CITY FLOWS 2026

La mobilità che genera autonomia.
La ricerca Nomisma per City Flows 2026

FONDAZIONE Unipolis

Nomisma

Temi della ricerca

La ricerca inedita firmata Nomisma per Fondazione Unipolis ETS restituisce un quadro aggiornato della mobilità italiana, concentrandosi sul legame tra **trasporto pubblico, traffico, sicurezza stradale e inclusione** e quantificando le conseguenze sanitarie, sociali ed economiche della sinistrosità.

L'analisi offre una chiave di lettura per comprendere le **criticità dei sistemi di mobilità** e individuare le aree su cui intervenire per renderli **più sicuri, accessibili e inclusivi**.

Per misurare i fenomeni in modo comparabile tra i territori, Nomisma ha sviluppato un **Mobility Index** su 3 indicatori - **Esposizione al Rischio di Incidente**, **Gravità degli Incidenti Stradali** e **Accessibilità e Inclusività del TPL** - sui 119 capoluoghi di provincia italiani e sulle quattro città del ciclo di edizioni di City Flows: Trento, Perugia, Siracusa e Matera.

Dalla ricerca emerge una **mobilità sempre più urbana e di prossimità**, che rende ancora più decisivo il ruolo del trasporto pubblico locale.

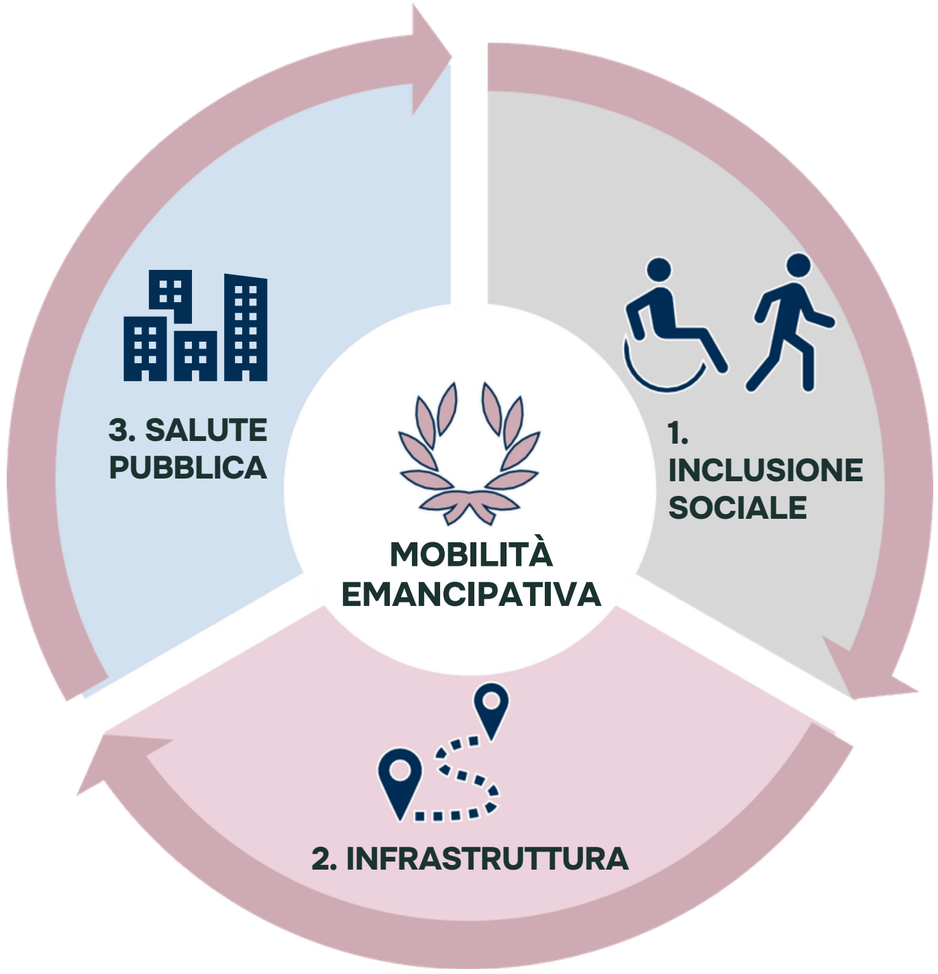
Contesto della ricerca

La ricerca si inserisce all'interno del lavoro realizzato per la quarta edizione di **City Flows**, il confronto internazionale promosso da Fondazione Unipolis ETS all'interno del calendario della **Settimana europea della mobilità**, insieme all'European Transport Safety Council e i CRU Unipol e con il patrocinio, tra gli altri, del Ministro per le Disabilità.

Il tema di City Flows 2026 - **"La disabilità e il diritto alla mobilità autonoma, sicura e inclusiva"** - è stato affrontato quest'anno in una città tutt'altro che casuale. **Matera**, uno dei luoghi più suggestivi del patrimonio culturale italiano è diventata l'occasione per interrogarsi su come la bellezza non debba mai trasformarsi in una barriera, ma essere vissuta da tutte e tutti.

Proprio a Matera **la disabilità è diventata la lente** attraverso cui valutare se un sistema di mobilità funziona davvero, perché una città accessibile non migliora la vita solo delle persone con disabilità, ma è **una città migliore per tutti**.

Framework. Quadro strategico di mobilità e inclusione



L'infrastruttura non inclusiva genera disabilità. Ottimizzare riduce i rischi e minimizza gli impatti.

Indice

La catena della mobilità

- Copertura e accessibilità del trasporto pubblico locale
- Volumi di traffico
- Sicurezza stradale e incidentalità
- Costi sociali

Gli indicatori

- Esposizione al rischio di incidente
- Gravità degli incidenti stradali
- Accessibilità e inclusività del TPL

Benchmarking tra città

- Matera-Siracusa-Trento-Perugia

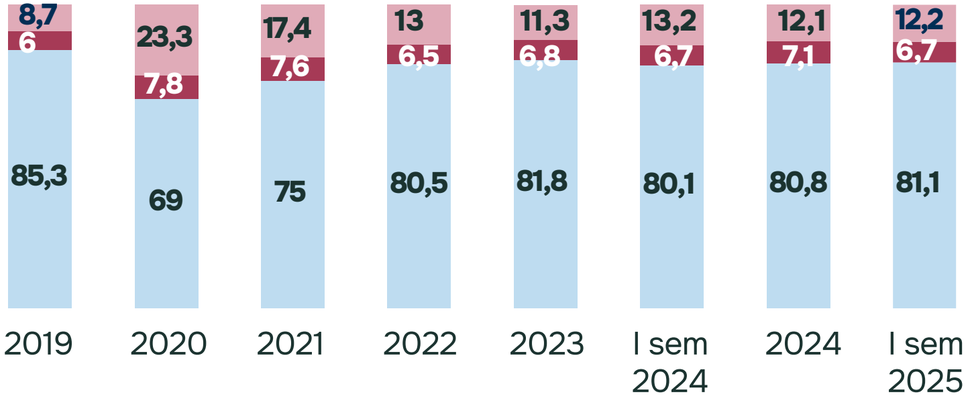
Heatmap

1

La catena della mobilità

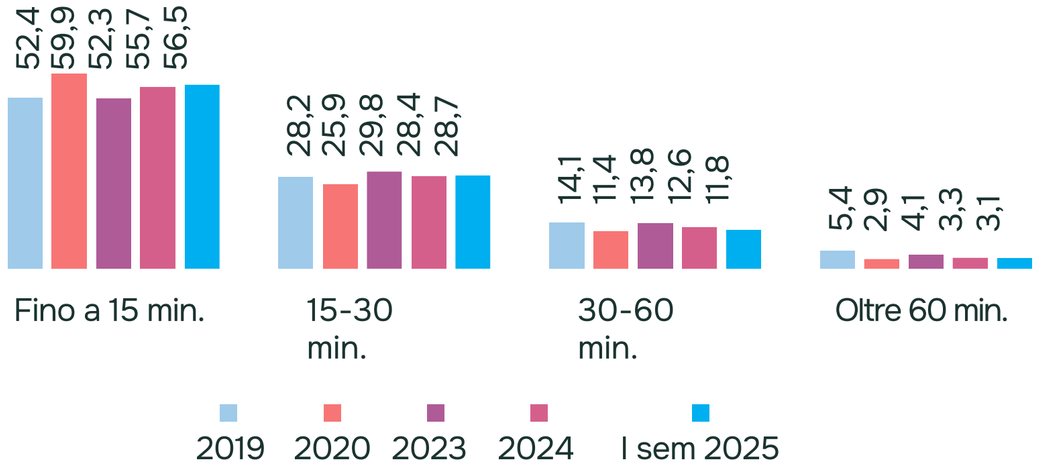
La mobilità italiana torna ai livelli pre-Covid per numero di spostamenti, ma ora è più frequente, più urbana e con percorrenze più brevi

I tassi di mobilità nel giorno medio feriale (%)



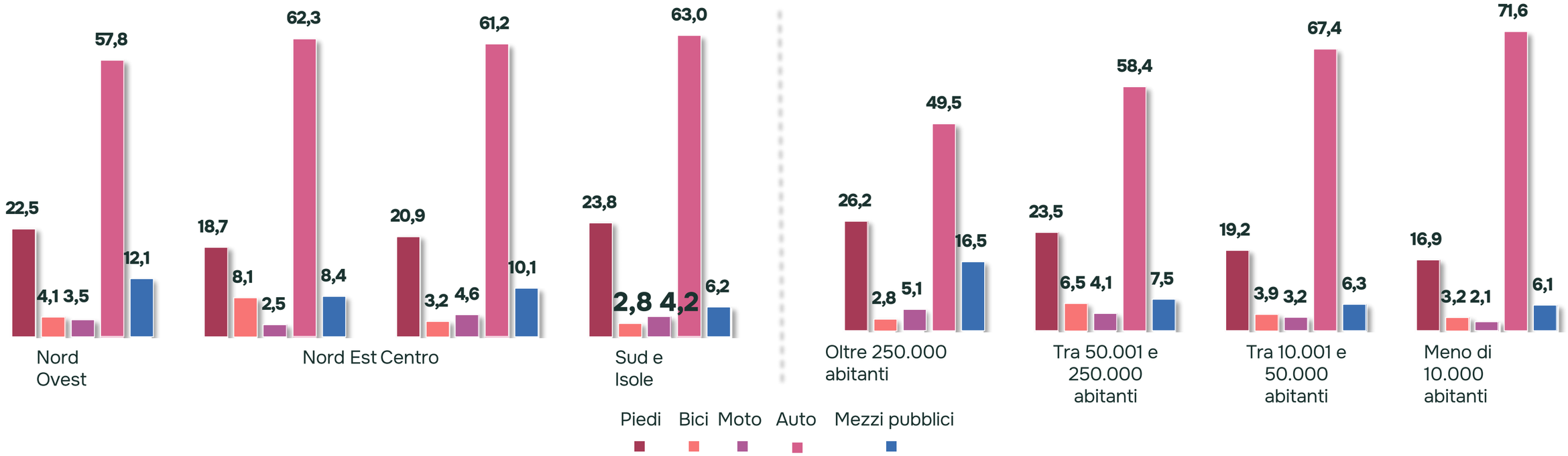
Popolazione mobile: spostamenti escludendo i soli spostamenti a piedi inferiori a 5 minuti
Popolazione di prossimità: spostamenti a piedi inferiori a 5 minuti
Popolazione statica: non è uscita di casa

Distribuzione degli spostamenti per fasce temporali (%)



- Aumenta la **propensione alla mobilità**: il tasso di mobilità sale all'81,1%, mentre la quota di popolazione che rimane a casa scende al 12,2%
- Aumenta il numero medio di **spostamenti giornalieri** (2,53 per la popolazione mobile), mentre la **distanza media** scende a 9,2 km (11,2 km nel 2019)
- Oltre l'81% degli spostamenti avviene **entro i 10 km** (quasi un terzo entro 2 km), mentre diminuisce il peso dei viaggi di media e lunga distanza
- La **durata media** degli spostamenti resta stabile a 20 minuti, ma la riduzione delle distanze percorse comporta una **diminuzione della velocità media**, soprattutto nel trasporto pubblico

Gli spostamenti avvengono principalmente in auto e a piedi, con i primi che crescono a discapito dei secondi nei comuni più piccoli. L'utilizzo dei mezzi pubblici prevale al Nord e nei grandi comuni, anche se in diminuzione.



SUD E ISOLE
Var 24/23 Share Auto: **-9%**

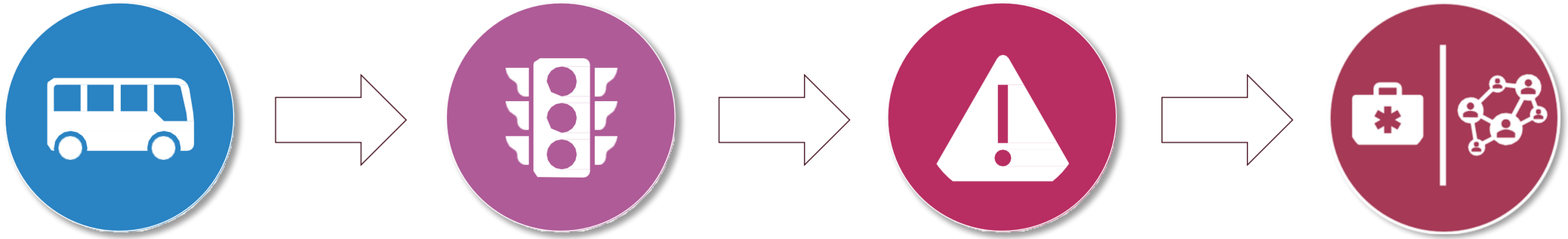
NORD-OVEST
Var 24/19 Share Mezzi pubblici: **-20%**

OLTRE 250K ABITANTI
Var 24/19 Share Mezzi pubblici: **-14%**

MENO 10K ABITANTI
Var 24/23 Share Auto: **-8%**

Fonte: ISFORT - Rapporto sulla mobilità degli italiani 2025

Roadmap per una mobilità accessibile e inclusiva



COPERTURA E ACCESSIBILITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

- Un TPL con un'offerta **ridotta** e **inaccessibile** incentiva la collettività all'utilizzo di mezzi privati
- Per valutarne le performance bisogna considerare quindi l'aspetto **economico, infrastrutturale e di inclusività**

VOLUMI DI TRAFFICO

- Un elevato ricorso ai mezzi privati **aumenta i volumi di traffico** e i **tempi di percorrenza su strada**
- Ciò si tramuta in un **gap di accessibilità**, a discapito di chi non possiede mezzi o non ha accesso al parco veicolare privato

SICUREZZA STRADALE E INCIDENTALITÀ

- I volumi di traffico e i lunghi tempi di percorrenza contribuiscono all'**aumento del rischio di incidentalità**
- Monitorare l'andamento degli incidenti stradali e delle zone più a rischio, **aumenta l'efficienza degli interventi**

COSTI SOCIALI

- Gli incidenti, oltre all'esito estremo che porta alla **perdita di vite umane**, producono gravi danni fisici, con disabilità più o meno permanenti
- Questo si traduce in **costi** per l'individuo coinvolto, ma anche per l'intera collettività

Istantanea sul trasporto pubblico locale

Obiettivo:
Offrire una fotografia del trasporto pubblico, la sua copertura in rapporto alla domanda di mobilità, oltre che l'accessibilità e inclusività

COPERTURA

- Considerando la densità abitativa e la fisionomia del territorio, il TPL deve garantire un **parco mezzi adeguato** e linee di trasporto ben **distribuite sul territorio** di riferimento
- Questo serve a garantire **un'alternativa credibile all'uso del mezzo privato**, sia in termini di **copertura fisica che infrastrutturale**

AFFORDABILITY

- Il TPL è un servizio a disposizione della collettività e, in quanto tale, deve essere **economicamente accessibile** a tutte le fasce di reddito
- In questo modo, si garantisce **un'alternativa conveniente ai mezzi privati**, rappresentando un concreto costo opportunità rispetto all'uso del veicolo proprio

INCLUSIVITÀ

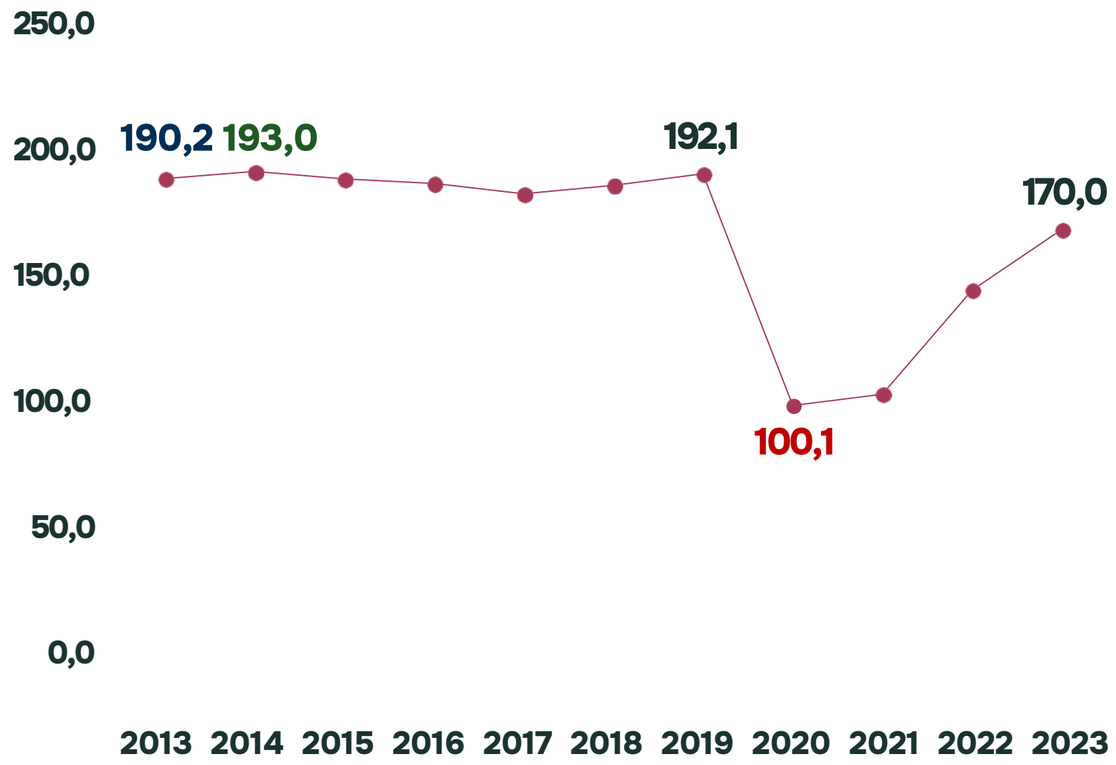
- Oltre a coprire le aree rurali o periferiche, l'inclusività del trasporto pubblico deve riguardare anche le **fasce più fragili della popolazione**
- L'isolamento di questi soggetti li rende ancor più vulnerabili socialmente ed economicamente, aumentando la loro **dipendenza verso forme di assistenzialismo**

Copertura del trasporto pubblico locale

I principali dati

DOMANDA COMPLESSIVA DI TPL

(passeggero per abitante - fonte: ISTAT)



POSTI COMPLESSIVI PER CHILOMETRO OFFERTI DAL TPL

(esclusi servizi ferroviari suburbani e metropolitani, valori in milioni, 2023 – fonte: ISTAT)

	TERRITORIO	POSTI-KM
	ITALIA	81.039
TOP 3 CAPOLUOGHI	MILANO	22.262
	ROMA	19.860
	TORINO	3.900
BOTTOM 3 CAPOLUOGHI	CARBONIA	5
	SONDRIO	6
	VIBO VALENTIA	10

AUTOBUS OGNI 100.000 ABITANTI

80

KM DI FERROVIA OGNI 100 K M²

5,7

OGNI 100 KM²*

5,1

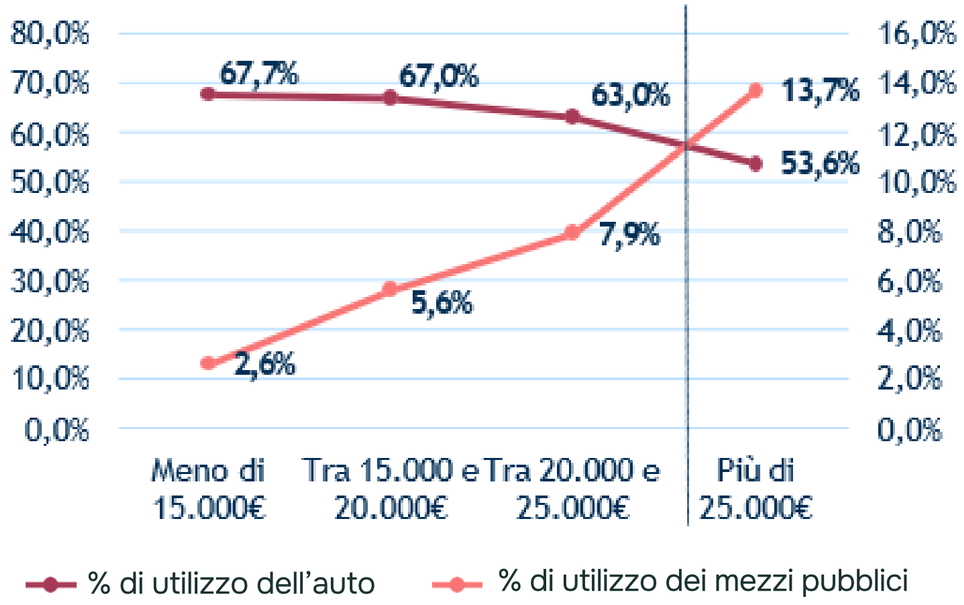
*superficie urbanizzata

Affordability del trasporto pubblico locale

I principali dati

SPOSTAMENTI CON AUTO E MEZZI PUBBLICI PER FASCE DI REDDITO*

(% di utilizzo del mezzo sul totale dei mezzi utilizzati dagli individui all'interno della fascia di reddito, 2024)



13%

INCIDENZA DELLA SPESA DEI TRASPORTI SUL TOTALE DELLE SPESE DELLE FAMIGLIE***

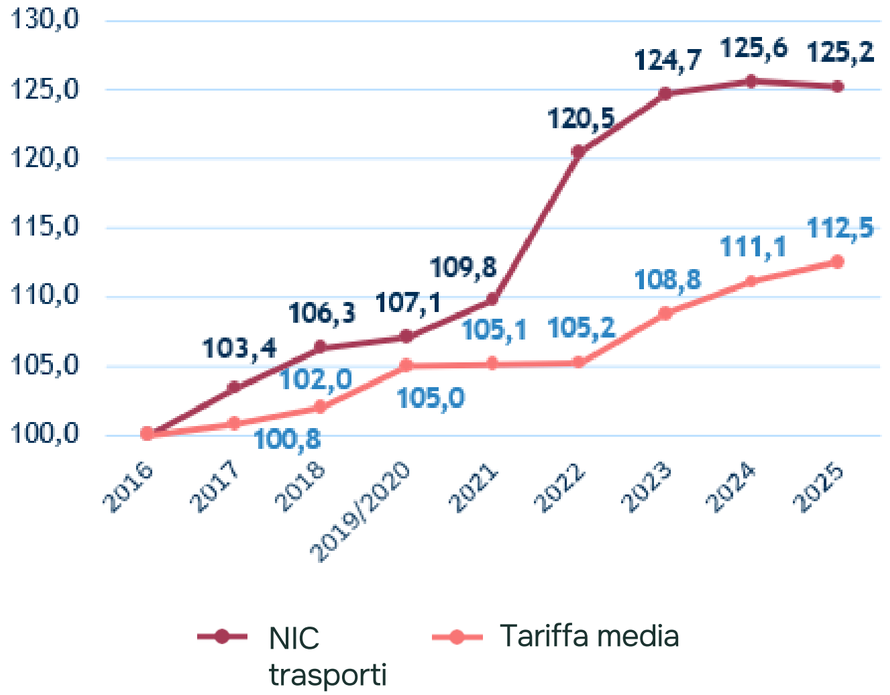
di cui

67%

DELLA SPESA TOTALE DELLE FAMIGLIE PER I TRASPORTI È ASSORBITO DAI COSTI DI FUNZIONAMENTO DEI MEZZI PROPRI***

ANDAMENTO DELL'INDICE NAZIONALE DEI PREZZI DEI TRASPORTI E DELLA TARIFFA MEDIA (BIGLIETTO E ABBONAMENTO MENSILE)**

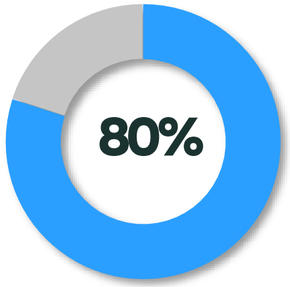
(numeri indice, base 2016)



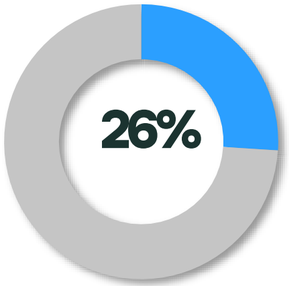
Fonti: *Isfort – Rapporto sulla mobilità degli italiani 2025; **Ufficio Studi Asstra - Rapporto Performance TPL Intesa San Paolo; ***International Transport Forum - OECD

Inclusività del trasporto pubblico locale

I principali dati



Percentuale di individui con disabilità che non utilizza mai il trasporto pubblico



Percentuale di individui con disabilità che non utilizza regolarmente il trasporto pubblico per ragioni di sicurezza, difficoltà di accesso o mancanza del servizio

DIFFICOLTÀ DI COLLEGAMENTO CON I MEZZI PUBBLICI
% famiglie con molte e abbastanza difficoltà
(2025)

Media nazionale 34%

CAMPANIA 53%

TRENTINO 18%



PERCENTUALE DI AUTOBUS E TRENI NELLE AREE INTERNE (TOTALE ITALIA)

2000: 16,7%
2023: 16,7%

Persone di 16+ anni che usano i mezzi pubblici
(%, Eurostat 2025)

	EU	IT
Ogni giorno	10,7	5,1
Ogni settimana	11,6	8,3
Ogni mese	10	6,8
Meno di una volta al mese	17,1	11,8
Mai	50,6	68

13% per inadeguatezza degli orari **6%** per mancanza del servizio **4%** per motivi di sicurezza

Con tecnologia Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Inquadramento sull'andamento dei dati di traffico

Obiettivo:
Un TPL poco accessibile e inclusivo potrebbe tradursi in alti volumi di traffico. Si intende quindi inquadrare il problema dell'alta intensità di traffico, verificando un'eventuale inconsistenza nell'uso dei mezzi privati

Un TPL poco efficiente e inaccessibile fa crescere il suo costo opportunità, rendendo **più conveniente l'utilizzo del mezzo privato**

COSTO OPPORTUNITÀ DEL TPL

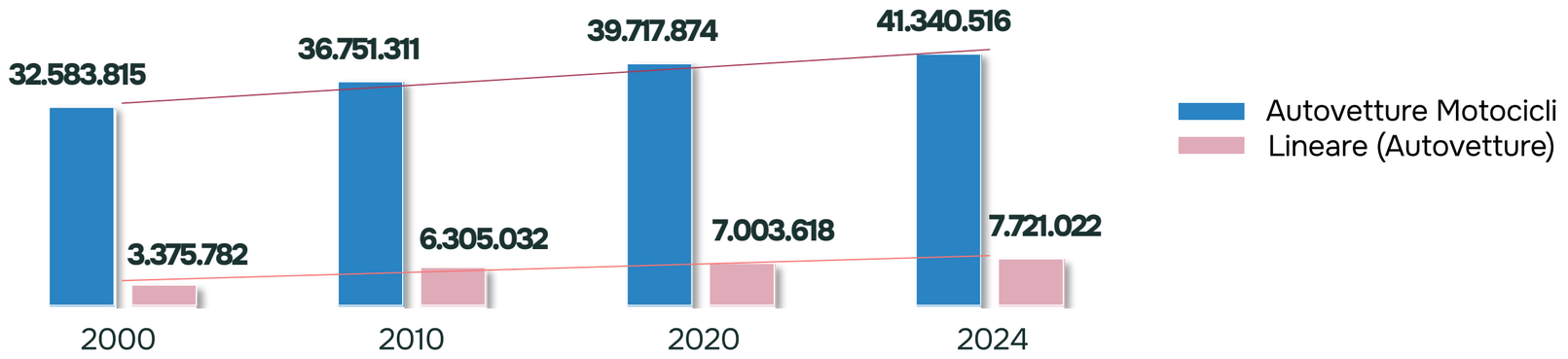
TEMPI DI PERCORRENZA

Il traffico intenso penalizza due fronti: **aumenta il tempo passato in strada**, e quindi l'esposizione al rischio di incidenti, e **sottrae tempo spendibile in altro,** compromettendo il **benessere** del guidatore e la sua **qualità di vita**

I principali dati

CONSISTENZA PARCO VEICOLARE SUDDIVISO PER CATEGORIA

(categorie più rappresentative, dati Annuario Statistico Aci elaborati da Federtrasporti)



LIVELLO MEDIO NAZIONALE DI CONGESTIONE STRADALE

(Percentuale media di tempo aggiuntivo perso nel traffico rispetto a una situazione senza congestione)

29,7%

NELLE ORE DI PUNTA MATTUTINE 48,6%

NELLE ORE DI PUNTA SERALI 50,5%

*ore di punta: momenti del picco di traffico ottenuti dai dati di traffico giornalieri in ogni città del campione (TomTom)

TOP 5 CITTÀ PER LIVELLI DI TRAFFICO	LIVELLO MEDIO	ORE PERSE IN UN ANNO DURANTE L'ORA DI PUNTA
PALERMO	51,3%	98H
MILANO	49,4%	136H
CATANIA	47,1%	103H
ROMA	45,2%	115H
FIRENZE	45,0%	113H

Fonti: elaborazioni Nomisma su dati ACI/Federtrasporti e TomTom

Istantanea sulle vittime di strada

Obiettivo:

Gli incidenti stradali, oltre a rappresentare un evento tragico, costituiscono una perdita a livello sociale e un danno economico. Diventa quindi fondamentale monitorare le zone ad alto rischio, oltre che a misurare correttamente le conseguenze

INCIDENTI CON VITTIME

I **decessi** causati da incidenti stradali rappresentano la conseguenza più grave del fenomeno, con un impatto profondo sulle famiglie e sulla collettività. L'analisi delle **aree a maggior rischio, dei veicoli coinvolti e delle caratteristiche delle vittime** è fondamentale per orientare le politiche di prevenzione e dei costi a carico della collettività

INCIDENTI CON FERITI

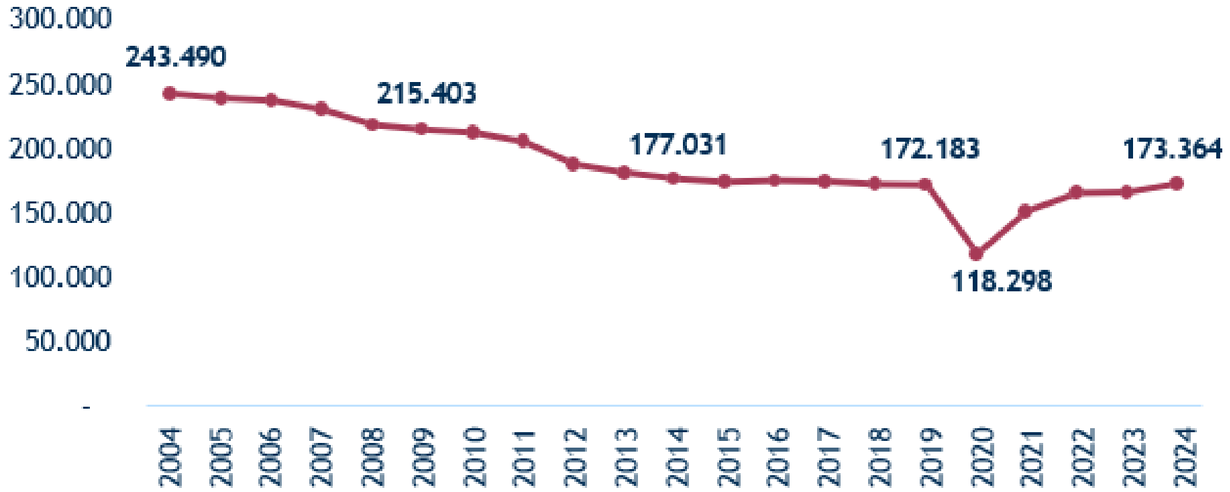
Gli incidenti con lesioni costituiscono una componente rilevante della sinistrosità stradale. Una corretta classificazione della **gravità dei feriti** consente di stimare con maggiore precisione gli **effetti sanitari, economici e sociali** legati alle cure, all'assistenza e alla riabilitazione

DATI SANITARI

I **dati sanitari** completano il quadro informativo sugli incidenti, consentendo di monitorare ricoveri, tempi di degenza e percorsi di cura. Queste informazioni sono essenziali per valutare **l'impatto sul sistema sanitario e il costo sociale** associato alle lesioni, in particolare nei casi più gravi

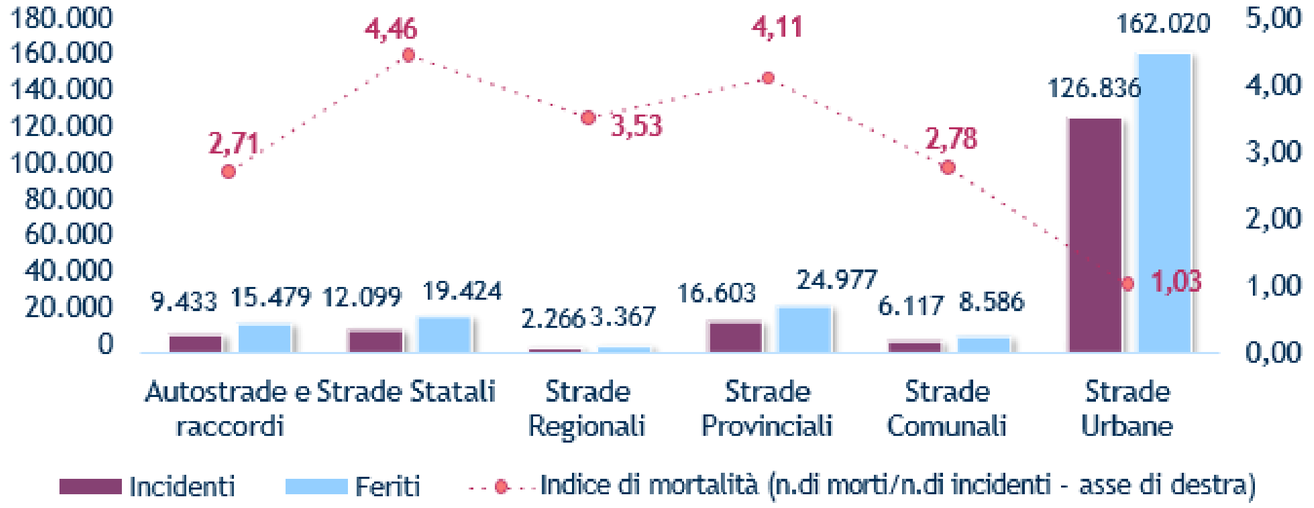
Incidenti stradali

I principali dati



Serie storica incidenti stradali in Italia

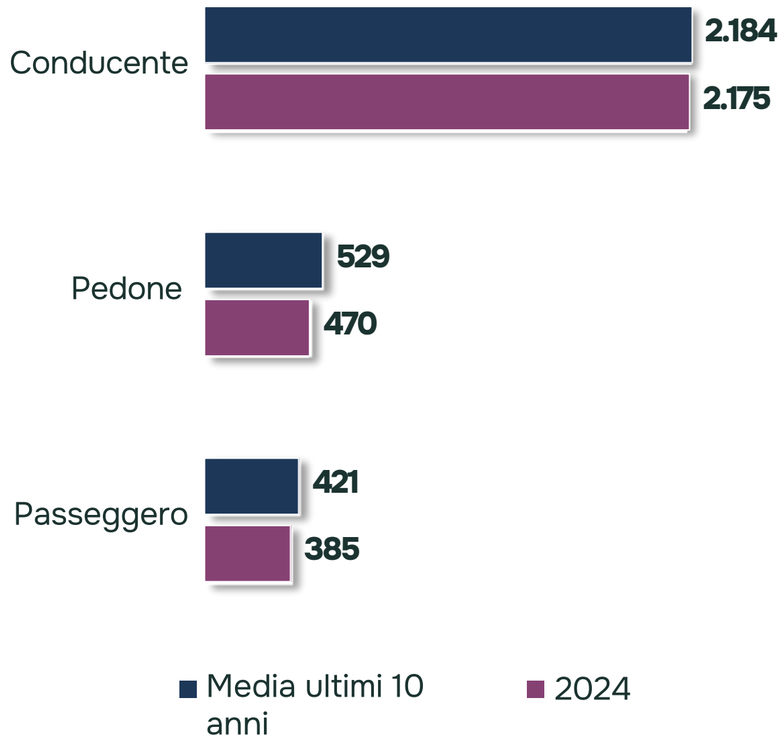
Incidenti, mortalità e feriti per categoria della strada, 2024



Fonti: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT

Incidenti con vittime
I principali dati

Vittime negli incidenti stradali per ruolo
(2024)



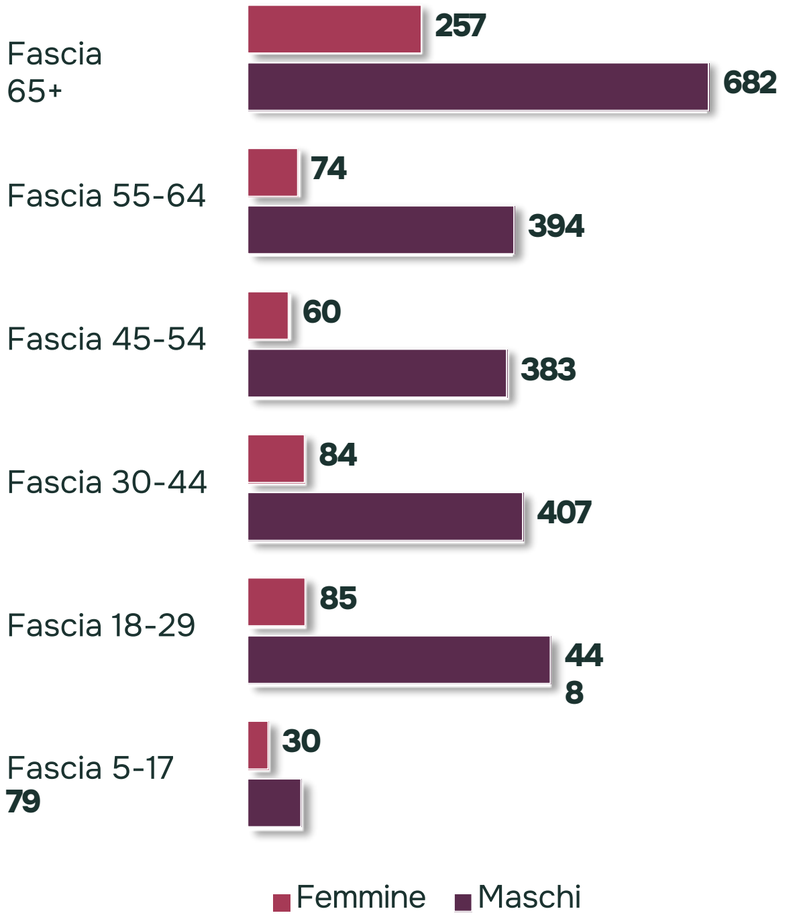
5.1

MORTI IN INCIDENTI STRADALI OGNI 100.000 ABITANTI*

5.3

MEDIA 2014-2024*

Vittime negli incidenti stradali per classe d'età e sesso
(2024)

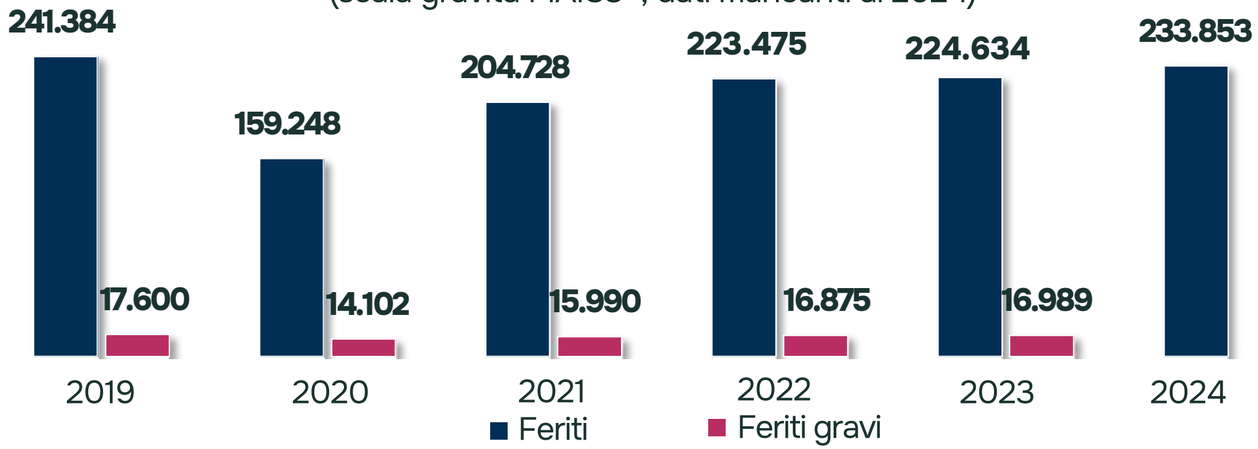


Fonti: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT & *OECD

I principali dati

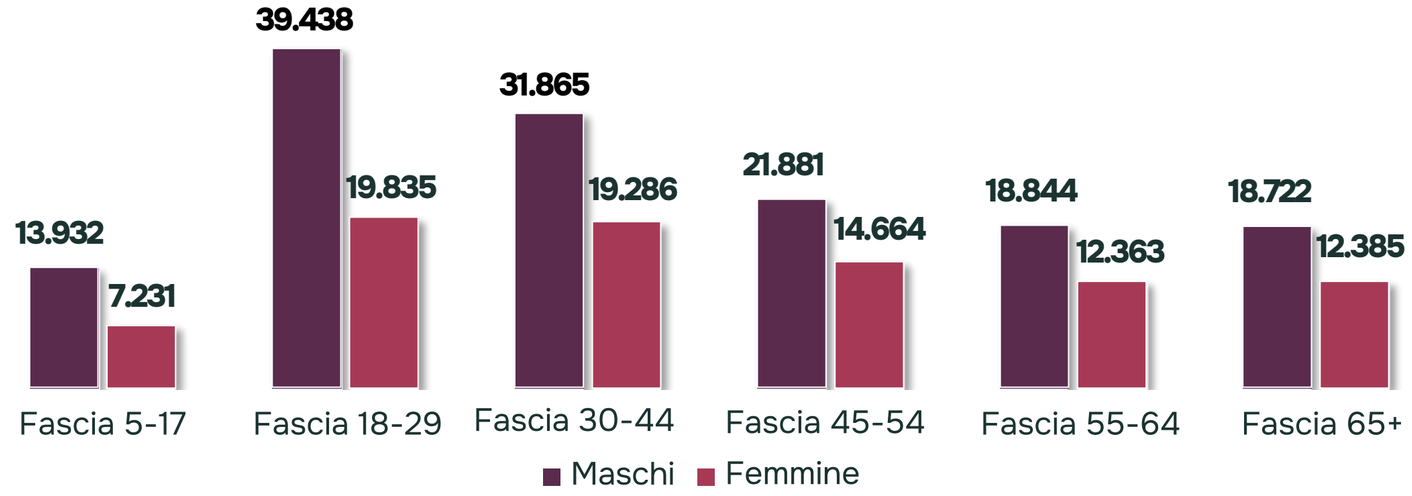
Numero di feriti e feriti gravi in incidenti stradali

(scala gravità MAIS3+; dati mancanti al 2024)



Numero totale feriti in incidenti stradali per classe d'età e sesso

(2024)

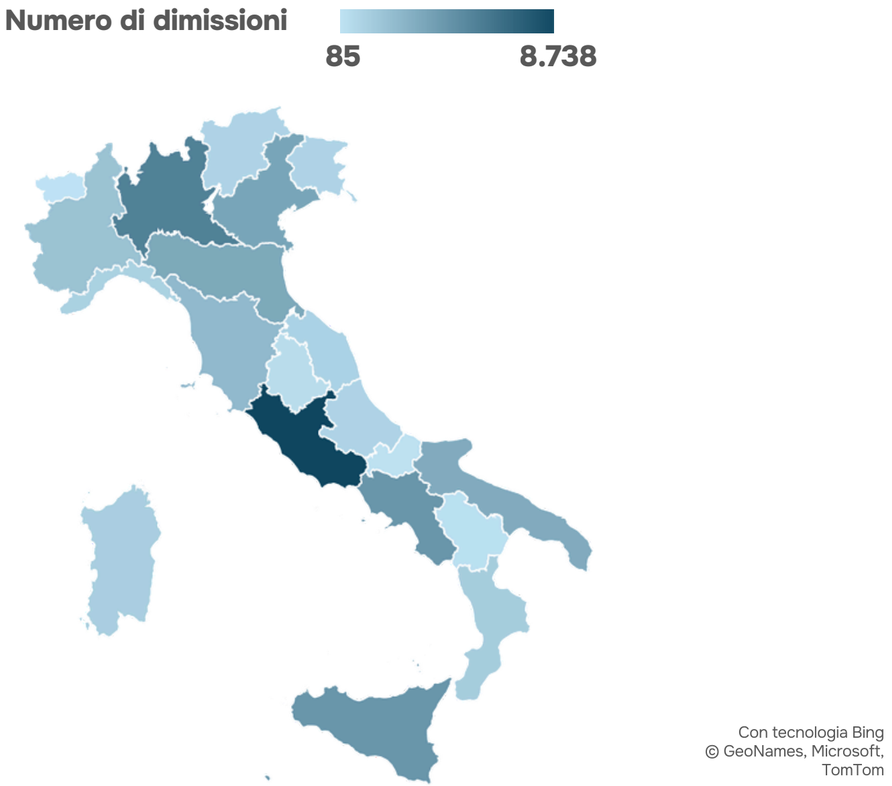


Fonti: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT & European Road Safety Observatory

I principali dati

DIMISSIONI DI RICOVERO PER TRAUMATISMO LEGATO A INCIDENTI STRADALI

(valori assoluti, 2023)



Con tecnologia Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

GIORNATE DI DEGENZA PER RICOVERO ACUTI IN REGIME ORDINARIO CON DIAGNOSI PRINCIPALE O SECONDARIA DI TRAUMATISMO: INCIDENTE CON VEICOLO SU STRADA E VIA

44.939

(TOTALE ITALIA)

GIORNATE DI DEGENZA MEDIA

7,3

Fonti: elaborazioni Nomisma su dati SDO – Ministero della Salute

Costi sociali

Obiettivo:
I costi sociali degli incidenti stradali stimano il danno economico subito dalla collettività. Questa stima integra costi sanitari e amministrativi con la perdita di produttività derivante dal decesso o dall'invalidità delle vittime.

COSTI SANITARI

- I costi **sanitari**, insieme ad alcuni **danni patrimoniali** e ai **costi amministrativi**, rientrano tra i costi a carico della collettività
- Tra di essi sono compresi i costi del ricovero e del Pronto Soccorso, che variano in base alla gravità del sinistro

COSTI AMMINISTRATIVI

I costi amministrativi comprendono le spese di **assicurazione** e di **intervento delle autorità** pubbliche e giudiziarie

PERDITA DI CAPACITÀ PRODUTTIVA E COSTI UMANI

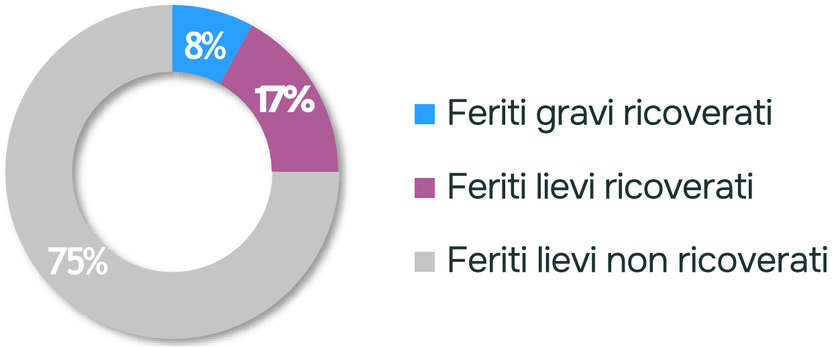
- Questo indicatore stima il **valore attuale del reddito futuro che si sarebbe prodotto** se non si fosse verificato l'incidente. Questa perdita può essere totale o parziale In base alla gravità dell'incidente
- Oltre alla perdita economica tangibile, esistono i **danni morali e biologici, che considerano l'aspetto umano e affettivo** della perdita di una vita o dell'integrità psico-fisica

Costi sanitari

I principali dati

DIMISSIONI OSPEDALIERE (2018)
60.851

Classificazione dei ricoverati a seguito di incidente stradale
(Anno 2018)



1,5% DECESSI AVVENUTI IN OSPEDALE
(entro 30gg dal ricovero)

Costo medio per ferito
(Anno 2018, €)



Sebbene i feriti gravi rappresentino solo l'**8%** dei feriti complessivi, essi assorbono la **quota predominante** delle risorse.

La criticità medica determina la spesa: il codice Giallo costa 2,5 volte il Verde; il codice **Rosso 6 volte**. Ciononostante, il volume dei codici **Verdi genera il 67% del costo totale**.

L'elisoccorso comporta costi circa 3 volte superiori rispetto a un'ambulanza, influenzando significativamente la spesa di accesso d'emergenza.

Fonte: Istat Working Papers N. 9/2023

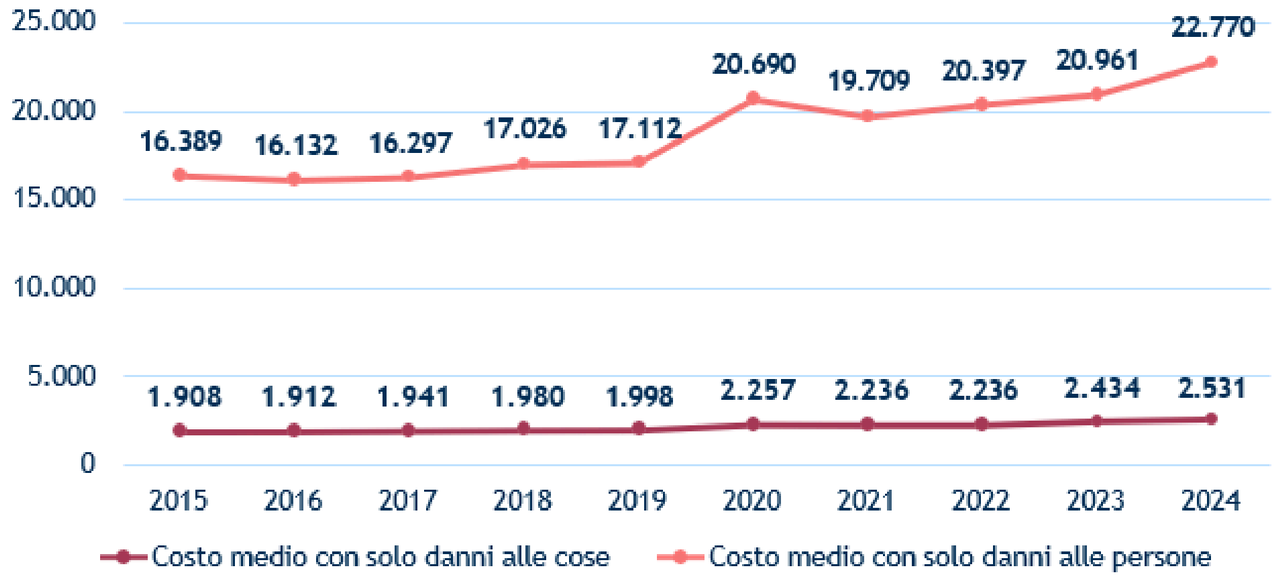
Costi amministrativi / spese di assicurazione

I principali dati

COSTO MEDIO SINISTRI TOTALE AL 2024

5.264 €

2023: 4.936 €
2015: 4.467 €



COSTO MEDIO CON DANNI A PERSONA <9 PUNTI DI INVALIDITÀ PERMANENTE

6.039 €

(MEDIA 2015-2024)

COSTO MEDIO CON DANNI A PERSONA >9 PUNTI DI INVALIDITÀ PERMANENTE

233.485 €

(MEDIA 2015-2024)

Fonte: Rapporto ANIA – «L'assicurazione italiana 2024-2025»

Costi amministrativi / Vigili del fuoco e Organi di polizia

I principali dati

Spesa del Ministero dell'Interno per il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco (2024)
3,341 mld €

6%
QUOTA INTERVENTI DI SOCCORSO PER INCIDENTI STRADALI SUL TOTALE DEGLI INTERVENTI DEI VIGILI DEL FUOCO (2024)

Spesa totale per interventi dei Vigili del Fuoco per gli incidenti stradali (2024)
200,5 mln €

Spesa del Ministero dell'Interno per servizi di prevenzione, controllo del territorio e sicurezza stradale operati dalla Polizia Stradale (2024)
354,5 mln €

8%
QUOTA DEL PERSONALE DELLE POLIZIE LOCALI DEDICATO ALLE ATTIVITÀ DI INFORTUNISTICA (stime ISTAT al 2023 su indagine ANCI)

Spesa per interventi degli Organi di Polizia in caso di incidente stradale
28,4 mln €

Fonte: Dati di bilancio Ministero dell'Interno; Istat Working Papers N. 9/2023

Costi amministrativi / Spese giudiziarie

I principali dati

Secondo ISTAT, la numerosità dei processi penali relativi ad omici stradali risulta irrilevante ai fini della determinazione della quota

Totale impegnato al 2024 dal Ministero della Giustizia

Programma Giustizia civile e penale:
4.814.707.967 €

Servizi di gestione amministrativa per l'autorità giudiziaria:
1.485.095.077 €

TOTALE PROCEDIMENTI CIVILI 2024*

~4,7 milioni

QUOTA DEI PROCEDIMENTI PER RISARCIMENTI DANNI CIRCOLAZIONE DI VEICOLI E NATANTI

~10%

Costo totale dell'amministrazione giudiziaria per incidentalità stradale

~630 mln €

*per tener conto del carico di lavoro della giustizia civile nell'anno, si considerano i processi pendenti al 31/12/2023 + i procedimenti sopravvenuti al 2024

Fonte: Dati di bilancio e statistiche giustizia del Ministero della Giustizia; Istat Working Papers N. 9/2023

Perdita di capacità produttiva e costi umani

I principali dati

PERDITA E DANNO COMPLESSIVO
~ 9,5 mld€

Dietro i numeri di un incidente stradale si nasconde una **duplice perdita per la società**: il valore economico della **forza lavoro interrotta** prematuramente e la **sofferenza psicofisica**, che viene monetizzata per garantire pari dignità e diritto alla salute a ciascun cittadino.

IL VALORE DEL LAVORO (DANNO ECONOMICO)

DECESSO PRECOCE
€ 909.176 /caso
Valore attuale del reddito che il soggetto avrebbe prodotto fino al limite dei 67 anni di età lavorativa

INVALIDITÀ PERMANENTE GRAVE
€ 1.281.952 /caso
Perdita produttiva permanente, calcolata sul 25% dei feriti gravi (pari all'8% del totale dei feriti)

LA TUTELA DELLA PERSONA (COSTI UMANI)

DANNO MORALE (EREDI)
€ 900.583 /caso
Monetizzazione della sofferenza morale subita dai familiari del deceduto equivalente a 100 punti di invalidità

DANNO BIOLOGICO LIEVE
€ 3.454 /caso
Risarcimento medio dell'invalidità temporanea e micro-permanente che colpisce il 92% dei feriti

PARI DIRITTO ALLA SALUTE
I «costi umani» prescindono dal reddito professionale del danneggiato per garantire l'uguaglianza assoluta di fronte al danno fisico.

INVALIDITÀ TEMPORANEA
Le inabilità temporanee lievi (17-88 gg) pesano € 4.180/ caso e complessivamente 934 mln€; le inabilità gravi (232 gg) pesano € 32.198/ caso e complessivamente 469 mln €.

LA PARABOLA PRODUTTIVA
Il modello di attualizzazione considera che il reddito di un individuo varia a parabola nel tempo, valorizzando l'età del soggetto colpito.

Fonte: Istat Working Papers N. 9/2023

2

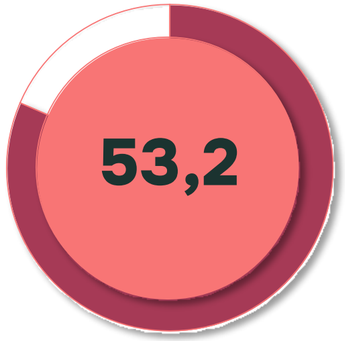
Gli indicatori

Gli indicatori sviluppati

Livello nazionale
Gli indicatori compositi consentono di **sintetizzare molteplici informazioni** in un unico indice, facilitando la lettura, il confronto e la comunicazione dei risultati.

Ogni indicatore è ottenuto **aggregando indicatori elementari**, standardizzati e ponderati, in specifici domini di analisi. Il **punteggio complessivo** è quindi determinato dalla performance nelle diverse dimensioni che lo compongono.

ITALIA



INDICE DI ESPOSIZIONE AL RISCHIO DI INCIDENTE

Dimensioni: popolazione e flussi; parco veicolare privato; problemi di mobilità e connettività; copertura del trasporto pubblico.
Valore: 0-100 al crescere dell'esposizione al rischio



INDICE DI GRAVITÀ DEGLI INCIDENTI STRADALI

Dimensioni: letalità e frequenza negli ultimi tre anni.
Valore: 0-100 al crescere della gravità



ACCESSIBILITÀ E INCLUSIVITÀ DEL TPL

Dimensioni: perifericità e connettività.
Valore: 0-100 al crescere dell'accessibilità e inclusività

Gli indicatori sviluppati

Top e bottom performer tra i capoluoghi di provincia

INDICE DI ESPOSIZIONE AL RISCHIO DI INCIDENTE

53,2

1°	Lanusei	**46,7**	119°	Firenze 73,9
2°	Villacidro	**48,4**	118°	Bergamo 72,3
3°	Isernia	**49,0**	117°	Milano 70,8

INDICE DI GRAVITÀ DEGLI INCIDENTI STRADALI

44,8

1°	La Spezia	**29,7**	119°	Carbonia 76,9
2°	Verbania	**30,3**	118°	Iglesias 69,6
3°	Genova	**30,5**	117°	Enna 65,9

ACCESSIBILITÀ E INCLUSIVITÀ DEL TPL

59,6

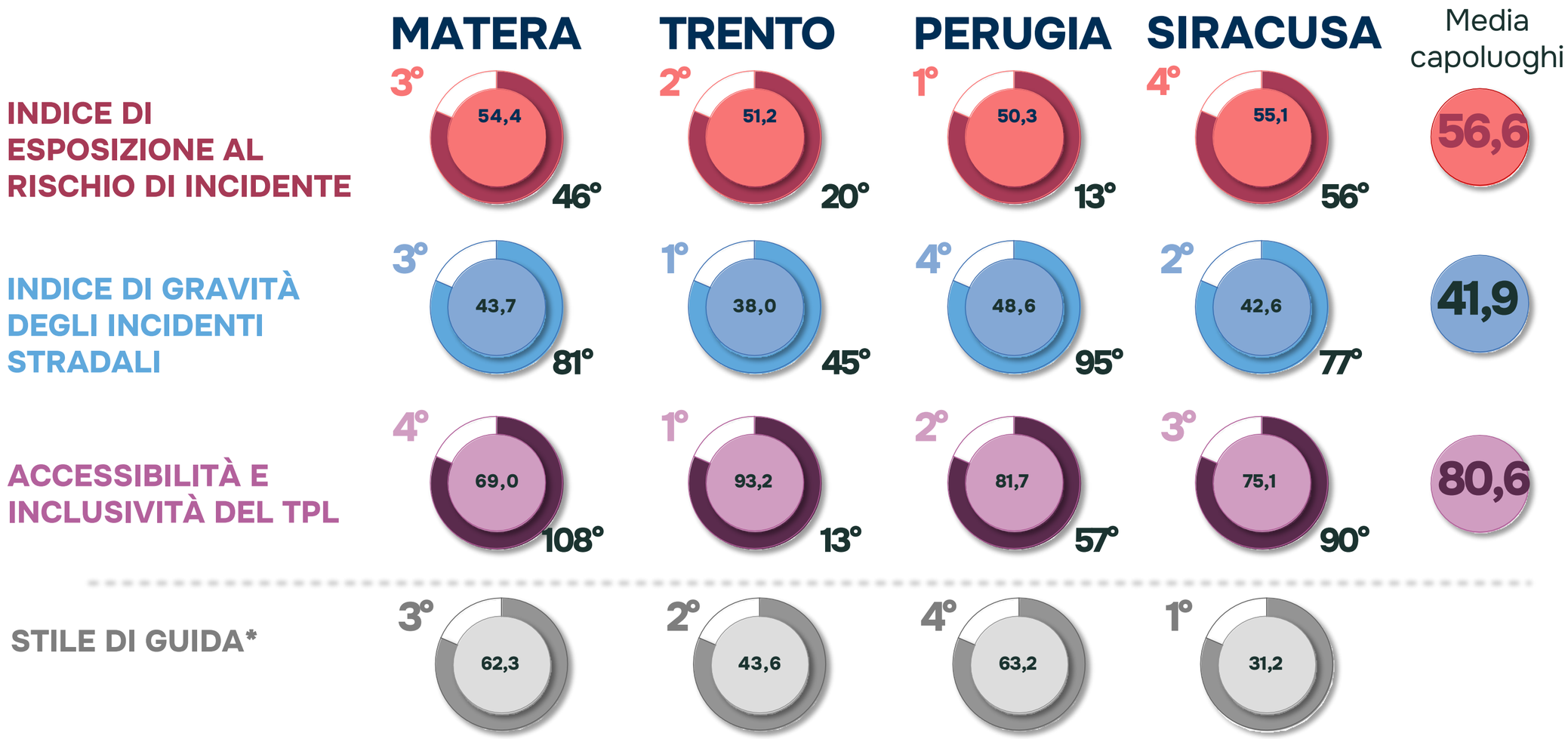
	Bologna	**99,7**	119°	Tempo Pausania 33,2
	Milano	**99,2**	118°	Lanusei 34,2
	Genova	**98,7**	117°	Tortolì 35,6

3

Benchmarking tra città

Gli indicatori sviluppati

Le 4 città focus e il loro posizionamento rispetto al resto dei capoluoghi

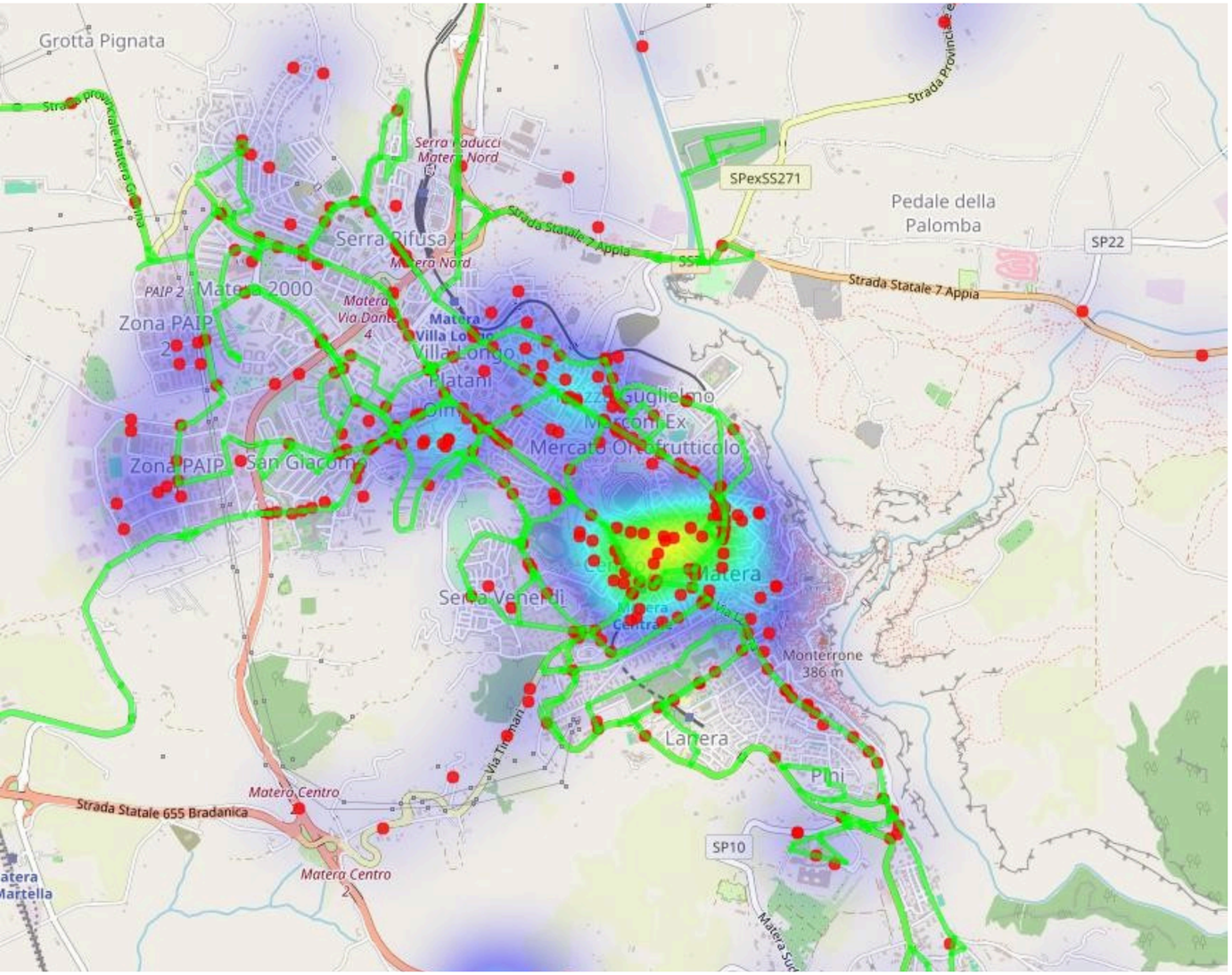


*Dati UnipolTech relativi alle 4 città focus su accelerazioni e frenate brusche, velocità di guida

4

Heatmap

Heatmap di Matera/1



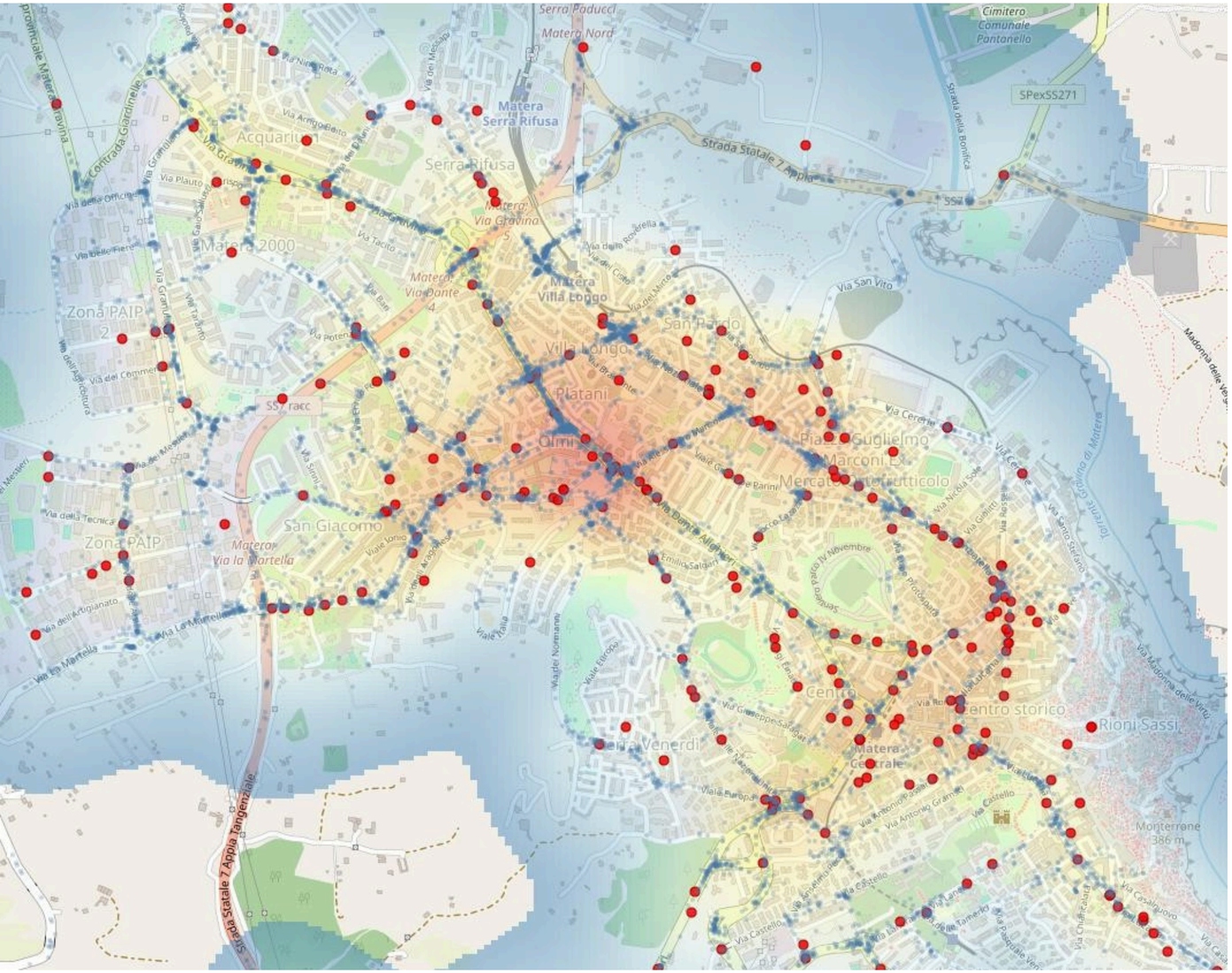
Le aree scoperte dal TPL sono quelle a più alta incidentalità.

Priorità di intervento — **Non necessita intervento**

Incidente

TPL

Heatmap di Matera/2



La sovrapposizione tra eventi harsh e incidenti si concentra principalmente negli snodi e nelle arterie semicentrali ad alto flusso, come parte di Via Dante Alighieri.

Priorità di intervento → **Non necessita intervento**

- Incidente
- Evento harsh (brusca accelerazione / frenata)

Fonte: Elaborazioni Nomisma su OpenData Matera , dati OpenStreetMap, dati UnipolTech

CITY FLOWS 2026

FONDAZIONE Unipolis

Nomisma