

nelle città, in particolare della qualità dell'aria, una questione che si ricollega poi a quelle del verde cittadino e delle emissioni.

L'azione concreta che intendiamo portare avanti riguarda la *compensation*, cioè agire nella direzione di aumentare il numero di alberi e tutto ciò che costituisce il verde pubblico per tentare di «compensare» le emissioni che vengono costantemente prodotte soprattutto dai sistemi di riscaldamento e dai sistemi di mobilità.

Le soluzioni possono essere molteplici, e vanno dall'urbanistica alla mobilità sostenibile. Come collettivo abbiamo aperto una progettualità all'interno del think tank per riuscire a trovare dei finanziamenti al fine di rendere la nostra attività *carbon free* – in quanto tutti noi utilizziamo mail e servizi digitali che producono comunque emissioni –, con successive donazioni a società o a iniziative che adottano questo genere di *setting*.

## Massimo Moltoni

### Orizzonte Politici

---

Orizzonti Politici è un'associazione che tratta di attualità in maniera accessibile e indipendente e che cerca allo stesso tempo di avanzare delle proposte di *policy* in particolare su argomenti che riguardano le giovani generazioni.

Quest'anno abbiamo prodotto il documento «Italia a misura di Generazione Z» e la proposta che presento oggi rientra all'interno di questo report che è possibile trovare sul nostro sito.

Partiamo da due dati molto importanti. L'Italia è il secondo Paese europeo per numero di auto private ogni mille abitanti (dati Eurostat 2018) e anche nelle città dove il trasporto pubblico risulta più efficiente oltre la metà (circa il 55%) degli spostamenti avviene tramite auto private. Questo implica alti costi economici e sociali (pensiamo all'importanza e al ruolo della qualità del trasporto accessibile per quanto riguarda il mondo dell'istruzione) e ovviamente anche ambientali. La nostra proposta va quindi nella direzione di una mobilità equa e sostenibile, della riduzione delle disuguaglianze economiche, sociali e territoriali, della creazione di comunità sostenibili – così come di città sostenibili – e dell'azione climatica.

In questa sede vorrei parlare della piattaforma digitale *Mas*, ovvero *mobility as a service*. Si tratta di una piattaforma che in un'unica interfaccia presenta i vari

servizi di trasporto disponibili in una data città e nel territorio limitrofo – quindi trasporto pubblico, trasporto privato e *chery mobility* – e che in maniera automatica si occupa di ridistribuire gli utili agli operatori coinvolti. Questa proposta è stata presentata nel 2015 dalla Mas Alliance, una forma di partenariato tra pubblico e privato che ha lo scopo di creare le basi per un approccio comune alla Mas.

Non voglio ora focalizzarmi sulla sua implementazione a livello di Stati membri dell'Unione Europea, ma parlare dell'Italia, anche se è chiaro che quanto più estesa sarà la cooperazione maggiori saranno ovviamente i benefici. La nostra proposta quindi consta, da un lato, nella creazione di questa piattaforma e, dall'altro, nell'individuazione della pubblica amministrazione come *Mas integrator*, ovvero come *data provider* in grado di affiancare i *mas operators* e gli operatori del servizio di trasporto. Il principale ostacolo all'implementazione efficace della Mas risiede infatti nella collaborazione tra gli attori coinvolti.

Le ricadute della nostra proposta toccano tre differenti piani. Il primo riguarda gli utenti, il secondo il settore pubblico e il terzo quello delle imprese coinvolte.

Tramite la piattaforma Mas gli utenti hanno la possibilità di usufruire di servizi di mobilità di alta qualità, senza soluzione di continuità e soprattutto a prezzi accessibili. Quest'ultimo aspetto è infatti fondamentale per far fronte al problema delle disuguaglianze economiche. Da non sottovalutare poi i vantaggi in relazione alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, che come dicevamo prima è una tematica che non può essere certo trascurata.

Il settore pubblico nell'adottare una piattaforma di questo genere potrebbe avere il vantaggio di attuare interventi più mirati con un'allocazione delle risorse più efficace, soprattutto per quanto riguarda la pianificazione territoriale.

Da ultimo, il terzo attore coinvolto, le imprese, ne beneficerebbe in relazione a un incremento sia nelle forme di trasporto tradizionale, quindi pubblico, che nelle forme più innovative, come la *share mobility* (ricordo che in Italia circa l'8% dei cittadini utilizza tali servizi).

I problemi e gli ostacoli da superare vanno identificati nelle normative attuali, in aspetti di natura culturale e nella scarsa digitalizzazione. È quindi importante che questa proposta vada concepita all'interno di un quadro di modernizzazione dell'apparato digitale italiano. L'obiettivo primo della nostra proposta rimane comunque l'eliminazione della necessità di acquistare un mezzo privato, così da rendere la mobilità più efficiente per i giovani.