



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

Facoltà di
Giurisprudenza

Data governance per i nuovi mercati della mobilità

Prof. Giuseppe Bellantuono

Mobilità, infrastrutture trasportistiche e digitalizzazione: quali sfide per la regolazione

ART, Torino, 3 ottobre 2024

Temi

- Tre rivoluzioni nella mobilità...
- ...ma le sinergie sono difficili da creare...
- ...se non si trova il modo di regolare le infrastrutture di dati

Tre rivoluzioni?



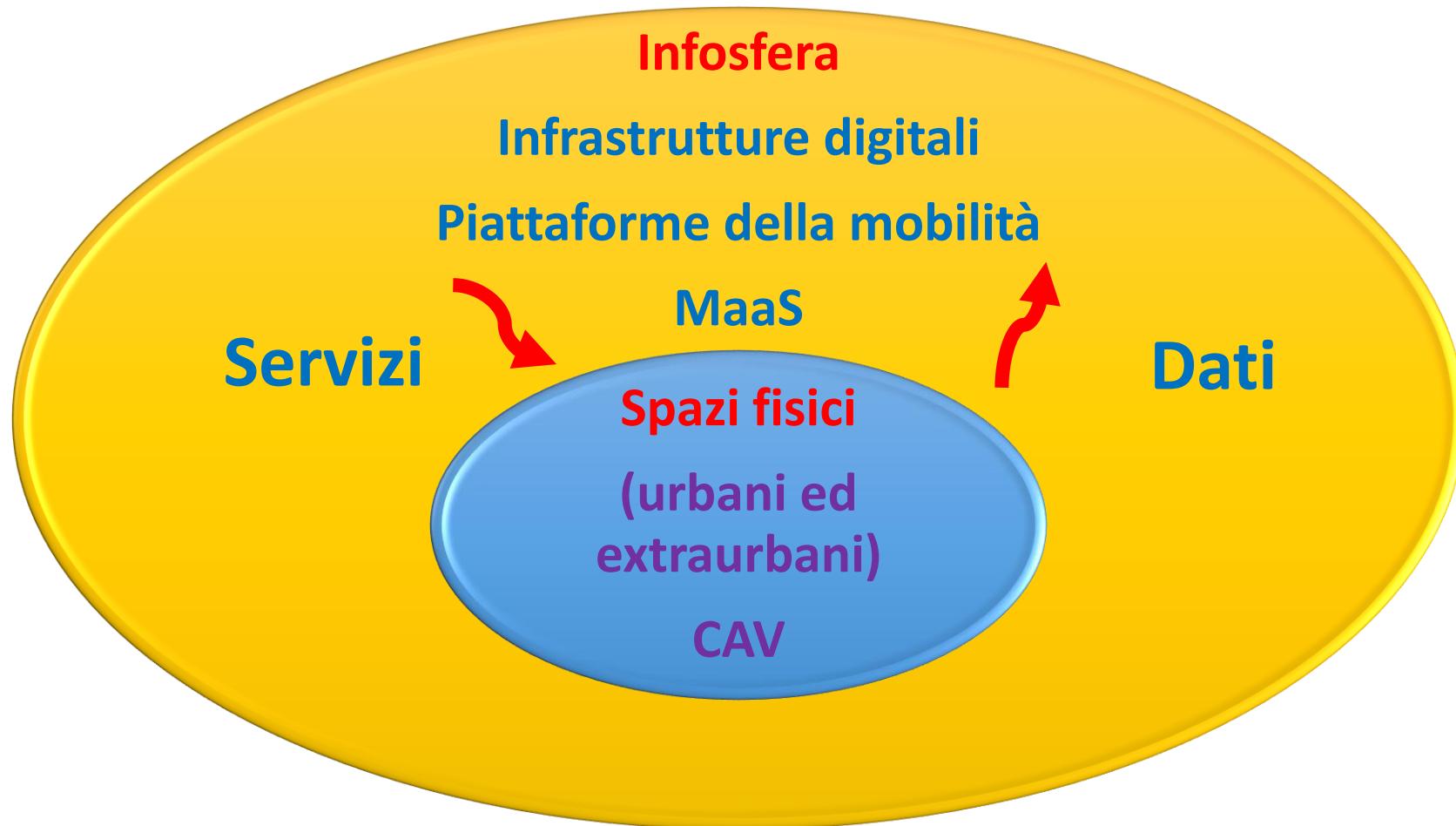
Quale ruolo per la regolazione?

**Creare sinergie
fra le tre rivoluzioni**

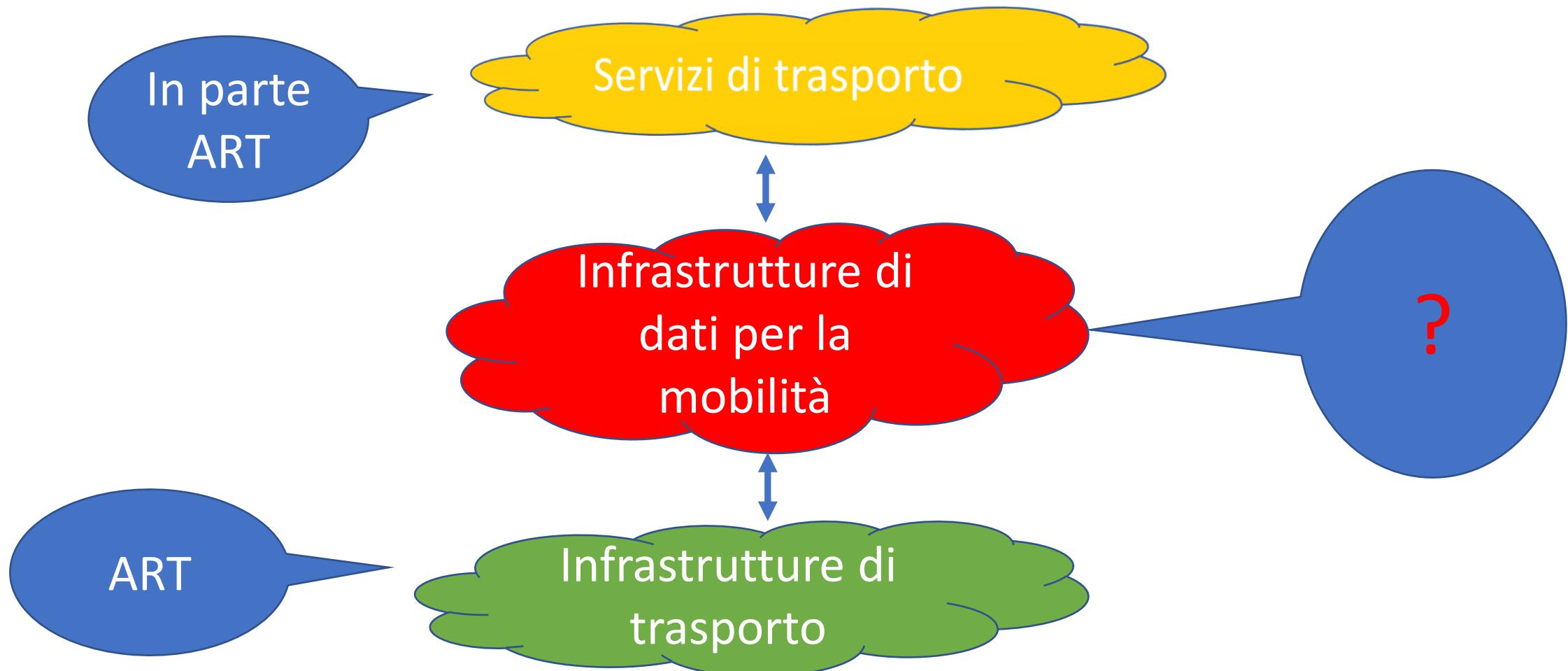
Sinergie: Regolare le infrastrutture di dati

- Le sinergie fra le tre rivoluzioni della mobilità diventano possibili solo se la regolazione delle infrastrutture di dati è adeguata
- Si tratta, quindi, di assegnare al regolatore delle infrastrutture fisiche di trasporto un **ruolo simmetrico** di regolatore delle infrastrutture di dati

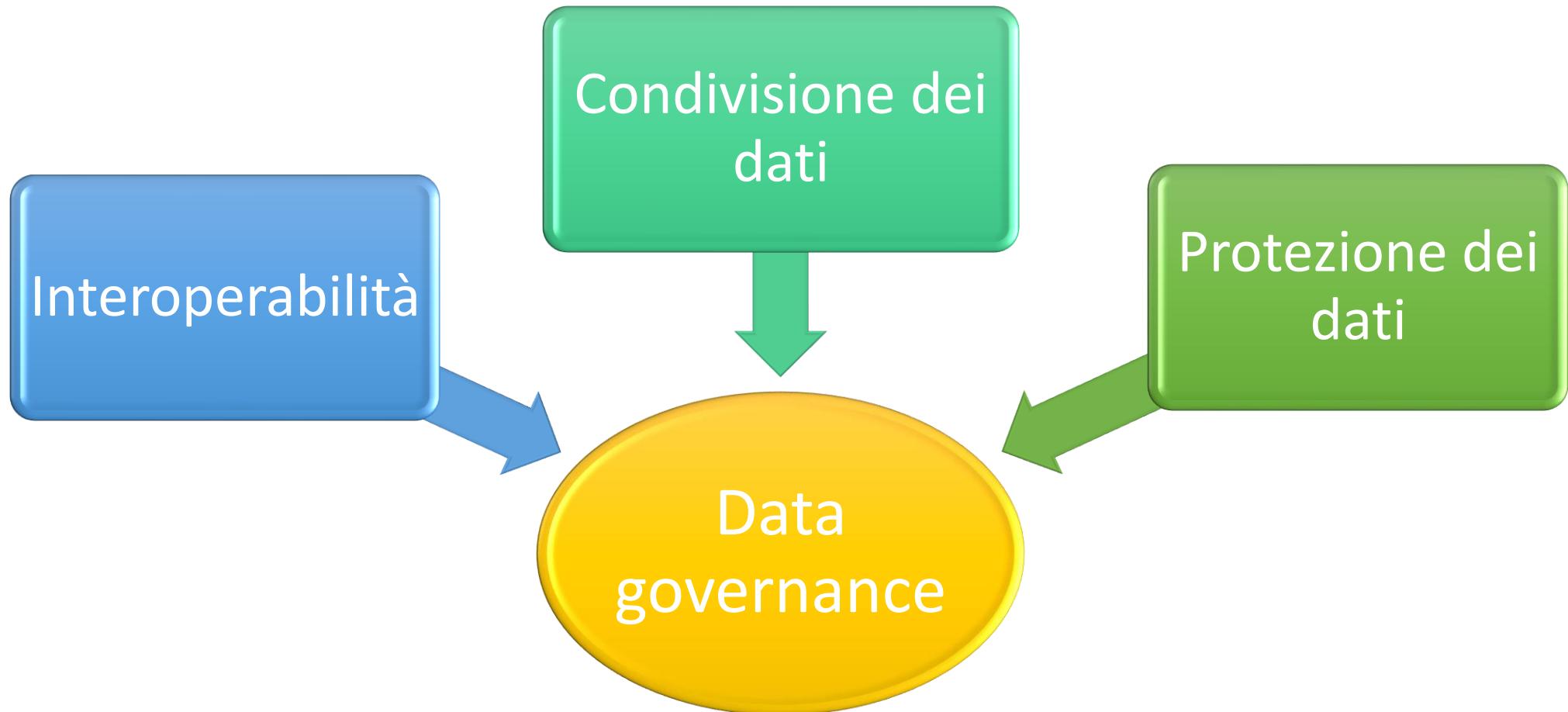
Ecosistemi della mobilità



Chi regola quali infrastrutture?



Ambiti principali della data governance



Data governance: regolazione orizzontale e settoriale

Regolazione orizzontale

- Dati personali
- Dati non personali
- Dati pubblici
- Dati sintetici

Regolazione settoriale

- ITS
- Spazi comuni
dati mobilità
- Dati veicoli

Mercati digitali

- DMA
- DSA
- AI Act

Regimi di condivisione dei dati

- Standards di **interoperabilità**
- Procedure per la **portabilità**
- **Compensazioni finanziarie**
- **Eccezioni** alla condivisione

Sinergie: coordinare i regimi di condivisione dei dati

FR

ART coordina
condivisione e
risolve
controversie

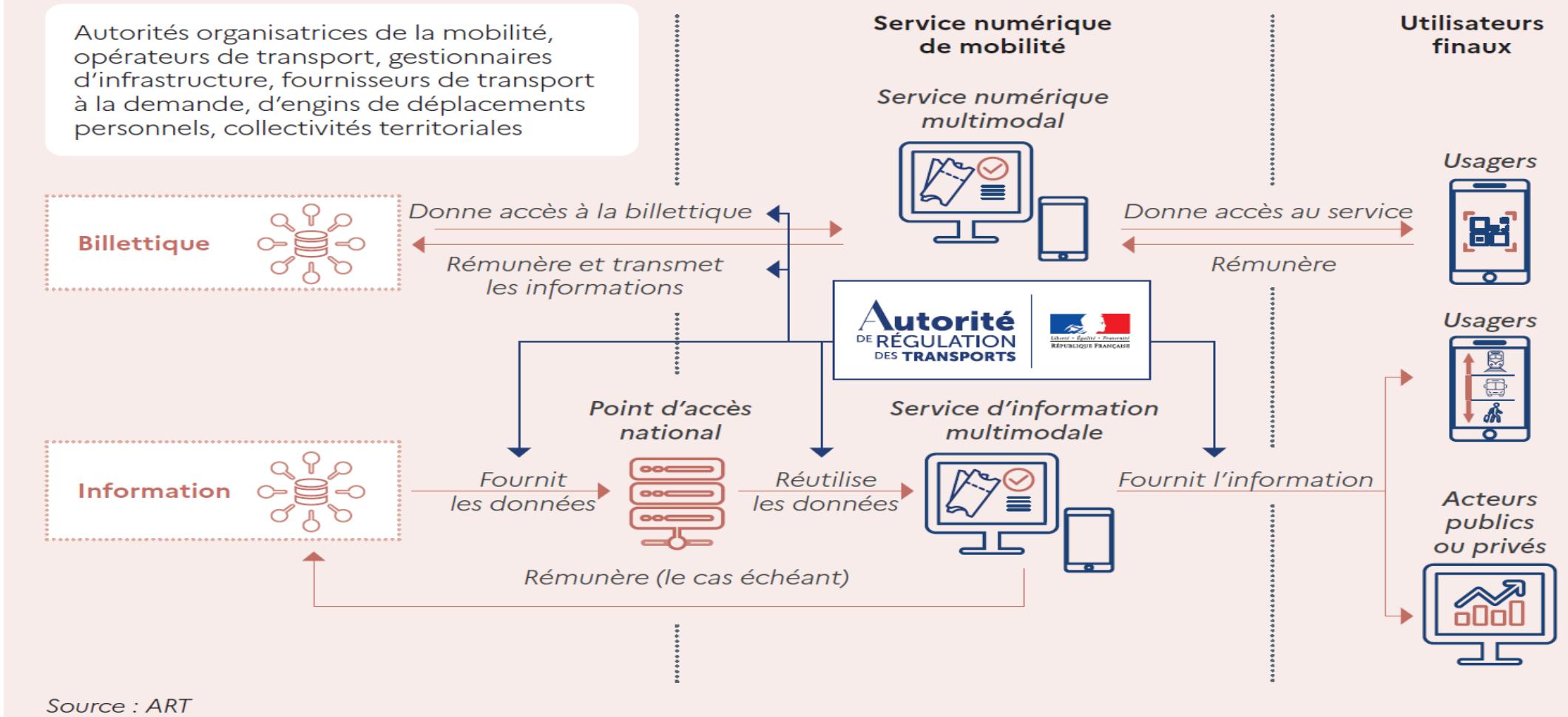
DE

BASt coordina
condivisione
BALM esercita
poteri di
controllo

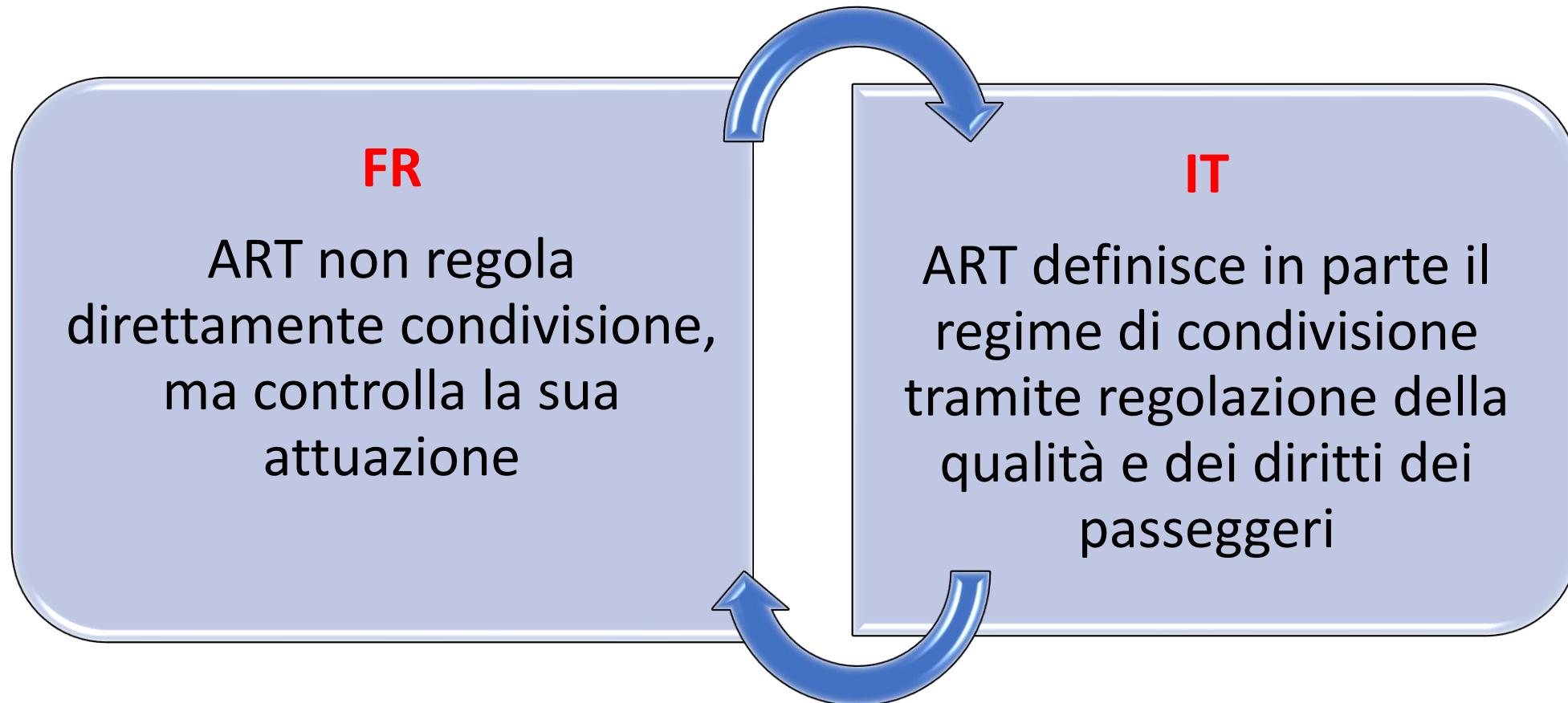
IT

ART coordina
condivisione e
risolve
controversie?

L'intervention de l'ART dans le développement des services numériques de mobilité



Condivisione dei dati in Francia e Italia



Creare sinergie: un esempio francese

- Art. L115-8-1 **Code des Transports**
- Le piattaforme di mobilità informano gli utilizzatori dell'**impatto ambientale** dei loro spostamenti
- In particolare, non favoriscono né l'uso di **veicoli individuali**, né l'uso intensivo di **strade secondarie**
- Propongono agli utilizzatori una **classificazione degli itinerari** basata sul loro impatto ambientale

Mobilitätsdatengesetz (proposta nel 2024)

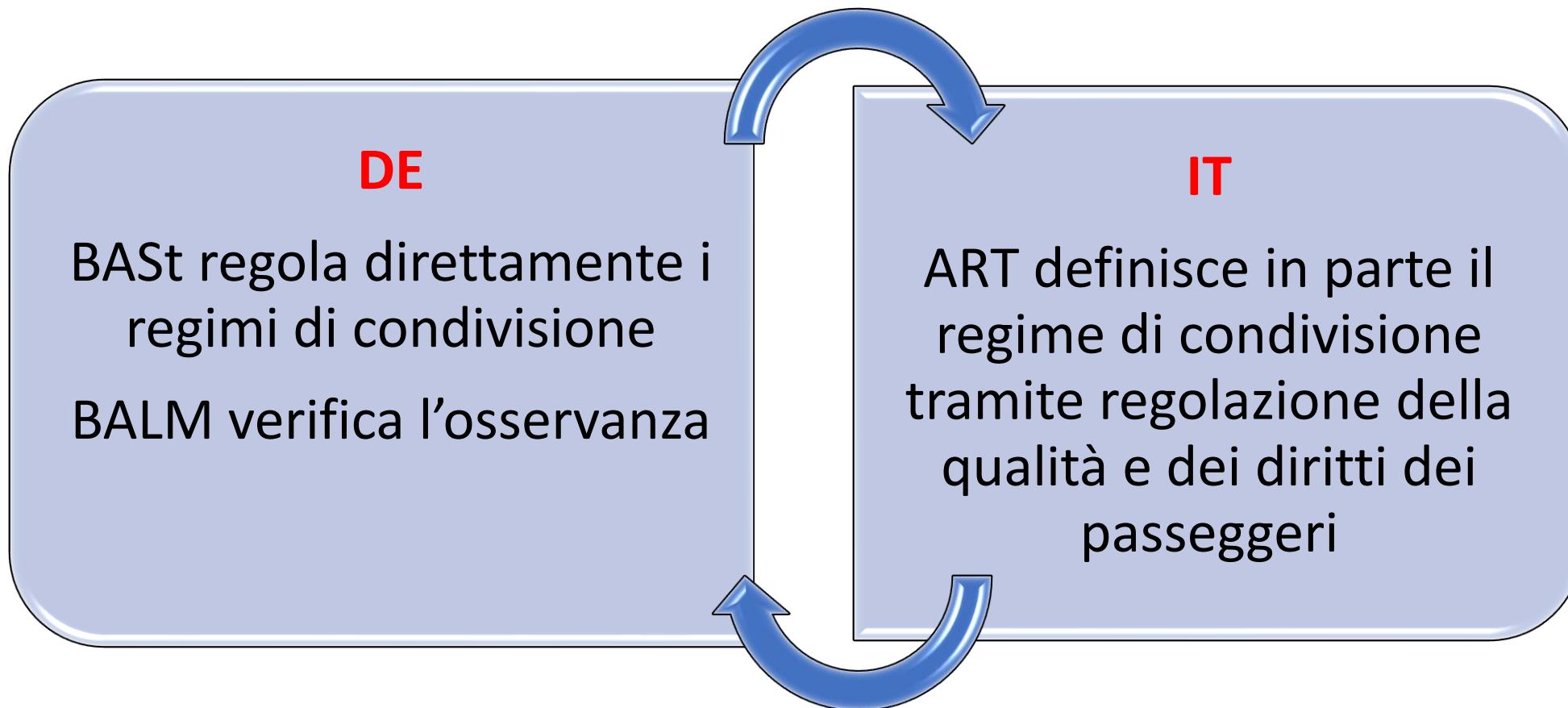
- **Obiettivi:**

1. abilitare e migliorare i viaggi multimodali e i servizi di informazione sul traffico in tempo reale,
2. garantire una migliore disponibilità e qualità dei dati,
3. ridurre gli ostacoli all'uso dei dati,
4. definire regole uniformi per la fornitura di dati in tutti i modi di trasporto,
5. creare norme chiare e semplici con il minor sforzo amministrativo possibile,
6. definire regole tecniche uniformi per una migliore interoperabilità almeno a livello dell'UE e
7. abilitare la prenotazione digitale e il pagamento tra fornitori di servizi di mobilità

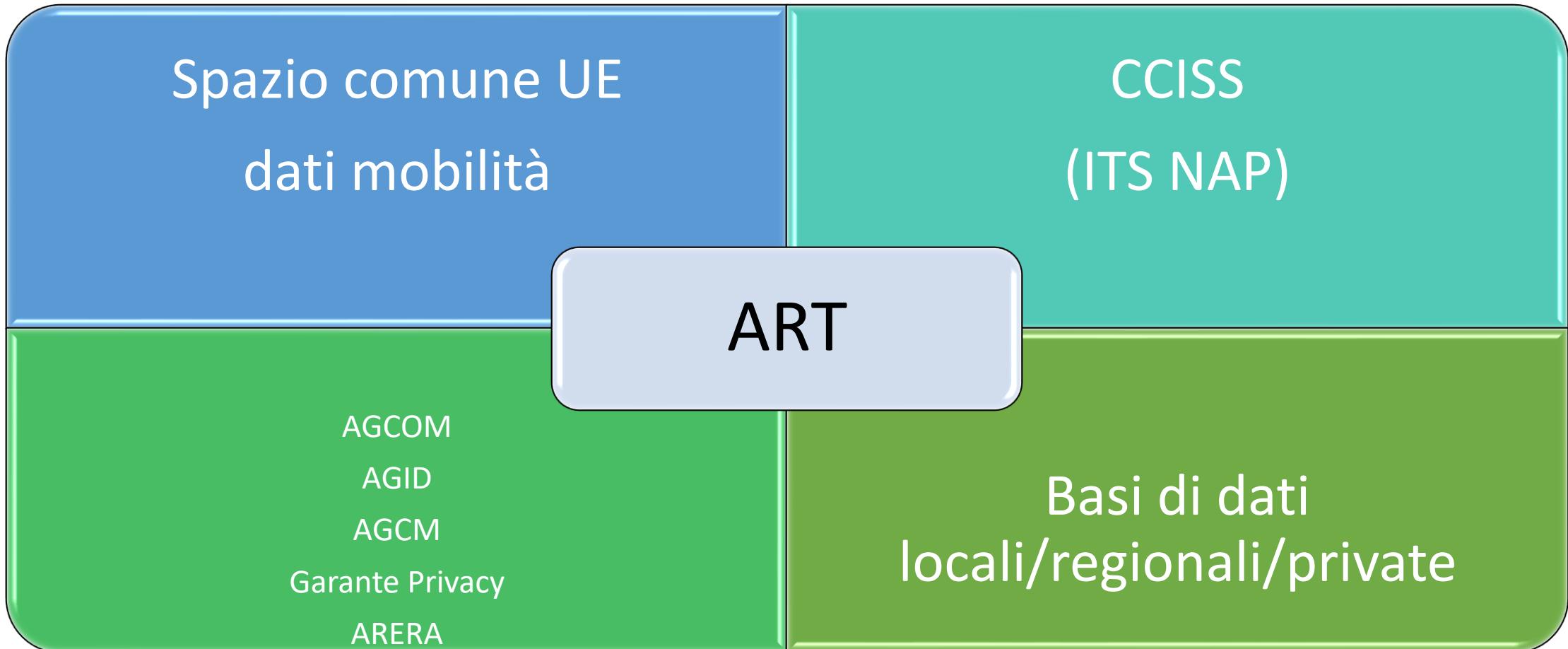
Mobilitätsdatengesetz: Coordinatore federale

- Al **BASt** (NAP tedesco) sono assegnati i compiti di **Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten**
- Emana linee guida sugli standard, la qualità, le licenze e i processi di collaborazione fra titolari e utilizzatori dei dati (**regime di condivisione dei dati**)
- Collabora con i coordinatori regionali dei dati per la mobilità
- Il **BALM** (agenzia indipendente) assicura il rispetto delle linee guida del BASt

Condivisione dei dati in Germania e Italia



Il futuro della regolazione italiana?



Coordinare i regolatori: i data-opoli

- Possibilità di interventi significativi del **diritto della concorrenza** nel settore dei trasporti nei prossimi anni...
- ...Ma necessità di **regolazione ex-ante su due versanti**:
 - 1) Controllo sulla governance delle piattaforme
 - 2) Definizione di obblighi di servizio pubblico per le piattaforme

Data-opoli per i CAVs?

- Le economie di scala fanno supporre che le piattaforme di gestione dei CAVs saranno **oligopolisti o monopoli naturali**
- **Accesso ai dati dei veicoli** ancora controverso (iniziativa legislative UE in questa legislatura?)
- **Gli intermediari** dei dati previsti dal DGA consentiranno di prevenire i data-opoli?

Alphabet e al. c. AGCM (C-233/23)

- Per AGCM (2021), il rifiuto di Google di consentire **l'interoperabilità** dell'applicazione per le ricariche elettriche di Enel X con il sistema Android Auto configura un abuso di posizione dominante
- Per l'AG Medina (sett. 2024), il rifiuto di consentire l'interoperabilità è giustificato solo in **circostanze eccezionali**: impossibilità tecnica, problemi di funzionamento della piattaforma, conflitto con modello economico
- Se la Corte seguirà questa impostazione, le **negoziazioni** fra piattaforme e sviluppatori non saranno più semplici...

Diritti dei passeggeri e protezione dei dati

- **Si può favorire l'innovazione senza diminuire la privacy?**

- **Due proposte:**
 - 1) Data policy di ART per bilanciare i due obiettivi
 - 2) Procedure di condivisione dei dati della mobilità che adattino la disciplina orizzontale al settore dei trasporti

Giustizia per la mobilità

- **Quali ingiustizie vogliamo evitare?**

- a) Chi ha accesso alle forme innovative di mobilità?
- b) Chi partecipa alla progettazione dei nuovi modelli di mobilità?
- c) Quali forme di conoscenza alternative e minoritarie sono utilizzate per valutare i benefici dei nuovi modelli di mobilità?
- d) Con quali indicatori misuriamo la povertà nei trasporti e le sue connessioni con altre forme di povertà?

Sinergie per le infrastrutture di dati: Un'agenda per i regolatori

Agenda	Regolazione orizzontale o settoriale?
Coordinare i regolatori	Orizzontale
Regimi di condivisione dei dati	Settoriale
Modelli di governance per le piattaforme della mobilità	Settoriale
Bilanciare protezione dei dati e innovazione	Orizzontale e settoriale

Prospettive

- Sostenibilità ambientale, concorrenza, innovazione, protezione dei dati personali: **non sono obiettivi contrastanti**
- Ma le **sinergie** vanno costruite tramite la regolazione
- Le **infrastrutture di dati** sono l'ambito in cui gli interventi regolatori possono rilevarsi più efficaci