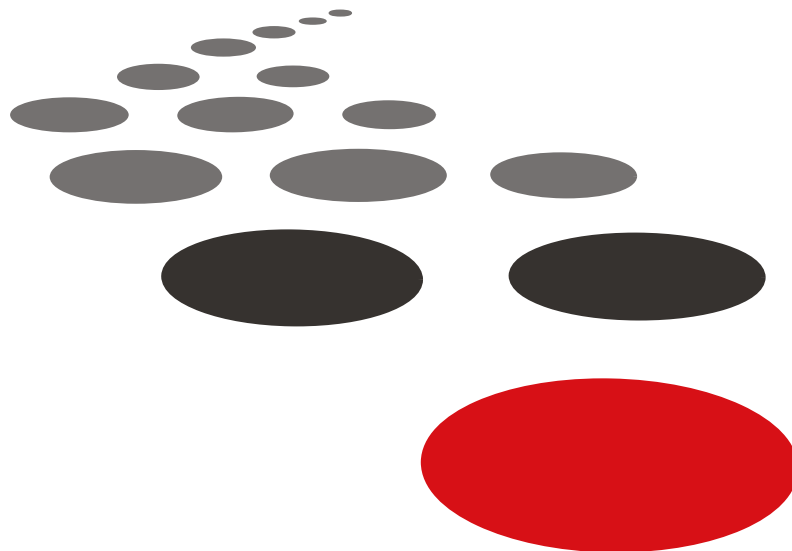


IL SERVIZIO TAXI A GENOVA TRA PRESENTE E FUTURO DIGITALE

Dalle proposte di Open Genova
verso la Cooperativa Taxi
locale allo stato dell'arte
del servizio in città

OPEN GENOVA



A cura di Open Genova
www.opengenova.org

Indice

1. Gli autori

pg. 3

2. Prefazione (la terza via del digitale a Genova)

pg. 4

3. Obiettivi di questo lavoro

pg. 5

4. Le proposte di Open Genova alla Cooperativa Radio Taxi

pg. 6-7

5. Dieci domande ai tassisti genovesi

pg. 8-11

6. Miglioramenti introdotti dalla Cooperativa Radio Taxi

pg. 12-13

7. Alcuni articoli di approfondimento

pg. 14

8. Conclusioni

pg. 15-16

1.

Gli autori

Questo lavoro scritto a più mani è stato realizzato con il contributo di:

Massimiliano Bonacci

referente per Open Genova della parte Free Wifi dal 2013 al 2015 ed autore delle principali proposte alla Cooperativa Taxi Genova

Simone Gambaro

vice presidente della Cooperativa Taxi Genova dal 2014 al 2016

Leonardo Cavagnoli

sindacalista e attuale membro commissione disciplinare Taxi

Enrico Alletto

attuale presidente di Open Genova e membro del gruppo che ha formulato le proposte alla cooperativa Radio Taxi Genova

Stefano Gallo

attuale vice presidente di Radio Taxi Genova

2.

Prefazione / la terza via del digitale a Genova

Tra le grandi multinazionali del digitale e i granitici tassisti ho sempre creduto fermamente nell'esistenza della terza via, quella dell'innovazione che parte dal territorio e crea valore per le persone che lo vivono e che ci lavorano. Negli ultimi anni Genova ha vissuto un tracollo dovuto anche (non solo) all'avanzata "non gestita" di Internet in molti campi, tra i soggetti che hanno subito in modo più evidente il mutamento ci sono senza dubbio i piccoli commercianti, i media locali e i tassisti. Evitando la retorica per cui dalle crisi possono nascere nuove opportunità, esiste tuttavia una possibilità di rilancio e forse di rinascita per queste categorie se anche le persone oltre a diventare sempre più connesse si trasformeranno in cittadini criticamente formati e informati.

Questa educazione alla cittadinanza critica e quindi anche digitale dipenderà essenzialmente da quanto pubbliche amministrazioni e scuole sceglieranno di investire in alfabetizzazione ed educazione su questi temi. Le categorie professionali e commerciali non possono però stare a guardare, in attesa di necessarie regole del gioco più eque ed adeguate ai tempi, possono e forse devono investire per sfruttare al meglio strumenti che opportunamente utilizzati si trasformano in reti di diffusione capillare e nuove forniture in termini di servizi di qualità. A Genova con la cooperativa taxi o comunque con alcuni elementi trainanti che

la compongono si può effettivamente tentare un salto di qualità in questo senso che potrebbe fra l'altro trasformare la nostra città in un modello replicabile in altri contesti. Trovandosi di fronte al bivio delle grandi multinazionali del digitale o dei granitici tassisti genovesi si tratta di scegliere la terza via: quella dell'innovazione che crea valore per le persone e per il territorio.

*Enrico Alletto,
Presidente e cofondatore di Open Genova*



3.

Obiettivi di questo lavoro

Open Genova è un'associazione di promozione sociale apartitica nata nel 2012 per promuovere l'alfabetizzazione e la cultura digitale in città.

Non è portatore diretto di tecnologia, ma usa strumenti Open Source e quindi già esistenti adattandoli attraverso le proprie competenze.

Questo lavoro nasce per assolvere ai punti 2 e 7 presenti nell'articolo 5 dello statuto associativo,

L'associazione persegue scopi e finalità atti in particolare:

1. al monitoraggio dell'innovazione tecnologica e sociale sul territorio;

2. alla crescita nelle categorie commerciali e negozianti operanti sul territorio della capacità di innovare attraverso l'adozione anche di servizi digitali

Il presente testo che non ha pretesa di essere esaustivo nasce per dare evidenza al lavoro che Open Genova ha svolto tra il dicembre 2014 e la primavera del 2015 con la **Cooperativa Taxi Genova** allo scopo di:

1. aiutare alla riflessione sui mutamenti in corso
2. integrare le informazioni disponibili su Taxi e servizi innovativi in città
3. condividere con cittadinanza ed istituzioni le proposte fatte alla cooperativa
4. incentivare gli utenti a non fermarsi, ma approfondire ulteriormente il tema

L'associazione diffonde questo testo in .pdf e nei formati che riterrà opportuno utilizzare all'interno del proprio network locale e nazionale.

Il testo è coperto da Licenza Creative Commons 4.0 e può essere utilizzato citando sempre la fonte.

4.

Proposte di Open Genova a Radio Taxi

Il 9 dicembre 2014 si è svolta al Talent Garden degli Erzelli una sessione informativa unica nel suo genere. Uber arriva in città nel settembre 2014 ed Open Genova propone alla cooperativa Taxi Genova una sessione sull'uso dei Social Network e le opportunità offerte dal free wifi allo scopo di rispondere all'innovazione con l'innovazione.

Dopo una lunga trattativa e grazie ad alcune disponibilità interne alla cooperativa stessa la sessione ha avuto luogo ed ha segnato un punto di inizio nel dialogo tra alcuni tassisti genovesi interessati all'innovazione digitale ed Open Genova. Sono seguiti diversi incontri formali ed informali con la cooperativa in cui

Open Genova ha tentato di condurre in porto un'operazione che avrebbe per esempio messo in contatto un'azienda italiana fornitrice di tecnologia sviluppando un'app con alcune caratteristiche, fornendo 50 hotspot wifi gratuitamente e coinvolgendo le associazioni di categoria per un'operazione di marketing di prossimità. Ma i costi della connettività degli hot spot a carico dei taxi e la mancanza del budget iniziale per partire con lo sviluppo dell'app (circa 3 mila euro) arenarono l'operazione.

Di seguito riportiamo sinteticamente le proposte fatte ai tassisti durante la sessione agli Erzelli e nei successivi incontri.



Crescere con il wifi

/Servizi/

con la rete Wi Fi gratuita nel proprio taxi si possono fornire servizi di utilità per esempio per chi lavora o per chi è in vacanza e cerca informazioni turistiche.

/Sicurezza/

schermi informativi nella vettura o telecamere di videosorveglianza potranno essere gestiti da un semplice smartphone

/Territorio/

tramite il WiFi è anche possibile fare il cosiddetto "marketing di prossimità": l'opportunità di georeferenziare con maggiore precisione il cliente, le sue preferenze, ed interagire con lui attraverso i dispositivi mobili può creare le basi per una integrazione tra i Taxi e la rinascita del commercio al dettaglio contribuendo alla rivitalizzazione del centro storico e di altri luoghi della città.

Modalità di accesso al free wifi

Sono state presentate diverse modalità di accesso, ciascuna con pregi e difetti:

- Username e password
- Accesso Social (Facebook, Twitter, ecc.)

Un'app in chiave Smart City

I Taxi hanno una presenza capillare sul territorio cittadino, si muovono quasi con ogni condizione atmosferica e spesso raggiungono luoghi della città poco battuti.

Partendo da questo presupposto si è suggerito lo sviluppo di un'App che, fra le altre cose, raccogliesse informazioni per esempio su traffico, tempo atmosferico e stato delle strade (es. buche) e li mettesse a disposizione in formato Open Data per servizi in chiave Smart City alla cittadinanza e per tradurli in servizi accessibili a tutti ed in tempo reale.

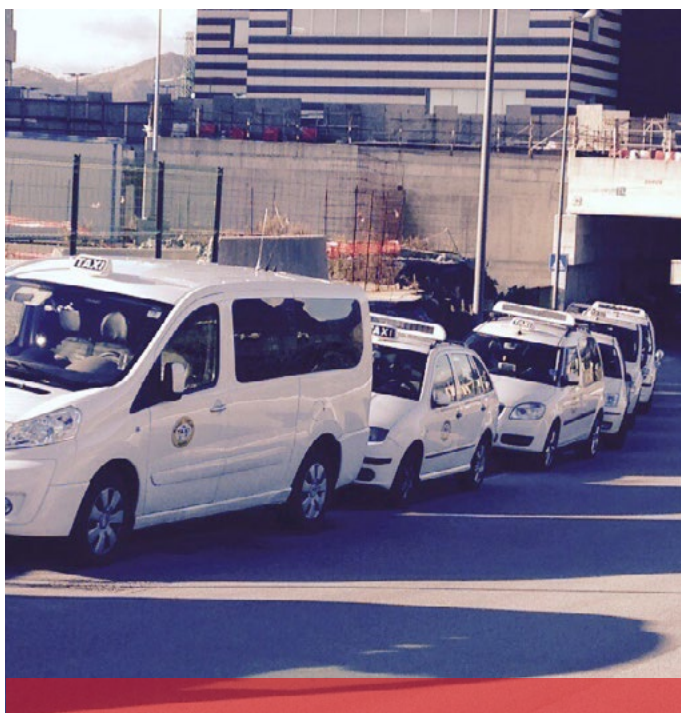
Questo approccio potrebbe aprire le strade a nuove forme di integrazione ed alleanze tra un servizio di trasporto pubblico moderno, istituzioni, associazioni di categoria e cittadinanza. Per esempio l'utente potrebbe installare l'app dei Taxi non solo per gestire la corsa ma anche per ricevere tutta una serie di informazioni sul traffico, sul tempo atmosferico, sulle offerte dei piccoli negozi di quartiere e molto altro.

Open Genova, che in questo contesto ha svolto il ruolo di ente aggregatore tra i diversi soggetti, ritiene che nella nostra città ci siano le condizioni per realizzare quanto proposto. Essenzialmente mancano le risorse economiche ed una convinta spinta istituzionale!

5.

Dieci domande ai tassisti genovesi

Nel tentativo di comprendere meglio il contesto in cui ci si è trovati a svolgere un'operazione di alfabetizzazione e cultura digitale particolarmente impegnativa e delicata Open Genova ha posto alcune domande ai tassisti tra i più attivi ed informati della cooperativa genovese che rispondono dal loro punto di vista, ma lo fanno arricchendo gli argomenti con riferimenti e numeri di leggi che consentono eventuali approfondimenti e verifiche su quanto riportato nel tentativo di portare alla luce elementi di interesse cittadino ed in alcuni casi anche nazionale.



1. I Tassisti sono liberi di scegliere le proprie tariffe liberamente?

No, le tariffe sono concordate ad un tavolo di lavoro con sindacati, Comune e associazioni di consumatori. L'ultima parola spetta alla giunta comunale. Nel Comune di Genova, l'ultimo aumento tariffario risale al 2009

2. I tassisti possono vendere la propria licenza a terzi?

Non si tratta di "vendita" ma di "cessione" perché il tassista non è proprietario della licenza che invece è del comune. Spesso si sente parlare di mercato nero o di cessione illegale delle licenze, non è così: le licenze hanno costo dato dal valore di mercato (città, abitanti, incassi...). La licenza viene "venduta" anche se sarebbe più opportuno dire ceduta con regolare rogito notarile sul quale chi cede paga con regolare f24 il 23% del prezzo e chi compra circa un 4%. Ciò avviene dal 1992 anno della famosa legge 21. Legge 15 gennaio 1992, n. 21, vedi punto 9 (*trasferibilità delle licenze*)

3. La tariffa di un taxi in caso di forte richiesta subisce variazioni?

No perché la tariffa dei taxi oltre ad essere calcolata tramite un tassmetro, controllato e piombato dalla polizia municipale ha solo tempo e km come variabili utilizzate per il calcolo

della stessa. Nessuna condizione che possa aumentare la richiesta del servizio, può influire sul costo finale. Questo approccio non è scelto dai Taxi ma è imposto per legge in quanto è considerato servizio pubblico che deve essere garantito.

4. La sicurezza per i passeggeri nella disputa UberTaxi è un falso tema?

Se parliamo di uberpop non esiste nessuna tutela per quello che si definisce "il terzo trasportato" cioè il cliente in quanto la legge non prevede che un'auto privata possa trasportare una persona a titolo oneroso.(art 85 art. 86 cds) e quindi non può possedere una assicurazione commerciale.

Art. 85.

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-85-servizio-di-noleggjo-con-conducente-per-trasporto-di-persone.html>

Art. 86.

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-86-servizio-di-piazza-con-autovettura-con-conducente-o-taxi.html>

Invece per quel che riguarda uberblack non dovrebbero esserci problemi assicurativi poiché unccc ha regolare assicurazione commerciale.

5. Protestando contro provvedimenti PROUber i tassisti difendono una rendita di posizione?

In un mercato regolato se qualcuno pretende di entrarvi cambiando le regole allora questa cosa non può che avere impatti per tutti gli attori altrimenti ci troviamo in una condizione in cui ci rimettono quasi tutti (tranne chi beneficia di regole ad hoc) compreso l'utente finale che usufruisce di un servizio non soggetto ad obblighi di legge. Nel caso particolare i tassisti difendono quelli che per loro sono dei principi

fondamentali e cioè il valore del loro lavoro e di conseguenza il valore della loro licenza in conseguenza dell'investimento iniziale fatto oltre che il diritto di lavorare in un mercato in cui le regole siano uguali per tutti.

6. La categoria dei tassisti non investe in tecnologia a causa della sua forte impronta conservatrice?

Ogni investimento è totalmente a carico del singolo tassista, a partire dalla strumentazione relativa al servizio radiotaxi, il Pos, l'eventuale WiFi, le dotazioni di sicurezza personale. Alcuni investimenti sono facoltativi, mentre la regia, per quanto riguarda la gestione della grande maggioranza dei tassisti genovesi, è in carico alla cooperativa radiotaxi. Questo vuol dire che i regolamenti interni possono obbligare ogni aderente a rispettare alcune dotazioni: proprio recentemente è stato stabilito che OGNI tassista iscritto al radio taxi Genova è obbligato ad attrezzarsi con Pos e Telepass. Lo scorso anno la cooperativa Taxi Genova si è attrezzata per migliorare la trasmissione dei dati, ogni tassista ha investito ed acquistato un modulo gprs per migliorare il servizio.

Sempre lo scorso anno è stata ampliata l'offerta dei servizi con l'iscrizione al circuito dell'app ItTaxi che oltre a permettere di richiedere il taxi direttamente dallo smartphone, permette il pagamento con carta di credito o PayPal, direttamente dalla app.

Occorre fare di più, è necessario sviluppare tecnologie che possano permettere ai clienti di calcolare il costo della propria corsa in anticipo, occorre permettere ai clienti di poter giudicare il proprio viaggio a fine corsa, occorre diventare molto più flessibili ed utilizzare le forme commerciali e promozionali previste, per poter gestire i momenti cronici di stasi del servizio e poter provare ad incrementare la richiesta.

Il futuro è una grande scommessa anche per noi, servirà comunque un sostanzioso cambio di mentalità da parte della categoria.

7. Disabili, persone anziane e zone a fallimento di mercato: in questi contesti ha senso parlare di mercato libero?

La capillarità rende il servizio taxi "snello" e distribuito sul territorio, non a caso a Genova il servizio per il trasporto scolastico dei bimbi con disabilità, effettuato da tassisti preparati e abilitati da corsi di formazione, per conto del comune è direttamente gestito dalla cooperativa radiotaxi come del resto, da tantissimi anni, lo è il servizio scolastico nelle zone collinari.

Sempre più spesso i taxi sostituiscono nelle zone collinari a bassa frequenza di utenza o in casi di frane come successo di recente, il trasporto pubblico di linea divenendo integrativi allo stesso, questo significa meno costi alle aziende e servizio garantito, al costo di un biglietto del bus, alla cittadinanza.

A fianco di iniziative più istituzionali esiste anche il "taxi solidale" grazie al quale durante l'ultima alluvione tanti cittadini, in particolare donne con bimbi e persone anziane, hanno usufruito gratuitamente del servizio taxi. In questo scenario le licenze andrebbero intese non solo come un monopolio/rendita di posizione ma anche un servizio pubblico a cui i tassisti sono chiamati a rispondere con professionalità e continuità.



8. Quindi il servizio Taxi in Italia va bene così?

Nessuno nega che l'avvento di servizi come uber abbia portato una ventata di aria nuova in un settore che storicamente fa fatica ad innovare e ad investire su se stesso. I problemi interni al settore dei Taxi sono tanti e a volte piuttosto evidenti, ma il tema va affrontato con serietà e senza stigmatizzare un'intera categoria con diritti e doveri come tante altre in Italia.

Sempre di più si sente definire Uber solo come la punta di un iceberg che va ben oltre il mondo dei taxi non a caso si inizia a parlare di "uberizzazione" del lavoro.

App quali Wonder.legal, Home Design 3D, Gnappo o Airbnb sono già realtà ma è necessario normare e regolamentare queste realtà da un punto di vista fiscale e occupazionale.

Paradossalmente non è la concorrenza a spaventare, ma la mancanza di programmazione, che può creare un mercato incontrollato e creare molti più danni di quanti potrebbero essere i benefici; è risaputo che durante il periodo in cui Uber Pop era attivo a Genova, i propri driver distribuivano il proprio numero privato ai clienti, ovviamente lo scopo era quello di bypassare la app evitando di pagare la commissione a Uber e creare una propria clientela. In questo caso abbiamo assistito ad una proliferazione di abusivismo 1.0 del quale abbiamo ancora oggi tracce evidenti.

9. Il percorso intrapreso con Open Genova ha avuto qualche impatto nell'attività della Cooperativa? A che punto siamo?

Quando siamo stati contattati da Open Genova non sapevamo assolutamente quale potesse essere il motivo e lo scopo dell'incontro, "invitati in casa di Uber", eravamo persino scettici se accettare o no invece quell'appuntamento fu per noi la presa d'atto che ai cambiamenti non puoi opporsi solo con le barricate. Innova-

zione, idee, comunicazione erano parole ai più sconosciute, parole che ancora oggi, nonostante non si siano concretizzate in progetti veri e propri (WiFi, raccolta dati sul traffico, info turistiche a bordo tramite app) a causa di nostre dinamiche interne, molti di noi li ritengono fondamentali affinché il nostro lavoro possa avere un futuro. C'è una consapevolezza e una nuova idea di come deve essere il taxi 2.0 e nonostante molte resistenze interne al cambiamento il dialogo con Open Genova è continuo come dimostra la stesura collettiva di questo testo fino a qualche anno fa impensabile anche solo ragionarci sopra.

10. Qual è attualmente lo stato dei servizi di trasporto pubblico che usano il digitale a Genova?

Per comprendere meglio il fenomeno dell'abusivismo esploso dopo l'arrivo di Uber in Italia suggeriamo la lettura dell'articolo di genova24.it dal titolo *Quando l'auto "bianca" diventa grigia. Viaggio nel mondo dei tassisti abusivi* fatto in collaborazione con gli autori di questo testo e che spiega bene il fenomeno in atto.



6.

Miglioramenti introdotti da Radio Taxi

Abbiamo chiesto ai tassisti di farci un elenco delle innovazioni che sono state introdotte nell'ultimo anno e mezzo nonostante le problematiche interne in modo da cogliere l'occasione di questo lavoro per informare i genovesi dei servizi di cui già oggi possono usufruire.

Innovazioni:

- *whatsapp* (5966 prima cooptaxi italiana che offre la possibilità di chiamata taxi tramite messaggio WA, idea poi ripresa da Torino e dall'8585 di Milano. il servizio porta con sé due altre importanti novità e cioè una tariffa scontata alla chiamata ed il feedback con il pubblico su prezzo della corsa e servizio (circa 300 taxi aderiscono al servizio))
- *pagamento bancomat e carte di credito*
- *It taxi* (app italiana di chiamata taxi con possibilità di pagamento tramite carta di credito e/o paypal) <https://play.google.com/store/apps/details?id=it.ud.microtek.ITTaxi>
- *Taxi collettivo* (Genova è stata la prima città italiana a sperimentare il "taxi collettivo" con tassmetro multitariffa, il sistema datato 2001 e quindi inadeguato dal punto di vista tecnologico, resta nelle sue linee guida molto valido e potrebbe rappresentare il classico "uovo di Colombo" in grado di coniugare assieme l'idea del

carpooling (abbattimento inquinamento come previsto da protocollo Europa 2020 ed economia di condivisione) con le esigenze lavorative del tassista.

- *Servizio discoteche "taxi service"* (nato per contrastare i driver uber in sosta davanti alle discoteche in attesa di clienti oggi è diventato un vero e proprio servizio di cortesia e accoglienza del cliente sperimentato con successo in altre attività quali crociere, congressi, avvenimenti cittadini, stazioni)
- *Customer care e ufficio reclami attivo nel 5966*
- *Possibilità di attivare convenzioni e promozioni dedicate a eventi e/o congressi* (modifica del regolamento comunale taxi in linea con quanto stabilito dalla legge 21/92 con possibilità di tariffe fisse e/o promozioni in occasioni di eventi o manifestazioni)
- *Commissione disciplinare interna al 5966* (ricostituita dopo anni di inattività tale commissione ha il compito di valutare, sanzionare o redimere eventuali comportamenti scorretti e/o anomalie nello svolgimento del servizio causate da un socio su segnalazione di un utente o di altri soci della cooperativa stessa.

Il futuro del servizio Taxi a Genova

Le sfide che arrivano dal passato e delineano il futuro sono molteplici, imponendo un percorso di riforme che ad oggi il Radio Taxi Genova, ha intrapreso con decisione.

In questo documento abbiamo già elencato le principali novità introdotte negli ultimi anni, a breve partiranno i test relativi ad un'app, pensata e creata interamente in house, la quale consentirà la condivisione del taxi, tra diversi utenti, i quali consultando la cartina, potranno visualizzare le vetture della flotta che si dirigono nella direttrice interessata, contestualmente verrà introdotta la possibilità di pre pagare le corse.

In questi anni abbiamo posto l'attenzione alle piattaforme, quali Facebook, whatsapp, Twitter, grazie anche alla fattiva collaborazione di Open Genova, avendo un ottimo ritorno in termini di immagine e comunicazione.

La "Next Generation Taxi" riassume quanto prodotto in questo periodo, attraverso spot a tema ed il portale 5966.it risulta esserne il totale, all'interno del quale il cliente, viene messo al centro delle idee, dei progetti di ciò che il servizio taxi dovrà essere nel futuro prossimo.

Nuove forme di collaborazioni sono scaturite da questa visione, quali ad esempio quella con Confindustria ed altre importanti realtà cittadine, dalle quali auspichiamo vedano la luce nuove tipologie di servizi, indirizzate alle varie esigenze dell'utenza indifferenziata alla quale si rivolge la nostra organizzazione.

*Stefano Gallo,
Vice presidente di Radio Taxi genova*



7.

Alcuni articoli di approfondimento

Se Uber minaccia la privacy dei giornalisti troppo critici

Wired, 19 novembre 2014

I tassisti bloccano Parigi, al bando Uber. Figuraccia a Sydney: prezzi volano durante l'attacco

Repubblica, 15 dicembre 2014

Uber, dirigente sotto inchiesta interna: ha seguito gli spostamenti di una giornalista

Repubblica, 20 novembre 2014

Perché potremmo odiare Uber più dei taxi

Wired, 5 gennaio 2015

Uber all'attacco: corse gratis a chi protesta

Repubblica, 1 luglio 2015

Gli autisti di Uber sono dipendenti (employees) o liberi professionisti (independent contractors)? Di toppe, buchi, welfare e disruptive business models

Quinta's weblog , 23 aprile 2016

Viva l'innovazione, ma prima o poi saremo tutti tassisti contro Uber

Linkiesta, 22 febbraio 2017

"Ho perso 97mila dollari per colpa tua": le accuse del driver al fondatore di Uber

La Stampa, 1 marzo 2017

8.

Conclusioni

Quando si parla di innovazione digitale occorre mettersi d'accordo e capire se si sta parlando di una serie di strumenti ed opportunità che possono aiutare le categorie (tutte le categorie) operanti sul territorio a crescere, aprirsi al mondo ed estendere la portata delle proprie attività o se si hanno invece in mente le grandi multinazionali che pur non avendo know how (Uber non possiede una sola auto propria), ma disponendo di tecnologia e grosse risorse finanziarie provano ad entrare nei mercati locali spesso distruggendo il mercato e l'occupazione esistente e creando problemi in termini di regolamentazione e tassazione. L'idea che i due modelli possano in qualche modo convivere appare nel contesto attuale quanto meno poco plausibile.

Come detto all'inizio di questo lavoro Open Genova nasce allo scopo di sostenere e supportare le categorie esistenti sul territorio cittadino attraverso iniziative di alfabetizzazione e cultura digitale (articolo 5 statuto associativo), da qui il percorso intrapreso con la cooperativa Taxi Genova.

Ciò non toglie che i tassisti hanno bisogno di un cambio di passo, hanno bisogno di non arroccarsi dietro a posizioni di rendita, hanno bisogno di cercare maggiormente la soddisfazione del cliente ed hanno bisogno di rispondere

all'innovazione non con la protesta, ma con altra innovazione. Ma i tassisti non possono però fare tutto da soli, occorre una seria riforma dell'intero comparto del trasporto pubblico che non favorisca una singola parte in causa come con alcuni provvedimenti legislativi è sembrato, ma che metta tutti gli attori nella condizione di innovare a parità di condizioni. In questo modo non solo "il consumatore" in senso stretto è favorito, ma sarà un intero ecosistema a trarne beneficio.



Per ottenere questo però serve il contributo di tutti:

1. dei tassisti

che devono smettere di arroccarsi e puntare ad innovare e rinnovarsi

2. della politica

nazionale che non può strizzare l'occhio a singole soluzioni tecnologiche, ma deve legiferare a beneficio di un intero comparto;
locale che può svolgere il ruolo di facilitatore e stimolo all'innovazione delle categorie produttive esistenti sul proprio territorio

3. degli utenti

che non devono fermarsi alle apparenze ma approfondire pregi e difetti contribuendo così al formarsi di un'opinione pubblica matura e di cui la politica ed i fornitori di servizi non potranno non tenere in debito conto

L'augurio, vista la posta in gioco, è che questo lavoro rappresenti un punto da cui partire nell'interesse di tutti.

Vuoi mandarci osservazioni, critiche, suggerimenti relativamente al presente testo?
Scrivi ad associazione@opengenova.org

Per informazioni:

Telefono: +39 010 8568111

E-mail: associazione@opengenova.org

Sito web: www.opengenova.org