivise e con risorse adeguate.	4,52
B.13	È opportuno definire standard tecnici e modelli contrattuali condivisi per ottimizzare i processi di integrazione e ridurre i tempi di negoziazione degli accordi commerciali tra gli operatori di trasporto e i MaaS operator.	4,48
B.7	La modernizzazione del TPL richiede un investimento sistematico nelle competenze digitali del personale.	4,31
B.9	È opportuno che il sistema RAP-NAP-DSRM sia normato da un quadro legislativo che ne garantisca il finanziamento a lungo termine e dia sicurezza/stabilità agli stakeholder coinvolti.	4,31
B.6	È necessario istituire un fondo strutturale nazionale per digitalizzare il TPL e renderlo "MaaS ready".	4,23
B.2	Il MaaS, nell'accezione che lo rende strumento per le politiche verso la mobilità sostenibile, ha contenuti di pubblica utilità e deve essere sostenuto da fondi pubblici.	4,22
B.1	È condiviso l'obiettivo di creare un mercato regolato e sostenibile intorno alla Mobility as a Service.	4,20
B.4	La sostenibilità del MaaS dipende dalla sostenibilità economica dei servizi di mobilità che compongono l'ecosistema: in assenza di modelli di business solidi per i servizi coinvolti, l'integrazione tra servizi non è strutturalmente sostenibile.	4,12
B.18	È opportuno che vengano creati bundle/pacchetti di mobilità multimodali da parte delle autorità locali, in accordo con operatori di mobilità e mobility manager, nel rispetto dei contratti di servizio e gestibili dai MaaS operator per aumentare il valore, la penetrazione e l'impatto dei servizi MaaS.	4,12
B.11	L'integrazione nel MaaS deve avvenire con modalità semplici, proporzionate e sostenibili, evitando nuovi oneri burocratici o tecnologici sproporzionati per micro e piccole imprese.	4,08
B.19	È opportuno che i MaaS operator possano ottenere ritorni economici dall'erogazione di servizi utili alla mobilità intermodale, concordati con le autorità locali (es. pacchetti di mobilità).	4,02
B.12	È necessario estendere i servizi offerti dal DSRM, seguendo l'evoluzione del mercato MaaS, per abilitare concretamente uno sviluppo efficace e sostenibile dell'offerta dei MaaS operator.	3,98
B.21	Sono opportune misure strutturali a sostegno dell'innovazione e dell'evoluzione dei	3,97

	MaaS Operator quali integratori di servizi a valore aggiunto, inclusi anche servizi ancillari rispetto alla mobilità, superando la semplice vendita del singolo titolo di viaggio.	
B.14	L'attuale modello di business basato in modo prevalente sull'aggio nella rivendita di titoli non è economicamente sostenibile per i MaaS operator.	3,81
B.20	È opportuno che le formule a pacchetto multimodale incorporino vincoli per non privilegiare modalità meno sostenibili rispetto al TPL.	3,77
B.16	È necessario introdurre le tecnologie di Intelligenza Artificiale per soddisfare le differenti esigenze di mobilità dei cittadini, migliorando la capacità di previsione della domanda e per ottimizzare l'offerta di servizi di mobilità intermodale.	3,75
B.23	L'obiettivo di strutturare e abilitare un mercato sostenibile e regolato intorno alla Mobility as a Service, considerati i risultati della sperimentazione, può ragionevolmente essere raggiunto in 3 anni.	3,50
B.10	È opportuno che la sostenibilità del MaaS si fondi su modelli economicamente equilibrati, senza obblighi generalizzati a contrarre o fee imposte.	3,47
B.22	È opportuno introdurre l'obbligo, per i Mobility Manager dei grandi poli attrattori di domanda (es. enti/aziende con più di 1000 addetti), di dotarsi di servizi MaaS attraverso accordi diretti con i MaaS Operator.	3,38
B.8	È auspicabile che venga esteso l'uso di modelli regolatori basati sul gross cost anziché sul net cost per il TPL coinvolto nell'ecosistema MaaS.	3,25

C. Le strutture per il coordinamento dello sviluppo del MaaS

N.	Statement	Media
C.1	È condiviso l'obiettivo di dotare l'ecosistema MaaS nazionale di una governance dedicata.	4,36
C.12	È necessario che la continuità dell'ecosistema MaaS dopo il 2026 sia garantita dal livello centrale, che deve assumere un ruolo di orchestratore neutrale garantendo trasparenza, parità di condizioni tra operatori, uniformità di indirizzo e sviluppo in un quadro regolatorio chiaro e standardizzato.	4,19
C.7	È opportuno che la governance del MaaS preveda salvaguardie regolatorie proporzionate per anticipare rischi sistemici (monopolizzazione della piattaforma, frammentazione dei servizi, dipendenza da operatori extra-europei).	4,14
C.8	La continuità delle competenze è essenziale: il know-how sviluppato durante la sperimentazione deve essere preservato e valorizzato attraverso strutture stabili, evitando la dispersione delle competenze tecniche e gestionali maturate nel progetto.	4,11
C.11	Una governance MaaS efficace richiede una collaborazione multilivello strutturata, in cui i diversi livelli territoriali (statale, regionale, comunale, ecc.) condividono ruoli e responsabilità tramite protocolli e tavoli permanenti.	4,08
C.6	È opportuno che la governance del MaaS bilanci esplicitamente standard nazionali e flessibilità locale, in funzione delle specificità della domanda e dell'offerta.	4,03
C.2	Il MaaS deve essere qualificato come infrastruttura strategica nazionale della mobilità integrata e deve rimanere sotto una stabile governance pubblica, sia nella definizione delle regole sia nella gestione degli investimenti, dell'innovazione tecnologica, della manutenzione dell'architettura di sistema e delle modalità di accesso di imprese e utenti.	4,02
C.5	È necessario supportare la sostenibilità economica dei servizi MaaS attraverso un quadro regolatorio che disciplini i rapporti tra i soggetti e che sostenga le diverse parti attraverso misure specifiche.	4,02
C.16	L'istituzione di un albo di MaaS Operator che soddisfi opportuni requisiti e garantisca neutralità, trasparenza nei flussi e gestione equa dei dati verso tutti i partner dell'ecosistema facilita la governance del MaaS.	4,00
C.14	È auspicabile che vengano istituiti "MaaS Office" locali, che lavorino in collaborazione con il livello centrale per garantire la governance operativa del MaaS (coordinare partner, monitorare KPI, integrare competenze tecniche, amministrative e progettuali).	3,89
C.10	È opportuno che i tavoli permanenti di governance prevedano il coinvolgimento attivo di tutti gli stakeholder dell'ecosistema MaaS, incluse le associazioni di consumatori, utenti e categorie deboli.	3,88
C.13	Le Regioni devono diventare "autorità MaaS", anche istituendo cabine di regia territoriali, punti di riferimento locali e di contatto nazionale.	3,88
C.17	Al fine di garantire una governance imparziale, è opportuno che il MaaS Operator agisca come soggetto terzo che non opera direttamente servizi di trasporto, evitando conflitti di interesse e favorendo una collaborazione paritaria e sinergica tra tutti i vettori (TPL, Taxi, Sharing, Sosta).	3,83
C.18	È opportuno introdurre un meccanismo di monitoraggio dell'offerta dei MaaS Operator,	3,73

	anche per sostenerne la competitività rispetto ai grandi operatori globali e alla mobilità privata individuale.	
C.19	L'obiettivo di strutturare e abilitare un modello di governance del MaaS, utilizzando i risultati della sperimentazione, può ragionevolmente essere raggiunto in 2 anni.	3,33
C.15	Il livello di coordinamento locale dovrà costituirsi su bacini territoriali di mobilità funzionali e non necessariamente sulle aree regionali.	3,27
C.9	Un limitato numero di attori nella governance del MaaS ne garantisce l'efficacia.	3,17
C.4	È opportuno che la governance del MaaS garantisca standard, interoperabilità e trasparenza, lasciando agli operatori di mobilità la gestione dei rapporti con i MaaS Operator.	3,16
C.3	È opportuno che il coordinamento dello sviluppo del MaaS sia "leggero" e prevalentemente regolatorio, basato su standard nazionali (RAP/NAP) e sul ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, senza piattaforme centrali quali il DSRM.	2,86

D. Qualità e completezza dei dati dell'offerta di trasporto

N.	Statement	Media
D.2	È opportuno condividere i dati di mobilità come bene comune, utilizzabile nel rispetto della privacy per il miglioramento continuo dell'ecosistema e per la pianificazione strategica del territorio.	4,58
D.1	È condiviso e prioritario l'obiettivo di rendere disponibili a tutti gli operatori i dati (statici e dinamici) dell'offerta di mobilità, relativi a tutti i servizi sul territorio italiano.	4,50
D.13	È necessario assicurare che tutte le Regioni realizzino e gestiscano i RAP con strutture e personale adeguati, garantendo la continuità del servizio, anche attraverso le necessarie dotazioni pluriennali di risorse.	4,45
D.6	Occorre assicurare con provvedimenti adeguati e urgenti il rispetto dei Regolamenti EU relativi alla condivisione dei dati nel rispetto degli standard Netex e Siri (1926/2017 e 490/2024) con adeguati livelli di qualità, da parte di tutti gli operatori di trasporto e mobilità, inclusi i trasporti marittimi, lacustri e aerei.	4,44
D.12	È opportuno che i dati dell'offerta nell'architettura RAP-NAP siano completi, aggiornati e certificabili (tariffe, agevolazioni, accessibilità, disponibilità in tempo reale, riferimenti per credenziali wallet-based) e che ne sia garantito il controllo della qualità sintattica e semantica.	4,44
D.14	È necessario definire i livelli di qualità dei dati e i livelli di servizio per l'architettura RAP/NAP e mettere in opera strumenti per il loro monitoraggio.	4,39
D.9	Il rispetto dei Regolamenti UE sulla condivisione dei dati (1926/2017 e 490/2024) deve divenire una condizione vincolante per tutti gli operatori di trasporto e mobilità ai fini dell'accesso a concessioni e autorizzazioni, della partecipazione a bandi e dell'accesso a fondi pubblici.	4,33
D.4	Sono necessarie risorse pubbliche per la digitalizzazione delle imprese di trasporto, condizione necessaria per permettere la condivisione dei dati; vanno inserite in un quadro sanzionatorio chiaro che vincoli al rispetto dei regolamenti.	4,27
D.8	È opportuno che il rispetto degli obblighi dei Regolamenti UE 1926/2017 e 490/2024 sia garantito dall'Autorità di regolazione dei Trasporti e accompagnato da un regime sanzionatorio chiaro per le inottemperanze, anche con penali per gli operatori che non forniscono correttamente i dati.	4,25
D.16	È opportuno garantire la disponibilità dei dati presenti nel DSRM agli enti territoriali competenti in materia di pianificazione e programmazione della mobilità, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati.	4,20
D.3	È necessario che venga garantito, a cura delle Regioni, il supporto agli operatori di trasporto e mobilità per l'adempimento delle obbligazioni derivanti dai Regolamenti EU di condivisione dei dati (1926/2017 e 490/2024).	4,16
D.10	L'architettura nazionale per la condivisione dei dati secondo i regolamenti europei (RAP-NAP) è adatta allo scopo e va sviluppata coerentemente.	4,16
D.17	È opportuno porre l'obiettivo di rendere disponibili i dati dell'offerta attraverso l'architettura RAP-NAP-DSRM, con i necessari livelli di qualità e di servizio entro i prossimi 2 anni.	4,03

D.11	L'architettura nazionale può essere completata integrandola in schemi più generali, quali i Mobility Data Space.	3,75
D.7	L'obbligo di condivisione dei dati ex Regolamento UE 1926/2017 e Regolamento UE 490/2024 deve riferirsi ai dati realmente disponibili, prevedendo per i titolari la possibilità di stipulare accordi di licenza e compensazioni finanziarie come previsto dai regolamenti stessi.	3,61
D.5	Non tutte le categorie di dati possono essere assoggettate al medesimo regime di condivisione: i dati della pianificazione operativa hanno natura di segreto commerciale e richiedono una tutela rafforzata.	3,03
D.15	Lo sviluppo della catena RAP/NAP è di per sé sufficiente a garantire i presupposti dell'ecosistema MaaS; il DSRM non apporta un valore aggiunto rilevante.	2,52

E. L'intermediazione dei titoli di viaggio

N.	Statement	Media
E.3	La possibilità per i MaaS Operator di accedere ai titoli di viaggio dell'insieme completo dei servizi di trasporto e mobilità (inclusi i servizi Taxi, NCC, Sharing, Sosta) è condizione necessaria perché essi possano offrire i servizi agli utenti, senza discriminazioni e senza polarizzazioni o preferenze e va quindi garantita.	4,41
E.1	È condiviso l'obiettivo di dotare l'ecosistema MaaS di strumenti (normativi, organizzativi e tecnici) e/o di modelli condivisi che permettano ai MaaS operator di intermediare, a condizioni eque e non discriminatorie, i titoli di viaggio necessari agli utenti su tutto il territorio nazionale e per tutti i servizi di trasporto e mobilità.	4,39
E.7	È opportuno che il quadro normativo e/o gli accordi per l'intermediazione dei titoli prevedano un sistema di responsabilità e diritti degli utenti in caso di disservizi.	4,22
E.2	È opportuno che le politiche pubbliche favoriscano la crescita dei volumi complessivi della domanda MaaS, presupposto per lo sviluppo di modelli di remunerazione sostenibili.	4,20
E.14	È opportuno introdurre offerte commerciali con abbonamenti e pass dedicati a utenti fidelizzati, oltre alle logiche pay-per-use.	4,20
E.10	Lo sviluppo del MaaS è aiutato dalla presenza di sistemi di integrazione tariffaria locale, digitalizzati e dotati di funzioni utili all'utenza.	4,12
E.13	La penetrazione del MaaS e il suo impatto sulla mobilità sono favoriti dall'accesso ai bundle/pacchetti di mobilità da parte dei MaaS Operator.	4,05
E.15	L'ambiente di interazione a oggi in uso, che si basa su accordi commerciali volontari tra singoli operatori, limita in modo decisivo lo sviluppo del MaaS.	3,97
E.5	È opportuno introdurre un quadro normativo per l'intermediazione dei titoli di viaggio digitali.	3,92
E.11	La diffusione di piattaforme di vendita territoriali, anche su base regionale, dotate di funzionalità utili al MaaS e ai MaaS Operator è un importante contributo allo sviluppo del MaaS.	3,92
E.12	Le piattaforme di vendita territoriali possono aiutare l'integrazione tra MaaS Operator e Operatori TPL e Mobilità, ma senza un accordo quadro standardizzato a livello nazionale, ogni integrazione richiederebbe mesi di negoziazioni bilaterali.	3,92
E.18	È opportuno prevedere, già in fase di concessione/autorizzazione, l'obbligo per tutti gli operatori di trasporto e mobilità a stipulare accordi commerciali equi, ragionevoli e non discriminatori con gli operatori MaaS qualificati.	3,91
E.24	È necessario valutare tempestivamente l'opportunità offerta dagli sviluppi di IT-Wallet per la facilitazione degli acquisti e l'interazione B2B nell'ottica di integrare questi strumenti col DSRM.	3,91
E.6	È opportuno che il quadro normativo per l'intermediazione dei titoli in Italia definisca un sistema equilibrato di diritti e obblighi, anche per mitigare il rischio di evoluzioni negative del mercato.	3,84
E.22	È opportuno prevedere un coordinamento nazionale tra DTD, MIT, AGID, PagoPA, IPZS, enti locali, operatori TPL, MaaS operator per concordare regole comuni per l'utilizzo nei	3,84

	servizi MaaS di identità, dati, pagamenti.	
E.16	È opportuno prevedere, già in fase di gara di concessione/autorizzazione, l'obbligo a contrarre con i MaaS Operator qualificati, con evidenza delle condizioni commerciali applicabili.	3,81
E.25	L'evoluzione delle piattaforme di vendita e del DSRM deve includere interfacce dedicate all'intermediazione (B2B), consentendo alle aziende di acquistare, gestire e rendicontare facilmente i titoli di viaggio e i servizi integrati (es. travel management).	3,81
E.26	È opportuno e ragionevole porre l'obiettivo di estendere l'ecosistema MaaS entro 3 anni con gli strumenti (normativi, gestionali e tecnici) utili a permettere l'intermediazione efficace e generalizza dei titoli di viaggio.	3,75
E.9	È opportuno definire standard tecnici e modelli contrattuali condivisi, anche basati su protocolli emergenti come TOMP-API e OSDM, per ridurre costi e tempi di integrazione tra operatori di trasporto e mobilità e MaaS Operator.	3,69
E.23	Il DSRM deve evolvere per includere anche il supporto all'acquisto dei titoli di viaggio.	3,62
E.19	Ad obblighi di accesso ai MaaS Operator qualificati ai canali di vendita delle imprese di trasporto devono corrispondere obblighi simmetrici per gli stessi operatori e relative tutele (quali, ad esempio, garanzie fideiussorie).	3,47
E.21	È opportuno che l'intermediazione dei titoli si fondi su un modello nazionale di Account-Based Ticketing (ABT), integrato con il wallet pubblico e con un clearing centralizzato per una remunerazione equa.	3,42
E.4	È necessario evitare la costruzione di figure di intermediazione che riducano gli operatori di mobilità a meri fornitori di servizi, privi di capacità d'impresa.	3,31
E.8	I costi e i tempi di integrazione tecnica tra MaaS operator e operatori di trasporto e mobilità sono poco sostenibili.	3,17
E.20	Per operatori con pricing dinamico e bassi volumi MaaS, è opportuno prevedere una fase transitoria con vendita sui propri canali, per arrivare poi alla piena integrazione a regime.	3,12
E.17	È opportuno che le aziende di TPL mantengano piena libertà contrattuale nelle proprie strategie di intermediazione, senza obblighi generalizzati a contrarre.	2,58

F. Ricerca e innovazione per il TPL e per i Living Lab

N.	Statement	Media
F.14	La ricerca sul TPL dovrebbe includere l'analisi e lo sviluppo di servizi per aree o soggetti deboli, integrati nell'ecosistema MaaS, quali i servizi a chiamata.	4,33
F.3	Il sostegno pubblico alla ricerca e innovazione sui servizi di trasporto e mobilità, non solo TPL, deve concentrarsi su modelli operativi, gestionali e regolatori replicabili e su tecnologie funzionali alla loro implementazione.	4,31
F.1	È condiviso l'obiettivo di inserire strutturalmente il TPL, con un ruolo prioritario, nei programmi di ricerca sulla mobilità, in quanto leva fondamentale per aumentare la sostenibilità del settore dei trasporti.	4,22
F.2	È opportuno definire un programma nazionale di ricerca sul TPL che coinvolga università, operatori del settore, cittadini e pubbliche amministrazioni.	4,22
F.8	È opportuno che i dati raccolti e i risultati raggiunti nei Living Lab e nelle sperimentazioni MaaS siano condivisi per finalità di ricerca, anche tramite l'istituzione di un MaaS Lab nazionale a sostegno di organismi di ricerca.	4,17
F.9	È opportuno che le attività di ricerca e innovazione sperimentino funzionalità innovative MaaS e favoriscano l'adozione di protocolli e standard condivisi nel TPL, abilitando interoperabilità ed economie di scala.	4,17
F.15	È opportuno sperimentare e validare strumenti e ambienti atti a creare un framework permanente per il monitoraggio e la valutazione dell'efficacia e degli impatti dei servizi MaaS, per sostenerne la crescita nei contesti già attivi e favorirne la replicabilità in altri contesti.	4,17
F.4	È opportuno assicurare, attraverso programmi di ricerca, che il TPL sia oggetto dello sviluppo CCAM (Cooperative, Connected and Automated Mobility).	4,12
F.17	La ricerca sul TPL dovrebbe sperimentare Account Based Ticketing nazionale ed European Digital Identity Wallet per abbonamenti agevolati, studenti, disabili, turisti, park&ride, sharing mobility e pagamenti interoperabili.	4,12
F.13	È opportuno sviluppare e sperimentare, nell'ambito dei Living Lab, modelli di analisi della domanda e di previsione degli impatti dei servizi MaaS, come strumento per la pianificazione di iniziative MaaS.	4,08
F.16	È opportuno sperimentare nuovi modelli di accordi commerciali tra Operatori di Mobilità e Operatori MaaS per testare l'idoneità di un eventuale quadro normativo.	4,05
F.6	È opportuno definire una roadmap nazionale che coordini lo sviluppo di Living Lab per la mobilità e assicuri la collaborazione sinergica tra le varie iniziative.	4,03
F.7	Il partenariato pubblico-privato è il modello che, tra gli altri, può garantire al meglio la sostenibilità economica e lo sviluppo dei Living Lab.	3,95
F.12	È opportuno che la ricerca applicata sviluppi soluzioni di Intelligenza Artificiale per l'ottimizzazione dinamica del rapporto domanda/offerta nei servizi di mobilità.	3,92
F.10	È opportuno coinvolgere strutturalmente i Mobility Manager aziendali nei programmi nazionali di ricerca sulla mobilità, riconoscendoli come attori chiave per applicazione, raccolta dati e validazione delle nuove soluzioni.	3,88
F.5	È opportuno potenziare i due Living Lab MaaS for Italy di Torino e Milano, garantendo il	3,61

	loro utilizzo per la ricerca a livello nazionale.	
F.11	L'innovazione nel MaaS dovrebbe valorizzare la responsabilizzazione diretta delle aziende di TPL (sistemi AVM/AVL, customer care e servizi digitali propri), anziché la centralizzazione su piattaforme uniche.	3,16