

Relazione annuale al Parlamento 2026

CONFERENZA STAMPA

22 settembre 2026

Sala Caduti di Nassirya, Senato della Repubblica



ART

RELAZIONE ANNUALE ART 2026

- ATTIVITÀ SVOLTA DAL 1° LUGLIO 2025 AL 30 GIUGNO 2026 -

1. LA REGOLAZIONE ALLA PROVA DELL'EQUITÀ INTERGENERAZIONALE

2. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

3. REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

4. DIRITTI DEI PASSEGGERI E DEGLI UTENTI

5. ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

I.1. LA REGOLAZIONE ALLA PROVA DELL'EQUITÀ INTERGENERAZIONALE

Nel settore dei trasporti, l'equità intergenerazionale richiede scelte capaci di preservare le opportunità di mobilità, sviluppo e partecipazione delle generazioni future

RIFERIMENTO NORMATIVO

La Valutazione di Impatto Generazionale (VIG) è lo strumento introdotto nell'ordinamento italiano (legge 10 novembre 2025, n. 167) per perseguire l'equità generazionale attraverso la valutazione degli effetti delle decisioni pubbliche sulle nuove generazioni

PRINCIPI

Mobility justice: capacità di organizzare e regolare sistemi di trasporto per un accesso alla mobilità sempre più equa

Contrasto alla transport poverty: difficoltà per i singoli e le famiglie ad accedere a servizi essenziali a causa di limiti economici, geografici o infrastrutturali legati ai trasporti

I.2. LA REGOLAZIONE ALLA PROVA DELL'EQUITÀ INTERGENERAZIONALE

Queste considerazioni si inseriscono in un più ampio paradigma di sostenibilità delle politiche pubbliche, declinato nelle sue tre dimensioni fondamentali: ambientale, economica e sociale.

Paradigma già presente nella regolazione di Art:

ATTENZIONE ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

decarbonizzazione e transizione ecologica
mobilità più efficiente e sostenibile

ATTENZIONE ALLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

investimenti e innovazione
uso efficiente delle risorse pubbliche e private

ATTENZIONE ALLA SOSTENIBILITÀ SOCIALE

accessibilità e inclusione
tutela degli utenti e delle categorie più fragili
contrasto alle disuguaglianze

I.3. LA REGOLAZIONE ALLA PROVA DELL'EQUITÀ INTERGENERAZIONALE

L'Autorità ha avviato un percorso di sperimentazione per estendere le proprie Analisi di impatto della regolazione anche allo strumento della Valutazione di impatto generazionale (VIG)

«le decisioni del regolatore devono perseguire il benessere della collettività nel suo complesso, transcendendo gli interessi particolari, inclusi quelli della singola generazione»

John Rawls, filosofo - tra gli ispiratori delle dottrine alla base dell'equità intergenerazionale

2.1. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

AUTOSTRADE



NOVITÀ NORMATIVE

RIFORMA CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 (legge n. 193/2024) e d.l. n. 73/2025 (c.d. decreto infrastrutture)



NUOVE COMPETENZE PER L'AUTORITÀ

PRINCIPALI ELEMENTI INTRODOTTI

- ☐ potenziamento delle competenze ART su affidamenti e PEF sia per nuove concessioni che per le vigenti
- ☐ riconoscimento carattere prescrittivo e vincolante ai pareri rilasciati dall'Autorità sui PEF elaborati dai concessionari
- ☐ definizione della disciplina per l'estinzione della concessione per inadempimenti e l'adozione di un Piano nazionale di investimenti autostradali

2.2. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

AUTOSTRADE



AGGIORNAMENTO DEL SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

DELIBERE N. 240 E 241/2025

2024

Le cifre dell'infrastruttura autostradale



27 concessioni autostradali e di trafori⁵⁸⁸

6.004,9 km di rete autostradale a pedaggio

1.361,5 km di rete autostradale non a pedaggio

466 aree di servizio

24 concessioni autostradali di rete a pedaggio

3 trafori internazionali

25,8 km di trafori internazionali

89,7 miliardi di veicoli-km

Fonte: database ART; dati di traffico sulla rete autostradale non a pedaggio in gestione ad ANAS non disponibili.

PRINCIPALI ELEMENTI INTRODOTTI

- ☐ tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) allineato a valori di mercato, anche attraverso un meccanismo di aggiornamento periodico
- ☐ poste figurative: nuova disciplina. Le voci relative alla remunerazione del capitale investito vengono legate ai soli investimenti realizzati. Sono stati eliminati quei meccanismi che nel passato generavano effetti «distorsivi»
- ☐ equilibrio economico-finanziario delle concessioni. Sono definiti nuovi criteri per la misurazione, con meccanismi di compensazione in caso di disequilibri
- ☐ introdotti specifici KPI per un monitoraggio più efficace e oggettivo della performance, che incentivi l'efficienza e stimoli la qualità del servizio e il contenimento dei costi a carico dei cittadini

2.3. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

AUTOSTRADE



INTRODUZIONE DEL RIMBORSO DEL PEDAGGIO

DELIBERA N. 21 I/2025

PRINCIPALI ELEMENTI INTRODOTTI

Introdotti un principio e un diritto inediti in Europa:

- ☐ **PRINCIPIO:** *pay per use*, il pedaggio deve essere equo e proporzionato al servizio realmente fruito
- ☐ **DIRITTO:** rimborso

RIMBORSO PER BLOCCO TRAFFICO

60-119 minuti di blocco	rimborso pari al 50%;
120-179 minuti di blocco	rimborso pari al 75%;
blocco superiore a 180 minuti	rimborso integrale (100%)

RIMBORSO IN CASO DI CANTIERI

(L'entità del rimborso è calcolata in funzione delle caratteristiche del cantiere e del maggior tempo di percorrenza dovuto al cantiere stesso)

percorsi con lunghezza inferiore ai 30km	rimborso attivo sempre
percorsi con lunghezza inferiore tra i 30 e 50 km	rimborso attivo con ritardo di almeno 10 min
percorsi con lunghezza superiore ai 50 km	rimborso attivo con ritardo di almeno 15 min

2.4. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

AUTOSTRADE



ELEMENTI APPLICATIVI

- ☐ App comune a tutti i concessionari
- ☐ prima fase di applicazione fino al 31 dicembre 2027

ENTRATA IN VIGORE

- ☐ entro il 1° giugno 2026 tratte gestite dal medesimo concessionario
- ☐ entro il 1° dicembre 2026 tratte gestite da più concessionari

MODALITA' RIMBORSO

Per gli utenti registrati sul sito del concessionario o sull'App in caso di cantieri:

- ☐ entro 25 giorni su carta o telepedaggio indicato alla registrazione
- ☐ entro 30 giorni per pagamenti con altre modalità

Per gli utenti non registrati e in caso di traffico bloccato attraverso sito web, telefono, punti fisici ETC... entro 30 gg

RECUPERO DEI COSTI/CANTIERI:

- a regime, gli importi corrisposti agli utenti non possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio;
- per le sole concessioni già vigenti meccanismo di recupero parziale e temporaneo delle somme sul pedaggio. Impatto praticamente impercettibile per gli utenti

RECUPERO DEI COSTI/BLOCCO TRAFFICO:

i rimborsi possono essere recuperati dai concessionari tramite il pedaggio.

Possibilità condizionata ad eventi di forza maggiore (oggettivamente dimostrati dal concessionario)

2.5. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

AUTOSTRADE



TARIFFE DI PEDAGGIO PER L'ATTRAVERSAMENTO DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

PARERE N. 39/2026

L'ART ha ritenuto il Piano adeguato all'attuale fase di impostazione e avvio del progetto.

La definizione di un sistema tariffario specifico per la fase di esercizio potrà essere valutata solo in prossimità dell'entrata in operatività dell'opera.

Raccomandata l'implementazione di un sistema di monitoraggio continuo finalizzato a verificare la sostenibilità economico-finanziaria del progetto e la corretta allocazione dei rischi tra i soggetti coinvolti per tutelare l'equilibrio della concessione.

2.6. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

SUBCONCESSIONI AUTOSTRADALI

CONFERMA DEL CARATTERE ESCLUSIVO DELLE COMPETENZE ARTI SULLE AREE DI SERVIZIO

Con la statuizione del TAR Lazio che dichiara illegittime le disposizioni non compatibili con la regolazione dell'Autorità contenute nel decreto interministeriale MIT-MASE sul «Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimenti autostradali»

ATTIVITÀ DI VIGILANZA

In merito agli affidamenti in subconcessione «oil» e «non oil» è proseguita l'attività sulle procedure di gara ad evidenza pubblica favorendo:

- ☐ apertura del mercato
- ☐ partecipazione di operatori specializzati
- ☐ installazione di infrastrutture di ricarica elettrica
- ☐ contenimento dei prezzi soprattutto per i generi alimentari di maggior consumo anche attraverso l'introduzione di un «paniere» di riferimento



2.7. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

FERROVIE



NOVITÀ NORMATIVE

RIFORMA PNRR

Attuazione del PNRR per il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria (decreto-legge n.19/2026)

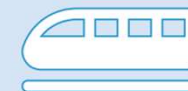


NUOVA COMPETENZA: PARERE SUI CONTENUTI DEL DSPM

PARERE N. 33/2026

2024

Le cifre del trasporto ferroviario



20 gestori dell'infrastruttura	19.532 km di rete ferroviaria	55,8 miliardi di passeggeri-km	840,7 ⁶²¹ milioni di passeggeri
26 imprese di trasporto passeggeri	24 imprese di trasporto merci	24,7 miliardi di tonnellate-km	96,4 milioni di tonnellate di merci

Fonte: database ART

DOCUMENTO STRATEGICO PLURIENNALE DELLA MOBILITÀ FERROVIARIA DI PASSEGGERI E MERCI

L'ART ha analizzato la coerenza degli investimenti e formulato riflessioni generali sulla base dell'esperienza maturata:

- ❑ la necessità di intendere il sistema ferroviario italiano integrato e sinergico alle altre modalità di trasporto
- ❑ l'esigenza di ridare centralità al Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)

Infrastrutture sature: il DSPM dovrebbe contenere previsioni di interventi strutturali per il potenziamento della capacità ferroviaria e il miglioramento dei servizi erogati

(Es: la linea c.d. «Direttissima» Roma-Firenze per la quale ART ha suggerito il sestuplicamento della tratta)

Rif: Regolamento UE 2026/1184 sull'utilizzo della capacità ferroviaria e Regolamento TEN-T (UE 2024/1679)

2.8. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

FERROVIE



NOVITÀ NORMATIVE

RIFORMA PNRR

Attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza per il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria (decreto-legge n.19/2026)



NUOVE COMPETENZE

- ☐ individuare, d'intesa con il MIT e sentito il MEF, i KPI e i criteri di qualità da inserire nel prossimo contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura nazionale
- ☐ monitoraggio del conseguimento dei relativi obiettivi intermedi e finali, anche per il management

AVVIO DEL PROCEDIMENTO PER L'AGGIORNAMENTO DEI CRITERI PER L'ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

DELIBERA N.49/2026

(Rev delibera n. 70/2014 alla luce del nuovo quadro regolatorio europeo e dei cambiamenti delle dinamiche del mercato ferroviario)

OBIETTIVI PRINCIPALI

- ☐ aggiornamento dei criteri di priorità per l'allocazione della capacità quadro e della capacità annuale
- ☐ possibilità per il gestore di definire, in condizioni di saturazione, capacità pre-allocata
- ☐ salvaguardare le esigenze e le priorità di accesso degli operatori che effettuano servizio passeggeri con obblighi di servizio pubblico e servizi di trasporto merci
- ☐ rafforzare ulteriormente la fase di consultazione tra Gestore e richiedenti capacità

2.9. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

FERROVIE



DEFINIZIONE DEI MECCANISMI DI CORRETTIVI ECONOMICI SUI LIVELLI TARIFFARI CORRELATI ALLA QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO DAL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

DELIBERA N. 116/2025 E 60/2026

Il nuovo atto di regolazione prevede:

- ☐ modelli di esercizio aggiornati ogni 5 anni e prima dell'inizio del periodo tariffario dal gestore
- ☐ premi e penalità sui canoni medi unitari correlati alla qualità del servizio reso, con specifici KPI
- ☐ azioni che preservino l'adeguata contendibilità dell'accesso all'infrastruttura da parte dei richiedenti

LA DELIBERA AGCM N. 31869 DEL 3 MARZO 2026 E IL RUOLO DELL'ART

Con delibera n. 31869 del 3 marzo 2026 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato interveniva in materia di allocazione della capacità ferroviaria, imponendo al gestore dell'infrastruttura nazionale l'assegnazione di ulteriori tracce ferroviarie ad un nuovo operatore

Tenuto conto che:

- Il tema dell'allocazione della capacità ferroviaria necessita di analisi dettagliate relativamente alle possibili ricadute sugli equilibri complessivi del sistema ferroviario, anche alla luce delle attuali criticità infrastrutturali e della saturazione di alcune tratte della rete
- la materia è oggetto del procedimento avviato con la delibera ART n. 49/2026 e di esclusiva prerogativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti
- tale provvedimento non considera il lungo e complesso lavoro istruttorio svolto dall'ART

l'ART ha dovuto impugnare il provvedimento in questione, per i profili attinenti alle proprie competenze regolatorie

2.10. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

PORTI



REVISIONE E INTEGRAZIONE DELLA PRIMA REGOLAZIONE DELL'AUTORITÀ IN MATERIA DI ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

DELIBERA N. 242/2025

(Rev. delibera n. 57/2018 per garantire accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali)

PRINCIPALI ELEMENTI INTRODOTTI

- ☐ regole più trasparenti per il rilascio delle concessioni e l'erogazione dei servizi
- ☐ concessioni basate su costi pertinenti ed effettivi, su strumenti di contabilità regolatoria introdotti dall'ART
- ☐ strumenti di monitoraggio e analisi del mercato sulla base di benchmark di settore ed individuazione di KPI
- ☐ disciplina specifica per la regolazione dell'accesso alle infrastrutture essenziali

2024

Le cifre del trasporto marittimo



280
porti

67
gestiti dalle
AdSP

93 milioni
di passeggeri
(imbarchi e sbarchi)

84,9% quota
di passeggeri con
origine/destinazione
nazionale

11 vettori affidatari
di CdS di cabotaggio
marittimo

446 mila
navi arrivate

489 milioni
di tonnellate di merci
(imbarchi e sbarchi)

32,1%
quota di merci con
origine e destinazione
nazionale

Fonte: Istat, MIT (CNIT 2022-2023), database ART.

2.1.1. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

PORTI



**AVVIO DEL PROCEDIMENTO DEDICATO ALL'INDIVIDUAZIONE DEI CRITERI PER LA DURATA DELLE CONCESSIONI
(FUNZIONE ATTRIBUITA DAL D.M.N. 110/2023)**

DELIBERA N. 27/2026

Vista l'importanza della materia si è deciso di avviare un procedimento ad hoc anche per favorire la partecipazione di tutti gli stakeholder.

Fondamentale anche per il settore portuale che la regolazione fornisca misure stabili e uniformi per favorire la programmazione degli investimenti e l'attrazione dei capitali privati.

2.12. ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE

AEROPORTI



APPLICAZIONE DELLE MISURE RELATIVE AI MODELLI TARIFFARI

Proseguita l'attività di verifica delle conformità e avvio di procedimenti di revisione di periodo con misure correttive.

In particolare hanno riguardato:

- ☐ la determinazione della base tariffaria regolata
- ☐ l'allocazione dei costi tra i diversi servizi aeroportuali
- ☐ la coerenza dei piani di investimento
- ☐ la corretta quantificazione dei parametri economico-finanziari rilevanti ai fini tariffari

2024	Le cifre del trasporto aereo			
	45 aperti al traffico commerciale ⁶⁰⁹	218,4 milioni di passeggeri ⁶¹⁰	1,5 milioni di movimenti ⁶¹¹	1,2 milioni di tonnellate di merci ⁶¹²
		33,2% quota di passeggeri con origine/destinazione nazionale	68,6% quota di passeggeri trasportati dai primi 10 vettori ^{613, 614}	59,0% quota di merci trasportate dai primi 10 vettori

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC, "Dati di traffico 2024"; dati riferiti ai servizi di linea e charter.

ATTIVITÀ DI VIGILANZA

L'Autorità ha vigilato sull'ottemperanza alle proprie misure di regolazione anche accogliendo le proposte di impegni presentate dai vari gestori per le violazioni contestate.

Si segnalano due ordini di restituzioni all'utenza per un valore complessivo **di oltre 70 milioni di euro**.

3.1. REGOLAZIONE DEI SERVIZI

NOVITÀ NORMATIVE

**ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DI
RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)**

NUOVE COMPETENZE ART

TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE PASSEGGERI

> pareri alle Regioni su individuazione e aggiudicazione dei contratti di servizio e dimensione dei lotti per le gare del trasporto pubblico.

TPL PASSEGGERI SU STRADA E PER FERROVIA

> regolazione Art estesa ai contratti di servizio del TPL passeggeri su strada e ferrovia per tutte le procedure di affidamento ammesse dall'ordinamento.

3.2. REGOLAZIONE DEI SERVIZI

TRASPORTO FERROVIARIO



REVISIONE DELLE DIRETTRICI INTERCITY DELLA GARA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI 2028-2042

La regolazione ART guiderà il processo di revisione delle direttrici Intercity, in particolare:

- ☐ analisi della domanda
- ☐ selezione delle relazioni sulle quali mantenere gli OSP
- ☐ suddivisione dei servizi in lotti contendibili
- ☐ definizione delle modalità di finanziamento più adeguate

Si tratta di una importante novità nel comparto della media-lunga percorrenza e un elemento cardine nel processo di progressiva liberalizzazione del settore

3.3. REGOLAZIONE DEI SERVIZI

TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE



ADOZIONE DELLE LINEE GUIDA PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE

- ❑ sempre in ambito PNRR, la Legge per il mercato e la concorrenza 2025 ha introdotto l'adozione di specifiche Linee guida elaborate nel rispetto del Regolamento (CE) N. 1370/2007 da parte dell'Autorità
- ❑ le Linee guida saranno adottate entro il 2026 a conclusione della consultazione pubblica avviata con delibera n. 101/2026
- ❑ obiettivo: supportare le amministrazioni nell'adozione delle misure per il miglioramento delle procedure di affidamento e l'incremento della contendibilità

2024	Le cifre dei servizi di trasporto stradale			
	54 autostazioni soggette alla delibera n. 56/2018	161,8 miliardi di posti-km offerti dai servizi su strada	125,4 miliardi di posti-km offerti dai servizi bus	82,3% passeggeri-km trasportati dai servizi bus
	9 designate ex reg. (UE) 181/2011	36,7 miliardi di passeggeri-km trasportati dai servizi su strada	30,2 miliardi di passeggeri-km trasportati dai servizi bus	76,7% posti-km totali offerti dai servizi bus

Fonte: MIT, database ART; il trasporto su strada passeggeri include autolinee, metropolitane e tranvie.

3.4. REGOLAZIONE DEI SERVIZI

TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE



INDIVIDUAZIONE DEI COSTI DI RIFERIMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU STRADA

DELIBERA N. 91/2026

L'Autorità ha portato a compimento l'attività avviata nel 2023. Un procedimento complesso che ha richiesto due consultazioni, concluso con l'adozione della delibera n. 91/2026.

È prevista una fase di prima attuazione delle misure e l'avvio di un procedimento per la fase «a regime» nel corso del 2027.

L'atto include:

- ☐ modelli analitici per la stima delle voci di costo principali
- ☐ KPI di efficienza ed efficacia

Obiettivi:

- ☐ quadro metodologico per garantire affidamenti contendibili
- ☐ basi d'asta attrattive
- ☐ efficientamento delle gestioni
- ☐ contenimento degli oneri di finanza pubblica

3.5. REGOLAZIONE DEI SERVIZI



TRASPORTO MARITTIMO E SERVIZIO TAXI



REVISIONE DELL'ATTO DI REGOLAZIONE SULLA DISCIPLINA PROPEDEUTICA AGLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI MARITTIMI DI TRASPORTO PASSEGGERI

DELIBERA N. 59/2026

Le nuove misure riguardano:

- ☐ definizione delle tempistiche relative alla verifica del mercato
- ☐ dettaglio dei principi e dei criteri da adottare per la definizione dei lotti di gara
- ☐ nuova disciplina sui beni strumentali a servizio
- ☐ affinamento degli strumenti economici: matrice dei rischi, schemi di PEF per il calcolo della compensazione a base di gare e modelli di contabilità regolatoria

LA SENTENZA N. 8674 DEL 7 NOVEMBRE 2025 DEL CONSIGLIO DI STATO SUL SERVIZIO TAXI

Nell'ambito del trasporto pubblico non di linea (servizio taxi) il Consiglio di Stato ha confermato la legittimità dell'intervento dell'Autorità nell'ambito dei pareri resi ai Comuni che hanno promosso l'incremento delle licenze, determinando quindi una riduzione dell'indennizzo previsto per i soggetti già titolari di licenze rispetto al valore di mercato e favorendo una più ampia partecipazione ai bandi.

4. DIRITTI DI PASSEGGERI E UTENTI

AVVIATA LA REVISIONE PER RAFFORZARE LA TUTELA DEI DIRITTI DEGLI UTENTI DEI SERVIZI FERROVIARI E LE RELATIVE INFRASTRUTTURE

DELIBERA N. 42/2026

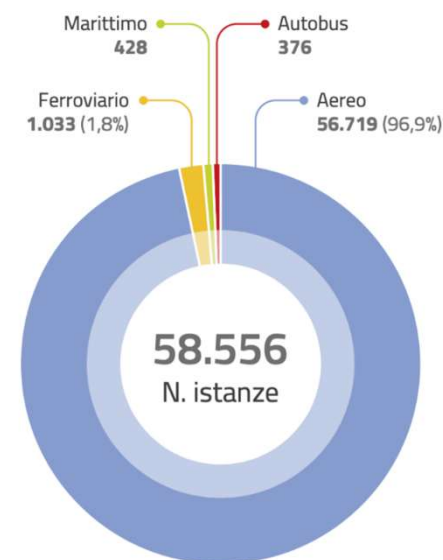
Obiettivo: rafforzare la tutela dei diritti degli utenti e garantire un'informazione più efficace e maggiore trasparenza. Il termine è previsto per il 31 dicembre 2026

RISOLUZIONE NON GIURISDIZIONALE DELLE CONTROVERSIE (ADR)

Cresce il ricorso alle procedure di risoluzione non giurisdizionale delle controversie (ADR): in 3 anni l'Autorità ha gestito 58.556 istanze ed il riconoscimento di rimborsi per un valore di 7 milioni di euro

SPERIMENTAZIONE INTELLIGENZA ARTIFICIALE

- ❑ avviata una sperimentazione di metodologie di data processing con strumenti di intelligenza artificiale (AI) per la gestione dei reclami
- ❑ nuova versione dell'assistente virtuale *SmartBot* sviluppata con una piattaforma basata sull'Intelligenza Artificiale generativa



Fonte: elaborazione ART; dati aggiornati al 30 giugno 2026.

5. ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

ART PARTECIPA ALLA RETE EUROPEA DEI REGOLATORI FERROVIARI (ENRRB)

L'Autorità ha preso parte all'insediamento e alle prime determinazioni dell'*European network of rail regulatory bodies* (ENRRB) su:

- ☐ avanzamento dei negoziati dei regolamenti c.d. «*Ominibus*» e «*Multimodal*» sulla tutela dei diritti dei passeggeri
- ☐ avviamento dell'esame del pacchetto di misure «passeggeri» o «ticketing» per il funzionamento delle piattaforme digitali per la bigliettazione multimodale, che consentirà all'Autorità di intervenire nella regolazione del mercato digitale dei titoli di viaggio

IL SEGRETARIO GENERALE ALESSIO QUARANTA NEL BUREAU DEL NETWORK OF ECONOMIC REGULATORS (NER)

Nomina che rafforza il ruolo dell'Autorità in ambito OCSE.

ART contribuisce alla riflessione su temi come:

- ☐ la riduzione degli oneri amministrativi sui soggetti regolati
- ☐ l'impiego dell'intelligenza artificiale nella regolazione economica
- ☐ il rafforzamento della resilienza dei regolatori in situazioni di crisi sistemiche

Relazione annuale al Parlamento 2026

CONFERENZA STAMPA

22 settembre 2026

Sala Caduti di Nassirya, Senato della Repubblica

Via Nizza 230
10126 Torino

Via di Monte Savello n. 30
00186 Roma

CONTATTI

telefono: +39 011.19212.500
e-mail: art@autorita-trasporti.it
pec: pec@pec.autorita-trasporti.it
per i media: l.leccese@autorita-trasporti.it

WEB E SOCIAL

web: www.autorita-trasporti.it
portale dei dati ART: bdt.autorita-trasporti.it/
press-kit: www.autorita-trasporti.it/press-kit/
social media: [Linkedin](#), [Instagram](#), [X](#), [YouTube](#)