

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2023

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

anno 6, n. 10 (I-2023)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista *on-line* e *open-access* indicizzata da DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an *on-line* and *open-access* Journal indexed in DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di ottobre 2023

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico e tecnico/Scientific and Technical Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (L.U.I.S.S. “G. Carli” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università di Teramo)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Avv. Anton Giulio Pietrosanti
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Prof. Marco Ragusa
Avv. Luigi De Propriis	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Fabrizio Doddi	Dott. Antonio Mitrotti	Avv. Francesco Scalia
Dott. Simone Francario	Avv. Andrea Nardi	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Raissa Frascella	Dott. Simone Paoli	Dott.ssa Veronica Sordi
		Dott.ssa Sabrina Tranquilli

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Casi e questioni

**Il mercato della *Mobility* in Italia in netta ripresa.
II edizione Ricerca su *Mobility* in Italia, di Osservatori
Innovative Payments e Innovazione Digitale Turismo
School of Management Politecnico di Milano**

Mara Costantino

Dottoranda di ricerca in Scienze Giuridiche e Politiche nell'Università degli Studi di Roma "G. Marconi"

La crisi che il mercato della mobilità in Italia ha dovuto affrontare nel corso degli ultimi anni sembra volgere al termine: se alcuni comparti, soprattutto in ambito locale (dalla sharing mobility ai treni), hanno addirittura già superato il 2019 in termini di spesa dei consumatori, altri (soprattutto nel trasporto a medio-lungo raggio) proseguono la ripresa iniziata nel 2021 pur restando ancora lontani dai valori pre-pandemia.

Nonostante il ricorso a strumenti di pagamento elettronici nella mobilità riguardi ancora solo 1 transazione su 10, il digitale sta aumentando la sua incidenza anche nei comparti più tradizionalmente legati al contante: ne è un esempio il mercato del trasporto su taxi, dove la penetrazione delle carte di pagamento nel 2022 ha raggiunto il 27% del totale.

Queste alcune delle evidenze emerse dagli Osservatori Innovative Payments e Innovazione Digitale nel Turismo - School of Management del Politecnico di Milano, in occasione del webinar "La mobilità in Italia: valori di mercato e strumenti di pagamento nel 2022", durante il quale è presentata la seconda ricerca sulla Mobility in Italia, realizzata con Mooney come main partner, con l'obiettivo quello di comprendere il valore del mercato nelle sue diverse componenti e le abitudini di pagamento nel settore della mobilità nel 2022, sia in termini di strumenti di pagamento scelti, sia in termini di canali di acquisto.

Sul mercato della Mobility in Italia in una vista d'insieme rispetto al 2019, il comparto aereo, il più rilevante e insieme il più colpito dalla pandemia, segna nel 2022 un +65% rispetto all'anno precedente, assestandosi a un valore complessivo di 9,9 miliardi di € (-27% sul 2019). Anche il mercato dei traghetti, complice il recupero del turismo internazionale, fa intravedere segnali di ripresa: dopo un anno di stabilità, il volume delle transazioni è tornato infatti a crescere sfiorando i 2 miliardi di € (+29% sul 2021), ancora lontano però dai 2,4 miliardi raggiunti nel 2019.

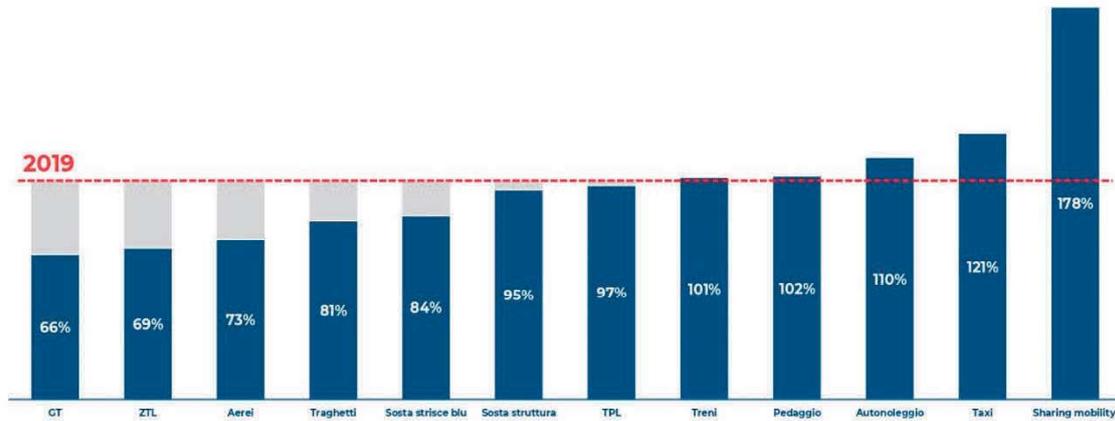
Il settore del trasporto su autobus a medio-lungo raggio nel 2022 registra un +24% sul 2021 per un valore totale di 310 milioni di euro, dato però ancora lontano dal pre-pandemia, mentre il mercato del trasporto ferroviario, dopo due anni di incertezza e grazie a un periodo estivo molto positivo, supera invece seppur di poco (+1%) il 2019. Anche il mercato dell'autonoleggio, come il trasporto ferroviario, ha conseguito risultati positivi:

con oltre 1,5 miliardi di € (+66% sul 2021) nel 2022 il settore ha superato il valore pre-pandemia del 9%.

📍 Il mercato della mobilità in Italia rispetto al 2019

Webinar
07.02.23

Incidenza del valore di mercato 2022 sul 2019 per singolo comparto



Fonte: Osservatori Innovative Payments e Innovazione Digitale nel Turismo (www.osservatori.net)

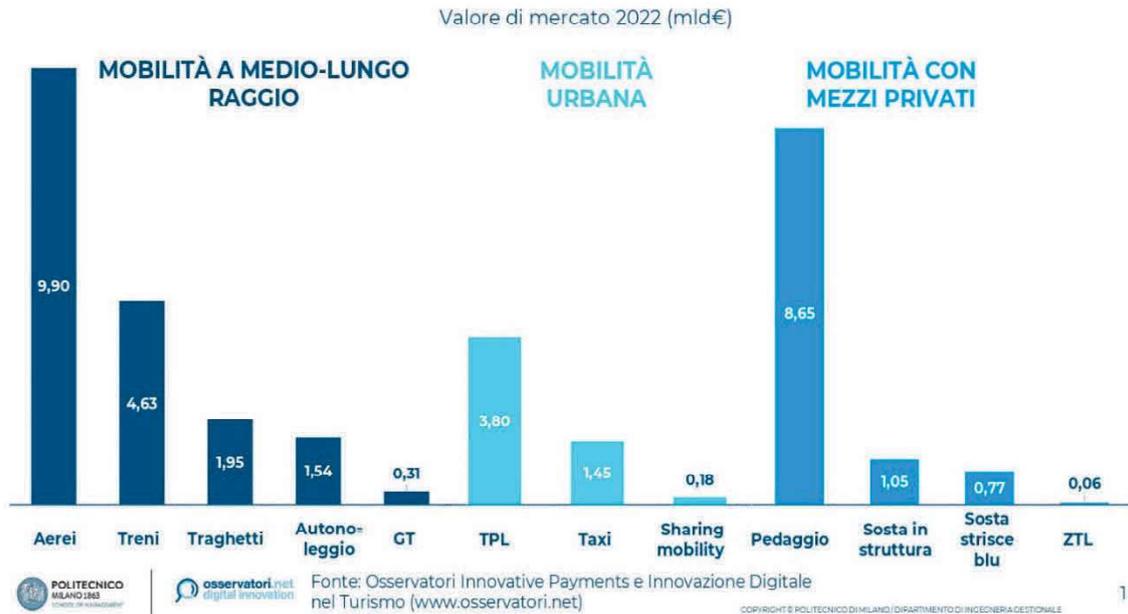
COPYRIGHT © POLITECNICO DI MILANO/DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA GESTIONALE

2

Nel trasporto pubblico locale i servizi urbani (autobus, metropolitana e tram) hanno raggiunto nel 2022 un transato complessivo pari a 3,8 miliardi di euro, facendo segnare un +46% sul 2021 e recuperando quasi completamente il gap con il 2019. Il mercato dei taxi, dopo una forte contrazione nel 2020, è quello con la crescita maggiore rispetto al 2021 (+81%), sfiorando gli 1,5 miliardi di euro (250 milioni in più rispetto al 2019).

Il mercato del pedaggio autostradale, che rappresenta la seconda voce principale della Mobility in Italia dopo il trasporto aereo, nel 2022 vale nel complesso oltre 8,5 miliardi di euro (+6% sul 2021), superando leggermente il valore del transato del 2019, mentre il settore delle ZTL fa registrare una forte ripresa anno su anno (+32% sul 2021), ma il valore complessivo del comparto (62 milioni) resta ancora lontano dai 90 milioni del 2019.

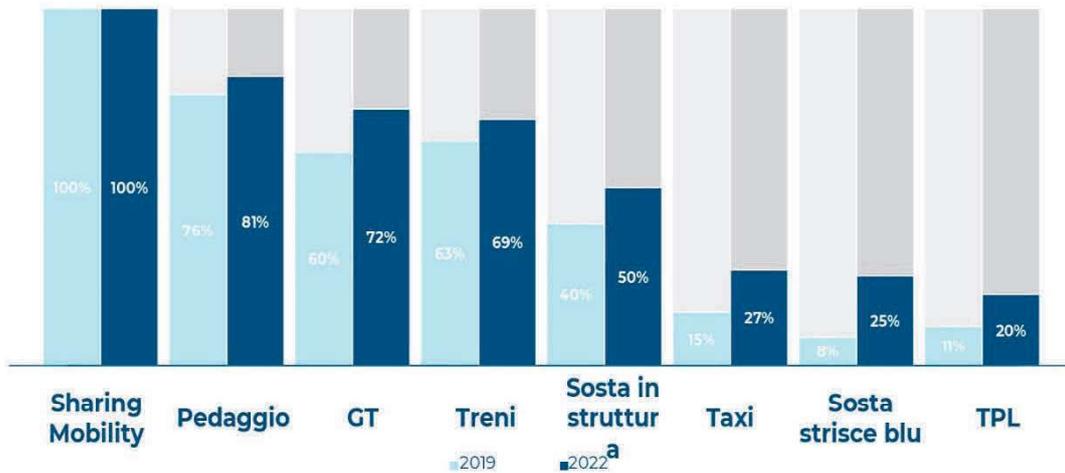
Per quanto concerne infine il mercato delle soste, quello su strisce blu nel 2022 ottiene una crescita di circa il 10% anno su anno, mentre il mercato delle soste in struttura, che comprende i pagamenti per i parcheggi effettuati nelle apposite strutture, sia urbane sia in aeroporti, porti e stazioni, cresce del 38% e nel 2022 supera il miliardo di euro di transato, sfiorando i livelli del 2019.



“A fronte di fattori positivi come l’allentamento della morsa della pandemia, che hanno fatto riprendere almeno in parte il turismo internazionale e i viaggi di lavoro, per il settore della Mobilità nel 2022 sono sorte nuove difficoltà come l’inflazione e i rincari delle materie prime” spiega Eleonora Lorenzini, direttrice dell’Osservatorio Innovazione Digitale nel Turismo del Politecnico di Milano. Ed aggiunge “Ciò nonostante alcuni comparti - quelli legati alla sharing mobility e agli spostamenti in auto e treno - sono già tornati ai livelli del 2019. Altri, complice anche l’aumento dei prezzi, hanno mostrato segnali di ripristino incoraggianti con valori pari o superiori ai due terzi rispetto al pre-pandemia”.

Circa gli strumenti di pagamento per l’acquisto di servizi di mobilità, nel 2022 il contante rimane lo strumento preferito dai consumatori nella quasi totalità dei casi, ma il digitale conferma la sua penetrazione in alcuni comparti facendo da volano al rilancio di mercati tradizionalmente più legati al pagamento fisico o in loco. È il caso degli autobus a medio-lungo raggio: aumenta, infatti, di 12 punti percentuali rispetto al 2019 l’incidenza dell’acquisto tramite carte e wallet proprietari degli operatori di trasporto. Anche i canali online diventano più rilevanti, passando dal 54% di incidenza nel 2019 al 64% nel 2022 e recuperando a valore circa l’80% del pre-pandemia.

Incidenza dei pagamenti cashless sul totale nel 2019 e 2022 per singolo comparto



Anche nel mercato del trasporto ferroviario si conferma il ricorso a strumenti elettronici sia per prenotare che per pagare: l'online incide, infatti, sul 59% dei volumi del comparto, segnando una crescita di ben 18 punti percentuali sul 2019.

“Il pagamento fisico resta prevalente per i servizi di mobilità urbana, come nel caso del trasporto tramite autobus, metropolitana e tram, dove più di 9 transazioni su 10 sono ad oggi fatte attraverso i canali più tradizionali. Tuttavia, il digitale sta aumentando la sua incidenza anche nei comparti da sempre legati al contante” commenta Valeria Portale, direttore dell'Osservatorio Innovative Payments del Politecnico di Milano. Ed infine *“il mercato dei taxi, dove i pagamenti tramite carta sono arrivati a rappresentare il 27% delle transazioni totali, ad esempio, rappresenta un chiaro segnale che testimonia come i consumatori, fra cui turisti e persone che viaggiano per lavoro, siano sempre più propensi ad utilizzare strumenti cashless”*.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI