



Giugno 2024

SPECIALE

DATA MOBILITY 2024

# DATA 2024 MOBILITY

IN COLLABORAZIONE CON



PARTNER



MAIN SPONSOR



SPONSOR





## Editoriale

# La rivoluzione della mobilità basata sui dati

Daniele Mancuso – CEO GO-Mobility



Il tema dei dati nell'ambito della mobilità si sta facendo finalmente strada, non senza fatica, nel dibattito pubblico italiano. La rivoluzione della mobilità, ad esempio, sta passando gradualmente attraverso l'attivazione di tavoli per la raccolta, l'analisi e la discussione con gli stakeholder di dati utili alle decisioni relative ad interventi infrastrutturali.

Il progetto Data Mobility si inserisce in questo processo con l'obiettivo di creare una comunità solida di professionisti, esperti, decisori pubblici attorno alla cultura del dato nel campo dei trasporti. Quest'anno siamo particolarmente orgogliosi della partecipazione di alto profilo alla terza edizione del nostro evento, che segna un passo significativo verso una maggiore sensibilizzazione al tema in Italia. Ne è un segno anche la stessa espansione della nostra iniziativa, che quest'anno, oltre la consolidata collaborazione con importanti data provider come Vodafone e Viasat, vede l'aggiunta di un nuovo partner, Motion Analytica, e del main sponsor Microsoft, che riflette il nostro impegno

nell'innovazione e nella trasformazione digitale, fondamentali per il futuro della mobilità.

La terza edizione ha voluto basarsi non solo su keynote speech e interventi di alto livello ma sull'interazione vera, ponendo l'accento sullo scambio significativo di idee, conoscenze e punti di vista e sull'elaborazione concreta di possibili soluzioni grazie all'esperienza della mobility hack. Il feedback di chi ha partecipato ci ha confermato che c'è un forte bisogno della comunità professionale di questo tipo di approccio, per collaborare e attivarsi concretamente tra i diversi attori in gioco per il superamento delle sfide urbane contemporanee. Siamo convinti che l'innovazione e l'intelligenza artificiale giocheranno un ruolo cruciale in questa evoluzione, e con Data Mobility 2024 segniamo l'inizio di un percorso che, governato nel modo giusto, promette di accompagnare la rivoluzione della mobilità. Come sempre: guidata dai dati.

# Data Mobility 2024: prosegue il successo dell'annuale arena sulla mobilità basata sui dati



Il 3 giugno ha avuto luogo la terza edizione di Data Mobility, l'annuale appuntamento di GO-Mobility dedicato alla promozione della cultura del dato nel campo della mobilità e dei trasporti. Quest'anno l'evento è stato arricchito da diverse novità: Data Mobility 2024 è stato realizzato in collaborazione con Motion Analytica e si è svolto per la prima volta a Milano presso la Microsoft House, partner prezioso dell'iniziativa insieme agli sponsor Vodafone Business e Viasat Group.

L'evento ha visto la partecipazione di una platea di oltre 100 partecipanti provenienti da oltre 45 diverse aziende e organizzazioni nel campo della mobilità, dei trasporti e dell'ICT. Nel perseguire la logica di innovazione e partecipazione che ispira Data Mobility ([www.datamobility.it](http://www.datamobility.it)), quest'anno si è voluto puntare sull'interazione concreta tra i partecipanti e sviluppare le opportunità di networking, affiancando a una conferenza di approccio tradizionale, con keynote speech di altissimo livello, un'esperienza di tipo

più immersivo che si è concretizzata nella Mobility Hack del pomeriggio. Un'occasione che ha consentito un coinvolgimento attivo tra i partecipanti e gli esperti di GO-Mobility e Motion Analytica, attraverso l'esplorazione di soluzioni innovative combinando dati, competenze e AI per risolvere problemi tipici della mobilità nelle nostre città.

Come dichiarato in apertura da Daniele Mancuso, CEO di GO-Mobility, "Con Data Mobility stiamo costruendo una community basata sulla cultura del dato nel campo della mobilità. Crediamo fermamente nell'innovazione e nelle evoluzioni che potranno affermarsi con il supporto dell'intelligenza artificiale. Per questo Data Mobility 2024 vuole essere un prodromo verso un percorso che sappiamo rivoluzionerà il mondo professionale della pianificazione dei trasporti, della data science applicata alla mobilità e dell'amministrazione delle città".

## *I key note speech*

### Ennio Cascetta

Presidente di Tecne gruppo ASPI e del Cluster Tecnologico Trasporti Italia



Nel discorso di apertura il prof. Cascetta ha evidenziato come negli ultimi anni la pianificazione dei trasporti ha fatto passi avanti significativi, passando da un paradigma astratto a uno che riconosce la progettazione e l'infrastrutturazione dei sistemi di trasporto come processo decisionale. Questo cambiamento è fondamentale perché, mentre alcuni processi decisionali possono fare a meno dei dati, altri ne hanno assolutamente bisogno per migliorare l'efficacia delle decisioni. Nel campo dei trasporti, dati e i metodi quantitativi sono fondamentali per una giusta pianificazione, ma devono essere utilizzati in modo trasparente e comprensibile, consolidando la conoscenza della situazione attuale prima di fare previsioni future e coinvolgendo tutti gli attori interessati per superare i bias cognitivi e ridurre le "planning fallacies" ovvero rischi, fallimenti e sindromi decisionali.

"I dati e i modelli devono essere comprensibili a tutti, per evitare la Curse of knowledge, la maledizione della conoscenza. Fa parte della pianificazione fare uno sforzo analitico e infografico per trasformare i dati in qualcosa di comprensibile a tutti"

## *I key note speech*

Marco Castiglione

Direttore Vendite Mobility e Manufacturing Microsoft Italia



Il discorso di Castiglione ha voluto sottolineare come l'intelligenza artificiale sia il supporto ideale per il cambio di missione che ha caratterizzato Microsoft negli ultimi anni, ovvero il passaggio dal celebre obiettivo di Bill Gates di portare "un PC su ogni scrivania" alla nuova mission: "Empower every person and every organization on the planet to achieve more", dunque l'impegno a promuovere il successo degli altri tramite la tecnologia Microsoft. Le funzionalità chiave della Generative AI (GenAI) non si limitano più al settore IT ma abbracciano diverse funzioni e industrie, tra cui il settore della mobilità.

"Nella storia dell'evoluzione, l'innovazione è stata sempre legata ad un aumento del benessere: con l'AI questo processo può accelerare ulteriormente, diventando una grande opportunità per l'economia italiana".

## *I key note speech*

Mario Tartaglia

Leader FS Research CentreW



Nel suo intervento Tartaglia ha svelato come la pianificazione dei trasporti sia strettamente legata all'evoluzione della scienza e della tecnologia. L'uomo ha sempre cercato di misurare per conoscere, e nel tempo questo approccio si è consolidato nel metodo scientifico teorico-sperimentale. Oggi, grazie alla disponibilità di big data, ci troviamo di fronte ad un nuovo paradigma: la scienza data-driven. Una scienza che promette di rivoluzionare vari settori, compresa la pianificazione dei trasporti, sfruttando sensori smart, computer ad alte prestazioni e Internet of Things. Tuttavia, vi sono diversi rischi che evidenziano i limiti delle analisi basate esclusivamente sui dati: le applicazioni dell'AI sono ancora viste con scetticismo per i loro limiti (allucinazioni, opacità dei modelli ecc.) e la loro incapacità, ad oggi, di sostituire i modelli di simulazione validati dalla letteratura scientifica. Non-

stante siamo ancora lontani da poter rendere indistinguibile l'intelligenza artificiale da quella umana, il processo di integrazione di questa tecnologia è comunque iniziato, in un graduale insediamento nella nostra vita quotidiana.

“Siamo in un momento di hype analogo a quello di migliaia di altre scoperte e invenzioni tecnologiche che inizialmente hanno dato l'illusione di una rivoluzione, ma che nella pratica si sono integrate con gradualità dentro le nostre ordinarie pratiche di conoscenza”

# Il report Data Mobility 2024

New normal o transizione continua?

## Alla ricerca di un nuovo equilibrio



Daniele di Antonio (GO-Mobility) e Glauco Mantegari (Motion Analytica) hanno presentato i risultati del report annuale sulla mobilità delle 14 città metropolitane d'Italia. Lo studio, giunto alla sua terza edizione, ha analizzato le variazioni nelle abitudini di mobilità tra il 2019 e il 2023 sulla base di una combinazione di dati anonimizzati provenienti dalle scatole nere VIASAT installate nelle automobili e i dati della rete mobile Vodafone Italia e resi anonimi grazie alla tecnologia Vodafone Analytics.

Lo studio mostra come la mobilità delle città italiane è alla ricerca di un nuovo equilibrio: se il primo "new normal" rilevato nel 2022 vedeva una generale diminuzione degli spostamenti in auto rispetto al 2019 e una minore congestione stradale, nel 2023 si assiste a una generale stabilizzazione dei principali indicatori di mobilità, suggerendo una fase di equilibrio. Tra le altre principali tendenze si nota:

- **Ripristino del picco mattutino:** in generale c'è stata una leggera crescita degli spostamenti, e il lunedì è tornato ad essere un giorno feriale simile agli altri, con un picco

mattutino nuovamente presente come lo era nel periodo ante pandemia (specialmente a Milano)

- **Aumento della congestione:** nonostante l'incremento contenuto dei flussi di traffico, la congestione è aumentata in maniera significativa, con una diminuzione della velocità media in tutte le città metropolitane.

- **Il traffico suburbano:** l'incremento degli spostamenti in auto interessa specialmente la componente suburbana (pendolarismo) e l'ora di punta mattutina, in cui hanno origine i viaggi più lunghi e nelle stesse direzioni e direttrici, che causa una congestione paragonabile se non superiore al 2019. Sebbene ci si sposti meno rispetto al 2019, c'è una grossa quota di persone che la mattina è tornata a muoversi in auto specialmente per le distanze medio-lunghe, complice anche la mancata risposta del trasporto pubblico in termini di servizi e infrastrutture più efficienti.

- **Diversità territoriale delle risposte ai cambiamenti:** le città hanno mostrato risposte differenti alle nuove abitudini di mobilità. Se alcune hanno visto una diminuzione significativa degli spostamenti in auto per abitan-



te (Messina, Palermo, Catania), altre sono rimaste stabili. Altre ancora hanno subito un aumento (Milano, Bologna, Firenze), evidenziando una forte correlazione con i livelli di accessibilità dei territori alla rete primaria stradale. Si consolidano anche le diverse abitudini orarie: il Nord si muove molto nelle ore di punta (mattina e sera), mentre al Sud la punta più alta è quella dell'ora di pranzo.

- **Indicatori del livello di mobilità:** Dopo aver subito una forte riduzione tra 2019 e 2022, gli indicatori di dipendenza dall'auto e degli spostamenti in auto per abitante tornano ad aumentare per le città di Milano, Firenze, Bologna, sia a livello di capoluogo che di città metropolitana. Viceversa, continua il trend di diminuzione per i territori nelle isole (in particolare per le città di Messina e Cagliari).

- **La pressione sulle città:** L'indicatore evidenzia il numero di persone rilevate per almeno 30 minuti all'interno del territorio ("city users") ogni 100 abitanti abituali (intesi come residenti notturni). Il valore medio di circa 2 city users per abitante è sintomo della pressione elevata a cui sono posti ogni giorno i territori metropolitani e per cui deve essere realmente pianificata la rete di trasporto. Generalmente, l'indicatore presenta un valore

superiore per le città metropolitane rispetto ai comuni capoluogo.

- **Presenze straniere abituali:** Cresce in tutte le città in esame, con l'eccezione di Venezia, la presenza di stranieri abituali, ovvero tendenzialmente persone che provengono dall'estero e frequentano la città non per motivi turistici ma di lavoro o legati alla presenza di seconde case.

La conclusione a cui porta questa terza edizione del report è che la mobilità tende ad auto-regolarsi: i dati analizzati indicano che le città metropolitane italiane stanno entrando in una fase di consolidamento del "new normal", raggiungendo una nuova configurazione di equilibrio post-pandemico. Questa nuova fase, rispetto al pre-pandemia, è caratterizzata da un numero inferiore di spostamenti ma su distanze più lunghe, e da una crescente presenza di stranieri non legata al turismo. Il maggiore peso degli spostamenti in auto di medio-lungo raggio comporta diverse capacità di adattamento da parte dei territori, che in larga parte sembrano dipendere dal livello di accessibilità alla rete autostradale. Le fonti di dati utilizzate, infatti, sono in grado di mostrare la pressione sulle città ed i territori e come l'offerta di mobilità sia privata che pubblica influenzi significativamente la domanda.



## Panel Discussion



### Commenti sui risultati del report: sorprese o conferme?

**Armando Carteni** invita a riflettere sulla “nuova normalità” post-COVID per chiedersi se si tratta di un ritorno alle abitudini pre-pandemiche o se si è realmente entrati in una nuova fase. “Dal 1970 al 2009 abbiamo assistito a un quarantennio in cui la mobilità era facilmente leggibile: quella stradale e autostradale seguiva esattamente l’andamento del PIL, con una elasticità pari a 2”. La crisi economica ha introdotto nuove variabili, causando un “disaccoppiamento” tra benessere economico e mobilità: “Sono entrate in gioco altre variabili che influenzano la domanda di mobilità, come il costo del carburante, il pedaggio, gli andamenti demografici”. Con il COVID, il paradigma della mobilità è stato sconvolto, e ora ci troviamo in un periodo che sembra non più transitorio, come confermano i dati presentati: “Dal mio punto di vista, significa che le nostre

scelte non sono più influenzate dalle paure e dagli effetti della pandemia”. I dati aiutano a comprendere come e se cambia il paradigma con cui si prendono le decisioni di mobilità, guidando l’adattamento dei modelli di pianificazione: oggi sono cambiati i motivi di spostamento, i modi con cui si accede alla mobilità, le priorità che influenzano le scelte di viaggio (tempi, costi, comfort). Carteni sottolinea dunque l’importanza di utilizzare i bias cognitivi, già sfruttati in altri settori come marketing e salute, per promuovere tramite il nudging decisioni di mobilità più consapevoli e sostenibili: “Siamo all’alba di una nuova era, ma potremmo utilizzare questi bias anche nel campo della mobilità per effettuare scelte più consapevoli per noi e per l’ambiente”.

**Nei risultati si nota che alcune città, grazie all’accesso alla rete primaria autostradale e AV, recuperano a un ritmo diverso il traffico di media-lunga percorrenza. Quali con-**

## ferme su questo fronte?

**Flavia Scisciòt** sottolinea come, grazie al fatto che la rete autostradale rappresenta un sistema “chiuso” si hanno a disposizione informazioni puntuali e sempre aggiornate sull’andamento dei flussi. Nel 2023 c’è stata una ripresa del traffico autostradale del 2,4% rispetto al 2019, con un incremento del 5% per i veicoli pesanti e dell’1,5% per i veicoli leggeri. Per rispondere alla crescente domanda di mobilità è stato avviato un piano industriale da 21 miliardi di euro, che include rigenerazione, potenziamento e digitalizzazione della rete autostradale. La rigenerazione è necessaria per una rete vetusta quale è quella italiana; il potenziamento è fondamentale poiché la domanda di mobilità è quadruplicata dal 1970. La digitalizzazione delle autostrade si sviluppa attraverso l’uso di sensori, AI e sperimentazioni di auto a guida autonoma, ma anche attraverso nuovi strumenti e fonti dati per conoscere la domanda di mobilità. “Sicuramente in tutte queste enormi decisioni il dato è al centro: per quanto riguarda la pianificazione degli interventi abbiamo introdotto fonti dati innovative quali FCD e dati telefonici, mentre prima ci basavamo unicamente sui rilievi di traffico delle strade”

## Scendendo alla scala locale, quali sono i riscontri in merito alle analisi illustrate?

**Valentino Sevino** concorda con le analisi, confermando che il picco del traffico mattutino a Milano è tornato ai livelli del 2019. Tuttavia, suggerisce di considerare anche i dati del 2022 e 2023 per comprendere meglio la nuova normalità. Il trasporto pubblico locale (TPL) continua a risentire degli effetti della pandemia, con una domanda di mobilità leggermente inferiore dovuta al consolidamento dello smartworking e dell’abbattimento degli spostamenti urba-

ni lavoro-lavoro, ora sostituiti da riunioni online quotidiane. Sottolinea, inoltre, l’importanza di monitorare la situazione attuale per capire l’evoluzione della mobilità anche grazie all’utilizzo di big data che permettono confronti annuali e mensili sulla mobilità, la congestione, l’uso del TPL, dello sharing, delle aree di sosta. Per questa ragione, evidenzia che la sfida più ardua per le amministrazioni e agenzie della mobilità è la formazione di data scientists in grado di gestire e valorizzare questi dati, così come la capacità (per ora scarsa) di trattenere questi cervelli all’interno ed evitare che vadano a lavorare nel settore privato.

## E dal punto di vista del trasporto provinciale su gomma e ferroviario quali sono i riscontri?

Anche da parte di **Stefano Erba** c’è una conferma delle tendenze rilevate: i dati di FNM mostrano un completo recupero del traffico autostradale e delle tangenziali di Milano rispetto al pre-COVID, mentre il trasporto ferroviario e su gomma è ancora in calo del 10%. “Il gap rispetto al cambio di comportamenti è molto più forte ed è legato al fatto che nel trasporto extraurbano e in quello su gomma abbiamo una quota molto grande di studenti. E questa è una componente di mobilità molto stabile: lo studente che si sposta tra un paese e l’altro si muoveva e si muove ancora in autobus”. Nonostante il miglioramento della flotta di Trenord e l’aumento dei costi della mobilità privata, la domanda di trasporto pubblico non è aumentata come previsto: questo dimostra che dinamiche della mobilità stradale e il trasporto pubblico hanno equilibri completamente diversi. Inoltre, in ambito urbano c’è stato un cambio radicale nel paradigma di mobilità: come abbiamo visto c’è stato un abbattimento degli spostamenti lavoro-lavoro, ed è molto più comune oggi spostarsi

a piedi, in bicicletta o in monopattino: “La sfida attuale è cambiare le logiche, ormai superate, con cui pianifichiamo il trasporto pubblico, adattandole ai nuovi paradigmi di mobilità”.

### Come è influenzata l'attività regolatoria dai mutamenti intercorsi?

**Ivana Panicia** sottolinea l'importanza della governance e dell'osservazione delle dinamiche dei mercati della mobilità. “Le amministrazioni tendono a basare le loro scelte su pochi dati, spesso confermando assetti di servizio preesistenti senza considerare sufficientemente la domanda reale e l'integrazione tra le modalità di trasporto. Le scelte pianificatorie dovrebbero invece rispondere



alle esigenze di inclusività e accessibilità dei cittadini”. Panicia evidenzia la necessità di ottenere dati dai gestori dei servizi e delle infrastrutture, proponendo clausole nei contratti di servizio per la fornitura obbligatoria di dati alle amministrazioni, che dovrebbero includere anche gli operatori dei taxi e degli operatori privati per una più efficace pianificazione. Nonostante le resistenze alla condivisione dei dati, specialmente da parte delle aziende, esistono meccanismi di enforcement che possono essere messi in campo per superare tali ostacoli e garantire che lo scambio di dati avvenga sulla base di

regole eque e non discriminatorie.

### Infine: quali sono le posizioni in merito all'intelligenza artificiale?

**Sevino** dichiara che in AMAT l'IA è già utilizzata per monitorare la sharing mobility e di come sono stati prodotti ancora prima della direttiva UE i certificati per l'uso etico dell'IA; Scisciòt parla di come l'IA in Tecne sia essenziale per prevedere i flussi di traffico e ottimizzare i cantieri. Cartenì affronta il tema di come l'IA dovrebbe essere integrata con i big data: “È fondamentale sfruttare questi dati per produrre conoscenza, evitando

approcci semplicistici e paradossali. La cooperazione tra esperti e IA è cruciale”. Panicia illustra lo sforzo dell'ART nella sensibilizzazione all'uso dei dati e dell'IA per

amministrazioni e imprese, per migliorare i servizi e contrastare l'evasione tariffaria. Per Erba, infine, siamo all'inizio di una rivoluzione nella mobilità con i veicoli a guida autonoma: “Dobbiamo pianificare le infrastrutture pensando ai cambiamenti radicali che l'IA porterà, preparandoci a un futuro che trasformerà la geografia sociale ed economica”.

## Data Move



Nel suo intervento Tartaglia ha svelato come INel corso dell'evento è stato presentato anche Data Move, una piattaforma di analisi dati per il trasporto pubblico locale (TPL) e la mobilità, sviluppata da GO-Mobility e Motion Analytica. L'obiettivo è supportare le amministrazioni con strumenti avanzati, inclusi chatbot co-pilota per aziende e amministrazioni.

Come introduce Denis Cappellari (Motion Analytica), "nell'era data-driven le aziende puntano a prendere decisioni basate su dati per ridurre rischi, ottimizzare processi e migliorare la produttività". Per diventare data-driven, tuttavia, è necessario sviluppare una cultura del dato, definire una strategia, identificare i dati necessari e sviluppare infrastrutture adeguate. La sfida principale è l'integrazione e l'orchestrazione dei dati da diverse fonti (es. celle telefoniche, GPS, FCD, open data, meteo, social), organizzandoli in uno storage comune. Successivamente, si eseguono analisi avanzate e modellazioni per estrarre informazioni di qualità, presentate poi tramite data visualization per facilitarne l'interpretazione.

È Daniele Mancuso a illustrare dunque Data Move, la data platform per la mobilità sviluppata congiuntamente da Motion Analytica e GO-Mobility, che sfrutta la tecnologia Microsoft Azure. Si tratta di uno strumento rivolto alle Agenzie di TPL, operatori di trasporto pubblico e amministrazioni, che si alimenta con dati GTFS, AVM, conta passeggeri e report periodici di rendicontazione economica del TPL. La piattaforma, a breve disponibile, conosce la normativa di settore e i contratti di servizio, analizza i dati di monitoraggio e supporta l'analisi e la visualizzazione dei dati per migliorare l'efficienza delle Agenzie TPL. Utilizzando la GenAI, supporta anche la stesura di brevi report e analisi descrittive dei dati. Pensata per integrarsi con altri software (programmazione e simulazione) e fonti di dati (FCD e Dati Telefonici), offre un punto unico di accesso per operare nell'ecosistema della mobilità. A chiusura dell'intervento è stata predisposta anche una live demo dello strumento per testarne le principali funzionalità e potenzialità.

## Un nuovo approccio: la Mobility Hack



La formula vincente di questa edizione di Data Mobility è stata una combinazione di approcci tradizionali e innovativi. Con la Mobility Hack del pomeriggio si è voluta valorizzare la forza dell'interazione vera e dello scambio concreto grazie ad un'esperienza immersiva in gruppi di lavoro eterogenei volti a partecipare attivamente all'identificazione di problemi e allo sviluppo di soluzioni attraverso i Big Data e l'AI. Il tutto è avvenuto anche grazie al supporto tecnologico di risorse multimediali fornite da Microsoft e nel rispetto della logica 100% paperless che ha caratterizzato tutta la conferenza, volto a ridurre l'impatto ambientale: dai report digitali e interattivi consultabili sugli schermi, ai poster digitali con programma e indicazioni, fino ai badge adesivi.

La sfida prevedeva l'elaborazione di una soluzione per risolvere il caso di una ipotetica importante fiera internazionale di una città immaginaria che l'anno precedente aveva causato notevoli problemi di congestione e che quest'anno avrebbe previsto un flusso ancora maggiore di presenze. Come rendere meno impattante la fiera? Fornendo materiali

quali mappe e liste di fonti dati si è dovuto attivare un tavolo di scambio e discussione tra esperti di diversi settori e provenienze, guidato da moderatori di GO-Mobility e Motion Analytica, per completare uno schema relativo a proposte per la migliore gestione della domanda e dell'offerta in termini di infrastrutture e dotazioni. Il lavoro congiunto dei diversi gruppi ha permesso di raggiungere gli obiettivi preposti di far conoscere meglio i dati ed i metodi e stimolare feedback e scambi raccogliendo nuove idee, che sono state presentate dai referenti dei diversi gruppi al termine dell'attività.

*Non finisce qui!*



L'evento Data Mobility rappresenta solo una parte del progetto di divulgazione permanente portato avanti da GO-Mobility. Questo, infatti, continuerà con la pubblicazione del report finale e delle dashboard interattive e la disseminazione dei risultati ottenuti tramite il magazine e la newsletter, mantenendo vivo il dibattito tra esperti, operatori e amministratori coinvolti. Infatti, il 78% dei partecipanti intervistati ha dichiarato che grazie all'evento ha conosciuto

nuove realtà e/o organizzazioni con cui si manterrà in contatto. L'obiettivo è alimentare costantemente i network creati, favorendo un flusso continuo di conoscenze e innovazioni per la messa a terra concreta di progetti e collaborazioni. La mobilità basata sui dati non si esaurisce in un singolo evento, ma evolve attraverso la collaborazione e lo scambio di idee, contribuendo a un futuro più efficiente e sostenibile per il settore dei trasporti.

