

NEWSLETTER



ContactLess Users Board

Quindicinale a cura della redazione giornalistica di Ferpress
newsletter-clubitalia@ferpress.it © Riproduzione riservata

CLUBITALIA - Notiziario n. 28 del 10 aprile 2024

In questo numero:

Intervista a Matteo Antoniola, 5T

Right Metro, la piattaforma di Techrail che vuole rivoluzionare il TPL con la AI

Mobilità e Intelligenza Artificiale a Bari: un resoconto

Eventi Club Italia: NME FieraMilano e Convegno/Visita tecnica a Urbino

Notizie su ITS e MaaS in collaborazione con Ferpress

INTERVISTA A MATTEO ANTONIOLA, STRATEGY MANAGER DI 5T

Nel mondo dei trasporti, la sigla “MaaS” è diventata una buzzword ad uso e consumo di esperti, operatori di trasporto e amministrazioni. Ma quali sono le sue declinazioni concrete, e dove ci possono portare? Ne abbiamo parlato con Matteo Antoniola, Business Strategy Manager a 5T e uno dei massimi esperti di MaaS in Italia.

Con lui abbiamo voluto approfondire lo stato di salute della MaaS ed esplorare le sinergie di questo settore con l'AI generativa. Ma quali sono le sue declinazioni concrete, e dove ci possono portare? In questo articolo, una panoramica lucida e schietta della Mobility as a Service e delle sue possibili evoluzioni, a partire dal nuovo concetto di MaaF. La conversazione si inserisce nella rubrica #TalkWithGO, dedicata alla condivisione di esperienze e conoscenze per superare le sfide comuni nel campo delle connessioni tra mobilità sostenibile e intelligenza artificiale. Il dato è importante, ma cosa ce ne facciamo?

Nel settore della mobilità così come in molti altri settori, si è acceso il dibattito e la consapevolezza attorno al dato. Ma quello che manca è un ragionamento di sistema: tutti parlano dei dati, ma chi si occupa a dare una direzione a tutte queste informazioni? Antoniola parte con una provocazione: «In questo momento c'è un accanimento sul tema del dato: la priorità è raccogliere dati, renderli accessibili, standardizzarli. Tutto questo, però, senza aver necessariamente capito di cosa si tratta, e soprattutto per quale scopo. Sarebbe importante, invece, parlare di più di che cosa farsene di tutti questi dati: specialmente chi deve governare le dinamiche di mobilità».

In questo momento il MaaS è un settore trainato dall'industria, quindi dalla necessità di fare business. Chi raccoglie i dati sono soggetti diversi con interessi ed obiettivi diversi. Ma chi pensa a cosa farne realmente di questi dati, come progetto di servizio pubblico urbano? Il MaaS non dovrebbe essere ridotto a mero abilitatore tecnologico per la prenotazione di servizi. Continua Antoniola: «Per pensare ai servizi devi conoscere la domanda. Per conoscere la domanda devi conoscere e profilare i comportamenti e le preferenze. Si tratta di un tipo di dato che oggi gli operatori di trasporto riescono ad utilizzare solo in piccola parte, perché non è ancora nella loro consuetudine. Tantomeno in quella della pubblica amministrazione».

Come ci conferma Antoniola, sul tema della MaaS ad oggi c'è più consapevolezza e informazione rispetto a qualche anno fa, quando se ne iniziava a parlare diffusamente ma con scarsa conoscenza. «Ora che il mercato ha cominciato a svilupparsi, il tema inizia ad essere approcciato più seriamente anche dal settore pubblico. In questo ha avuto sicuramente dei meriti il programma MaaS4Italy, il primo tentativo di accompagnare la trasformazione MaaS con una regia pubblica». Si tratta di una sperimentazione che, secondo Antoniola, ha messo in evidenza le difficoltà, ma ha anche aiutato a rompere gli indugi e sviluppare nuovi operatori MaaS. Ovvero intermediari, aggregatori e rivenditori di servizi di mobilità di terze parti come ad esempio UnipolMove City, ACI Sara GO!, WeTaxi, che si sono affiancati a quelli già esistenti (MooneyGo, Urbi, Tabnet e altri). Tuttavia, ad oggi, il MaaS è ancora una cosa per pochi: «Nessun operatore ha raggiunto masse critiche importanti in termini di utenti registrati, utenti attivi o viaggi effettivamente acquistati e fruiti tramite le piattaforme di aggregazione».

Anche uscendo dai confini italiani, la situazione non è migliore: «Persino a Berlino la famosa app di aggregazione Jelbi, prodotta dal servizio di trasporto pubblico, riesce a portare volumi al massimo intorno al 5%». Questo 5% rispecchia effettivamente la quota media di viaggi intermodali che si registrano mediamente nelle analisi prodotte da GO-Mobility, Si può quindi

intuire che il MaaS interessa attualmente quella fetta di popolazione che già oggi è abituata a spostarsi con una combinazione di mezzi. Una fetta che rappresenta una percentuale da sempre modesta, sorpassata da una maggioranza che si sposta perlopiù secondo una mono-modalità "point to point" meno complessa. Abitudine diffusa anche per via di una rete di trasporto nazionale che non è mai stata ripensata in chiave intermodale, con sovrapposizioni di linee ferro-gomma o tra linee stesse.

La spiegazione che si dà Antoniola rispetto alla fatica del servizio MaaS a prendere piede è che i tempi non sono ancora maturi: non tanto per mancanza di dati o risorse tecnologiche, quanto per l'utenza. «Non si raggiungono i volumi necessari un po' perché forse il servizio non è ancora raccontato e compreso bene, un po' perché stiamo parlando di qualcosa che avrà volumi tra dieci o vent'anni: il target del MaaS sono più i ventenni, che non i cinquantenni. A questi ultimi non possiamo cambiare il mindset necessario a comprendere il valore e la comodità di queste soluzioni, mentre ai ventenni si».

Ad oggi, quindi, è importante lavorare sulle conferme: offrire a questa base di utenza intermodale la possibilità di continuare le proprie abitudini in modo più facile e immediato, fornendo eventualmente servizi aggiuntivi. Mentre per un cambio di comportamenti più radicale e diffuso sarà necessario catturare le nuove generazioni, specialmente in città: «Nelle aree rurali è comprensibile che rimanga predominante il possesso e l'utilizzo di automobili, ma nelle città non possiamo più permetterci di non avere alternative. Cambiare le abitudini, tuttavia, è un processo lungo: se ora puntiamo a togliere la terza auto in famiglia, tra dieci anni potremo sperare di togliere la seconda auto, e così via. Ma dobbiamo lavorare sui ventenni, che sono la forza lavoro di domani e si spera che faranno scelte diverse dalla maggior parte dei 40-50enni di oggi».

Si tratta quindi di un processo che può rivelarsi più lungo del previsto, e va capito se e quanto gli operatori di mercato sono disposti ad aspettare. Ed è qui che arriviamo al titolo di questo articolo: il MaaS! Cos'è il MaaS? Si tratta di una nuova declinazione del concetto di Mobility as a Service, dove la massa critica viene raggiunta grazie all'introduzione della mobilità come componente aggiuntiva di app e piattaforme preesistenti che hanno già milioni di utenti: Mobility as a Feature. Un esempio pratico può essere la segnalazione di un evento tramite Instagram all'utente, che se interessato può comprare il biglietto per l'evento e per il trasporto pubblico direttamente in app. Dice Antoniola: «Il modello per cui l'operatore MaaS nasce, deve aggregare tutti gli operatori di mobilità, cercarsi 100-200 mila utenti... probabilmente è destinato gradualmente a ridursi. Perché si faranno a loro volta rivendere da Instagram, Tik Tok, Amazon e così via. La mobilità può diventare una feature aggiuntiva di altre applicazioni che hanno già milioni di utenti». Si tratta di uno schema che attualmente ha solo una forma teorica, ma che permetterebbe di superare la complessità e la frammentazione che caratterizzano oggi la MaaS. Si tratta di un ribaltamento del modello di fruizione attuale: non è l'utente a dover aprire un'apposita app per trovare opzioni di mobilità, ma è l'app stessa che mentre tu organizzi le tue attività di lavoro, commissioni o tempo libero ti suggerisce i modi per spostarti e prenota e acquista i tuoi viaggi. «Negli Stati Uniti, Uber fa già una cosa simile: si sincronizza con il tuo Google Calendar e ti ricorda i tuoi appuntamenti proponendoti di prenotare una corsa. O ancora, è Uber stesso a proporti eventi:

“Domani c’è una partita allo stadio, ti interessa? Prenota un Uber”. E questo è già MaaF: una piattaforma che offre anche servizi di intrattenimento, integrando le opzioni di mobilità». AI & MaaS A questo punto entra in gioco il tema portante della nostra rubrica #TalkWithGO: che peso ha l’intelligenza artificiale nel rendere abilitanti tutti questi processi? È facile immaginarsi che la MaaF dovrà necessariamente basarsi su algoritmi che profilino le nostre abitudini, necessità, preferenze per proporci attività e modalità di spostamento.

Ma ad oggi, che rapporto c’è tra l’AI e la MaaS nella sua forma attuale, e come evolverà? Antoniola ci risponde che considerando lo stato attuale di sviluppo dell’industry MaaS, il ruolo dell’AI è ancora marginale. O perlomeno, è troppo presto perché abbia un impatto notevole: la priorità al momento è farla funzionare: aggregare servizi per produrre un valore che catturi l’interesse dell’utente, e migliorare la user experience, che può ancora evolvere. «Perché il ruolo dell’AI sia realmente rilevante, con applicazioni avanzate, servirebbero investimenti tali per cui forse tutto questo sarà possibile solo se e quando la MaaS sarà dentro piattaforme più grandi, dei giants: basti pensare agli assistenti Google, Alexa, Siri. Probabilmente, sarà attraverso loro che preoteremo e acquisteremo i nostri servizi di mobilità, non attraverso i singoli operatori locali. Saranno questi ultimi a stipulare contratti con le grandi piattaforme». Quello in cui l’AI ci può aiutare oggi è la customer care: implementazioni limitate che aiutano ad ottimizzare e automatizzare alcune pratiche di primo livello, alla portata degli operatori MaaS attuali. Come l’esempio, già riportato in questo articolo, di NIC-O, il primo chatbot basato sull’AI generativa e pensato per supportare i cittadini nella navigazione del sito dell’azienda di trasporto pubblico locale.

Grazie a Go Mobility

RIGHT METRO, LA PIATTAFORMA DI TECHRAIL CHE VUOLE RIVOLUZIONARE IL TPL CON LA AI

Due ingegneri baresi brevettano la prima piattaforma aperta per il controllo degli autobus che integra al “conta passeggeri” numerose altre funzioni basate su sofisticate tecniche di action recognition, tra cui la videosorveglianza intelligente. Inoltre, monitora tutti i dati caratteristici della mobilità sostenibile per migliorare il viaggio dei passeggeri e guidare le aziende di trasporto a scelte più efficienti. Sono oltre 100mila gli autobus circolanti in Italia, ma rispetto agli altri paesi europei, il nostro ha la flotta autobus tra le più vecchie d’Europa (circa la metà dei veicoli con almeno 15 anni di vita).



D'altronde un cattivo sistema di gestione delle flotte spesso non tiene conto dei dati sulla mobilità, dell'esperienza di viaggio dei passeggeri e dei rischi legati alla sicurezza a bordo e su strada. Dopo una lunga esperienza nella progettazione di sistemi di diagnostica applicati al settore ferroviario, gli ingegneri baresi Alessandro Cafagna e Amalia Di Nardi nel 2019 fondano TechRail, startup innovativa specializzata nello sviluppo di soluzioni robotiche e sistemi di intelligenza artificiale. Durante la

pandemia realizzano per la metropolitana ATM di Milano una soluzione per garantire il distanziamento di un metro tra i passeggeri: si chiama "Right Metro" (RM), ma è molto di più di un normale "conta passeggeri", tanto da richiedere una sperimentazione a bordo dei mezzi Amtab e FSE. Si tratta, infatti, di una piattaforma aperta intelligente basata su algoritmi proprietari di intelligenza artificiale, che consente di integrare numerose funzioni sfruttando all'interno degli autobus la stessa tecnologia di image recognition applicata ai pantografi dei treni.

Oltre a riconoscere la tipologia dei passeggeri a bordo (anziani, donne e bambini, presenza di carrozzine, biciclette e monopattini), la piattaforma RightMetro, grazie ad un sistema di videosorveglianza intelligente, è in grado di riconoscere atti violenti e di vandalismo comunicando in tempo reale con una centrale operativa (o direttamente alla Comando di Polizia Municipale, come avviene sui mezzi baresi di Amtab). Il sistema RM rileva numerosi dati come: controllo dei viaggiatori paganti, guasti e fughe di fumo, rilevamento degli ostacoli esterni (ad esempio biciclette, pedoni, motociclette, automobili e monopattini), nonché effettua una mappatura e un monitoraggio del manto stradale identificando e classificando le buche per grado di pericolosità in accordo con i criteri di sviluppo della smart city.

Le sperimentazioni della piattaforma ideata da TechRail sono iniziate nel 2020 su una carrozza della metropolitana di Milano, e successivamente a bordo di 100 mezzi pubblici Amtab e FSE, per concludersi con esito positivo nel 2022, registrando un livello di precisione e accuratezza del dato pari al 99%. Il sistema RM aiuta a gestire le flotte in modo efficiente e contribuisce alle decisioni più consapevoli delle aziende di trasporto, offrendo in tempo reale dati come: reale tasso di utilizzo delle linee degli autobus e capacità di occupazione nelle diverse fasce orarie; efficacia della pianificazione dei percorsi; tracciabilità dei paganti e della tipologia degli utenti, e molto altro.

Secondo i fondatori della startup TechRail, Amalia Di Nardi e Alessandro Cafagna, «Questo si traduce non solo in un vantaggio economico sotto il profilo degli investimenti, ma anche in una rinnovata flessibilità di impiego: si pensi ai vantaggi per la pianificazione e gestione delle flotte, nonché il corretto controllo della spesa pubblica». Il vantaggio competitivo di Right Metro rispetto

alle soluzioni presenti sul mercato, quindi, è quello di determinare in tempo reale dati sensibili e precisi, che costituiscono il vero asset del sistema di trasporto pubblico. Tali dati, aggregati e rielaborati, sono trasmessi all'AVM (automatic vehicle monitoring) e sono resi disponibili al gestore del servizio anche attraverso una propria dashboard di lettura che permette di recuperarli tutti ed utilizzarli al meglio. L'obiettivo del progetto è quello di aiutare le aziende TPL a diventare più virtuose e sostenibili migliorando l'esperienza dei viaggiatori e l'efficienza dei servizi offerti, sfruttando anche le opportunità previste dal PNRR per la mobilità dei cittadini e il rinnovo delle flotte bus che oggi corrispondono a risorse di importo superiore a 3,5 miliardi.

PROSSIMI EVENTI CLUB ITALIA

Club Italia ContactLess Users Board sta organizzando due eventi per il mese di maggio.

Next Mobility Exhibition 8-10 maggio, FieraMilano

Da mercoledì 8 maggio a venerdì 10 maggio 2022 si svolgerà l'evento internazionale biennale dedicato a soluzioni, tecnologie, mezzi e politiche per un sistema di mobilità delle persone integrato, innovativo e sostenibile. La manifestazione, che riunisce aziende leader e stakeholder nazionali e internazionali, vede presente anche Club Italia e tanti dei suoi soci.

Club Italia sarà presente per tutta la durata dell'evento. Vieni a trovarci al Padiglione 10, Stand G22!

In più, Venerdì 10 maggio, dalle ore 10:00 alle 11:30 (SALA B), ci sarà il workshop, a cura di Club Italia e Anav, dedicato al MaaS, all'Intelligenza Artificiale e alla Bigliettazione Elettronica. [Qui il programma](#)



Convegno/Visita Tecnica - Urbino 23 e 24 maggio 2024



MOBILITA' E INTELLIGENZA ARTIFICIALE A BARI: UN RESOCONTO

Sala piena zeppa, folla di ingegneri e dirigenti di aziende del trasporto pubblico nelle giornate di lavoro del convegno organizzato il 7 e l'8 marzo da Club Italia a Bari che per la prima volta discute di Innovazione della Mobilità e Intelligenza artificiale. Perché Bari, dice il vice sindaco Di Sciascio portando il saluto dell'amministrazione comunale?

“Perché per noi la mobilità del futuro vuol dire il futuro della nostra città. E qui si riesce a coniugare l'obbligo di rispondere ai cittadini con l'applicazione delle nuove tecnologie che possono avere un impatto reale sui nostri cittadini. E sono nate applicazioni che hanno ottenuto un grande successo tra gli abitanti e tra i turisti”

Tocca a Claudio Claroni e Piero Sassoli, direttore e presidente di Club Italia introdurre la prima relazione della giornata, quella di Arcangelo Scattaglia, responsabile delle tecnologie di Amtab, l'azienda di trasporto pubblico che ospita l'iniziativa di Club Italia.

Arcangelo Scattaglia: “Da dove siamo partiti a Bari? Venivamo da una situazione molto disordinata – dice – e in un contesto cittadino che l'amministrazione comunale ha deciso di aggredire con una serie di progetti per andare verso una digitalizzazione estesa della città e dei suoi servizi. All'interno di questo percorso noi abbiamo avviato, a partire del 2019 la bigliettazione elettronica. Ma non ci siamo fermati ed è nato MUVT,

che qualcuno ha poi chiamato, non a caso, Mobilità urbana veloce tecnologica, ma che in fondo non è altro che l'espressione barese per dire "muoviti".

MUVT ormai è adulto e non è solo l'app cittadina per pagare il bus, ma è usata per altri servizi di sosta, per l'accesso nelle ZTL e ZSR. Tutto è cresciuto nell'ottica della dematerializzato. Persino il pagamento delle sanzioni è stato semplificato (prima bisognava pagarle alla Posta). Le nostre biglietterie – dice ancora Scattaglia – sono state utilizzate come back office, l'assistenza clienti è stata molto rafforzata, anche con l'utilizzo di chat boot".

"Oggi erano presenti le istituzioni: il Comune di Bari e la Regione con propri rappresentanti e tecnici e questo dimostra che quando c'è armonia fra i diversi livelli istituzionali le cose funzionano... non a caso siamo venuti a Bari, dice Claudio Claroni al termine della prima giornata di lavoro al convegno organizzato da Club Italia, e proprio a Bari c'è stata negli ultimi 5/6 anni un'accelerazione straordinaria gestita da Amtab su tutti i temi: dalla bigliettazione elettronica, ai sistemi ITS. Con la coesione istituzionale si riescono a fare le cose". "Durante il convegno – dice il direttore di Club Italia a cui rivolgiamo alcune domande – ci sono stati molti interventi che riguardano l'Intelligenza artificiale. E quello di oggi è stato il primo convegno sull'IA non solo nei trasporti, ma quasi in generale, salvo qualche esperienza. Insomma a livello associativo e non solo, è stata la prima esperienza e c'è stato un grandissimo interesse perché gli interventi, sia a livello istituzionale che associativo e scientifico, hanno fatto una carrellata sugli aspetti e gli elementi dell'intelligenza artificiale che hanno consentito a chi è venuto qui di imparare qualcosa in più e di approfondire alcuni aspetti".

"Credo che siamo riusciti a far capire, anche ai non addetti ai lavori, cosa significhi applicare l'IA al settore dei trasporti collettivi, che sicuramente potrà produrre, per le aziende e per i cittadini, un netto miglioramento delle condizioni del trasporto pubblico. Devo anche aggiungere che l'IA era stata accolta quasi con terrore, con paura e come fattore di rischio ad essa collegati. Poi pian piano, approfondendone la conoscenza, stanno venendo fuori anche le opportunità; oggi si è parlato praticamente solo delle sue opportunità. E nel trasporto collettivo fortunatamente i rischi sono molto inferiori ad altri settori dove invece giustamente si stanno valutando con grande attenzione i rischi."

Voi come associazione da anni vi occupate di bigliettazione elettronica, automazione dei servizi al cittadino per la fruizione dei servizi di trasporto pubblico. Come è cambiata l'ottica di mobilità e la possibilità di "inventare" soluzioni di nuova generazione? "Noi oggi abbiamo avuto degli esempi, basti pensare a quelle aziende che durante il Covid dovevano sapere il numero di persone presenti e questo era utile per le aziende di trasporto ma anche per i cittadini che potevano sapere a priori cosa avrebbero trovato per esempio su un autobus e l'IA è proprio quella che utilizzando la conoscenza attraverso le telecamere che ormai tantissime aziende hanno sui loro mezzi, calcola continuamente in tempo reale la presenza a bordo. Questo è servito dopo il Covid per far capire che queste applicazioni sono utili sempre per il cittadino e anche per le aziende."

Da oggi al futuro quale potrebbe esser la nuova frontiera? Il MaaS? "La nuova frontiera è intanto la possibilità che i processi di pianificazione, di predizione, di miglioramento del sistema di trasporto pubblico e privato viene consentito dagli strumenti di IA a esser migliori, più facili, più in tempo reale. Su questo sicuramente nel futuro l'uso dell'intelligenza artificiale sugli autobus ci potrà far conoscere le zone pericolose per l'autista o per il cittadino." Una delle mission di Club Italia è proprio quella di fare cultura su questi temi

"Si è vero. Noi oltre ai convegni abbiamo fatto linee guida e per esempio sui pagamenti con carte bancarie abbiamo fatto cultura. Oggi l'Italia è quella dove ci sono maggiori applicazioni in uso di carte bancarie nel pagamento per i trasporti pubblici. Perché? Perché in effetti noi siamo usciti nel 2016 con le linee guida per indicare come si fa a implementare un sistema di pagamento a bordo con carte bancarie e ormai tantissime città le utilizzano e c'è stata da parte del cittadino una risposta eccezionalmente positiva.

NOTIZIE ITS E MAAS IN COLLABORAZIONE CON FERPRESS

09 Apr 2024 10:26

At: il contactless piace al TPL. Parte Free Ride con Visa

08 Apr 2024 15:14

Marche: arriva MARTA nuovo sistema di bigliettazione elettronica esteso a tutto il territorio regionale

05 Apr 2024 16:13

Verona, nuovo sistema di bigliettazione sui bus ATV, da 8 aprile si valida solo con QR Code

04 Apr 2024 17:22

Venezia: Boraso alla presentazione di "Tap&Tap". Il biglietto del treno direttamente al binario

04 Apr 2024 16:31

Comune di Genova al forum finale "Verso un'Italia cashless" con l'app GoGoGe

04 Apr 2024 16:28

Veneto: Zaia, con "Tap&Tap" parte progetto pilota per acquisto titoli di viaggio

04 Apr 2024 16:24

Tap&Tap: in Veneto un nuovo canale per acquistare i biglietti

27 Mar 2024 10:53

Torino: presentati i risultati del progetto Mobility As a Service for Italy

27 Mar 2024 10:34

Il Tuo Bus: nuovo bus digitale on demand per le comunità rurali del sud-est italiano

21 Mar 2024 14:22

FAIRTIQ: l'app di bigliettazione consente di registrare anche cani e bici e di ricevere il biglietto al miglior prezzo

21 Mar 2024 12:57

[AT: con il contactless TPL più accessibile. Attivo su tutte le linee bus e la tramvia di Firenze](#)

21 Mar 2024 9:36

[Consulta Roma Smart City: Assemblea elegge direttivo](#)

19 Mar 2024 16:44

[ParkingMyCar finalista agli IoMobility Awards, tra le migliori realtà nei servizi di parcheggio innovativi](#)

19 Mar 2024 9:44

[Convegno "I trasporti a 360°": Lucente, innovare significa anche progettare nuova forma di bigliettazione digitale](#)

18 Mar 2024 11:07

[Breeze, prima app MaaS multi-città del Regno Unito, premiata ai Transport Ticketing Awards 2024](#)

15 Mar 2024 15:29

[City Vision Napoli: tavolo di lavoro sindaci-impresе su infrastrutture, mobilità dolce e dati](#)

12 Mar 2024 11:15

[Trenord sceglie UNGUESS per testare e ottimizzare i nuovi abbonamenti su smartphone](#)

12 Mar 2024 10:36

[Parclick.it: l'app per prenotare parcheggi ridefinisce la sua identità di marca con un nuovo branding](#)

08 Mar 2024 10:42

[Francia: due progetti Transdev premiati nel programma Propulse dell'Agence de l'Innovation pour les Transports](#)

07 Mar 2024 17:07

[Ricerca Visa: i pagamenti contactless possono semplificare l'accesso al TPL e incentivarne l'uso](#)

06 Mar 2024 16:52

[Alliance Swiss Pass: in Svizzera nel 2023 TPL registra aumento di viaggiatori e oltre 6 mld di franchi di fatturato](#)

06 Mar 2024 10:10

[MaaS: Ferrante risponde nel question time su risultati ottenuti e ulteriori passaggi evolutivi](#)

04 Mar 2024 12:48

[Tper: il biglietto del bus è sempre più digitale anche sui servizi extraurbani](#)

