

Rassegna del 08/11/2016

ECONOMIA E FINANZA

AVVENIRE	ECONOMIA DELLA CONDIVISIONE IL FUTURO È SEMPRE PIÙ SOCIALE	CITTERIO EMANUELA	1
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI			
CORRIERE DELLA SERA	IL DEBUTTO DEL ROBOT MADE IN ITALY «R1» SI PRESENTA: COSÌ AIUTERÒ GLI UMANI IN BANCA E IN OSPEDALE	SIDERI MASSIMO	4
CORRIERE DELLA SERA	LA CARICA DEI 120 AL PRIMO CORRIERE HACKATHON	SCUTARI FEDERICA	5
CORRIERE DELLA SERA	OGGI AL PAVILION		6
CORRIERE DELLA SERA	SCOMMESSA DI INDRA SUL SUD: 600 PERSONE A NAPOLI E MATERA PER LO SVILUPPO DEI SOFTWARE	DE ROSA FEDERICO	7
CORRIERE DELLA SERA	WIND E «3 ITALIA», SCATTA LA FUSIONE NOVARI IMPRENDITORE	F.D.R.	8
REPUBBLICA	WIND-3, OFFENSIVA DI NATALE POI LA FUSIONE	BENNEWITZ SARA	9
SOLE 24 ORE	CAR SHARING TRA I RIMBORSI NON TASSABILI	SIROCCHI STEFANO	10
GIORNALE	Int. a SCAFATO EMANUELE: «IL TELEFONINO AL VOLANTE? È COME GUIDARE DA UBRIACHI»	IACOBINI GIANPAOLO	11
TEMPO	UN CORSO PER CONOSCERE I SEGRETI DELLA CRITTOGRAFIA	VENTURA LEONARDO	12

L'inchiesta

Con l'economia della condivisione il futuro è sociale

EMANUELA CITTERIO

Il car sharing non lo è, anche se contiene la parola "sharing", condivisione. Le piattaforme web che forniscono autista con conducente nemmeno. Da escludere sono anche i servizi che recapitano il cibo a casa su ordinazione tramite applicazioni. Dopo i primi anni di euforia, c'è chi prova a fare chiarezza intorno alla sharing economy.

A PAGINA 3

ANALISI / LO SCAMBIO DI BENI E SERVIZI NELL'ERA DI INTERNET

Economia della condivisione il futuro è sempre più sociale

Cos'è veramente la «sharing economy» e come cambierà

«Nella crisi questo tipo di economia collaborativa ha fatto da paracadute – spiega Ivana Pais –. In futuro potrebbe diventare un'opzione per persone interessate alla dimensione sociale e ambientale nello scambio di beni e servizi»

di Emanuela Citterio

Il car sharing non lo è, anche se contiene la parola "sharing", condivisione. Le piattaforme web che forniscono autista con conducente nemmeno. Da escludere sono anche i servizi che recapitano il cibo a casa su ordinazione tramite applicazioni. Dopo i primi anni di euforia, c'è chi prova a fare chiarezza intorno alla sharing economy, che ha bisogno più che mai di trovare la sua giusta collocazione rispetto a furbe operazioni di marketing e sopravvalutazioni. Negli ultimi tre anni la cosiddetta "economia della condivisione" è cresciuta in tutto il mondo sia come fenomeno culturale e sociale che in termini di fatturato. Piattaforme on line e applicazioni hanno inaugurato un nuovo modo di spostarsi, di viaggiare e persino di lavorare. Oggi si può visitare una città in qualsiasi nazione del mondo affittando alla velocità di un clic una stanza o un appartamento messi a disposizione da un privato, scegliendo un'opzione diversa e spesso più conveniente rispetto al soggiorno in

albergo; dall'altra parte, c'è chi in questo modo è riuscito a ottenere un reddito integrativo affittando per brevi periodi uno spazio non utilizzato.

Condividere i passaggi in auto con applicazioni come BlaBlaCar è diventato un modo economico per viaggiare per molte persone, giovani e non solo. Il moderno autostop. Ma i siti di sharing economy hanno anche favorito una nuova socialità: ci sono i portali di crowdfunding che permettono di unirsi per finanziare un progetto, quelli di social eating dove ci si trova per organizzare cene a partire da un interesse comune, siti come Time Republik dove le persone possono scambiare liberamente il proprio talento e le proprie competenze. E si potrebbe continuare: secondo l'ultima rilevazione curata da Collaboriamo.org, in Italia ci sono 186 piattaforme collaborative, divise in 13 diversi settori, dal crowdfunding (69), ai trasporti (22), al turismo (17, di cui 8 che mettono in contatto viaggiatori e guide locali che propongono una visita alternativa del territorio), passando per



lo scambio di beni di consumo (18), i servizi alle persone (9), la cultura (9). Del futuro di questa nuova economia collaborativa si parlerà il 15 e 16 novembre a Milano a Sharitaly: due giorni di incontri, dibattiti e gruppi di lavoro dedicati al tema "Impatto sharing".

Ma cos'è davvero *sharing economy* e cosa invece non lo è? Ivana Pais, docente di sociologia economia dell'Università Cattolica di Milano, insieme a Marta Mainieri fondatrice del portale Collaboriamo.org, ha elaborato dei criteri. «Sul web fioriscono nuove aziende digitali e piattaforme che forniscono beni e servizi a pagamento e c'è bisogno di fare chiarezza» afferma Pais. «Non si tratta di dividere buoni e cattivi, ma di distinguere fra modelli diversi di integrazione fra economia e società». Delineare i contorni di un fenomeno nuovo, però, è tutt'altro che facile. «Possiamo dire che una piattaforma di *sharing economy* è davvero tale se c'è uno scambio di beni e servizi fra pari» continua Pais. «A dettare il prezzo dei beni e dei servizi offerti o scambiati, devono essere inoltre gli stessi utenti. Il principio è che deve trattarsi di una negoziazione fra pari, un gioco contrattuale tra le parti in campo e non diretto da organizzazioni esterne». Non c'entrano nulla con la *sharing economy*, di conseguenza, aziende che forniscono servizi on line a pagamento, dal *car sharing* all'affitto di auto con conducente al food delivery, ovvero la consegna a domicilio di cibo ordinato via web o con un'applicazione. Eppure la confusione è ancora tanta.

Lo scorso ottobre ha fatto scalpore il caso di Foodora, start up tedesca nata a Monaco nel 2014 che recapita cibo a domicilio a trenta minuti dall'ordine, effettuato attraverso il sito o l'apposita app. A consegnare sono ciclisti o motociclisti in giacca rosa che girano per la città con il proprio mezzo a due ruote. A Torino 140 di loro hanno denunciato condizioni inique: paga a cottimo di 2,70 euro a consegna, contratto di collaborazione co.co.co senza coperture per le malattie, utilizzo dei propri mezzi senza rimborso. La trattativa fra lavoratori e azienda è in corso, ma nel frattempo c'è chi ha parlato di «sogno infranto della *sharing economy*», accusando l'intero comparto di usare i linguaggi della condivisione e della sostenibilità per saltare a piè pari le regole e i diritti dei lavoratori. Proprio il caso di Foodora, dall'altra parte, ha obbligato i media a usare un linguaggio più preciso per definire le diverse forme di economia nate sul web. I più accurati, parlando della *start-up* tedesca, hanno usato il termine di "*gig economy*" (economia dei piccoli lavoretti) o di "*on demand economy*" (aziende digitali che forniscono beni e servizi ai consumatori attraverso il web).

Fare distinzione è importante anche per regolare tutta una serie di attività economiche nate sul web. Mettere dei paletti rigidi, però, è difficilissimo. Anche perché i tentativi per aggirarli ci sono, eccome. Di recente

Federalberghi ha puntato il dito contro Airbnb, il portale on line che mette in contatto persone che cercano un alloggio o una camera per brevi periodi con persone che dispongono di uno spazio extra da affittare. Ogni inserzionista ha un profilo personale. Ma è capitato che a una stessa persona, Bettina, siano riconducibili ben 366 appartamenti. Bettina è una dipendente della società immobiliare Halldis Italia, che ha sfruttato il sito di *sharing economy* per incrementare il suo business. Capita però anche il contrario: chi vuole avere tutte le carte in regola fatica a districarsi fra leggi e procedure, che in Italia

variano di regione in regione e si stanno adattando a un fenomeno nuovo. Carlotta Bianchini ha creato il sito www.hostitaliani.it e un gruppo Facebook per rispondere ai dubbi di chi offre accoglienza tramite Airbnb: «Le domande più frequenti riguardano le tasse da pagare, se sia necessario o no far firmare un contratto, se si debba o meno rilasciare una ricevuta, quale sia la procedura per la registrazione della struttura presso la questura» afferma. «Quando ci si reca negli uffici comunali o regionali per avere informazioni capita di non ottenere informazioni univoche e spesso gli stessi funzionari non sono consapevoli delle normative vigenti».

Quella delle tasse è una questione in sospeso anche, e soprattutto, per le aziende che hanno creato le piattaforme. A livello internazionale, Airbnb ha continuato a crescere, ricevendo costantemente nuovi round di finanziamento, fino ad essere quotata 24 miliardi, eppure in Italia paga solo 46 mila euro di tasse perché la sede legale del gruppo è in Irlanda. C'è però una grossa differenza fra le piattaforme nate in questi anni negli Usa, come Airbnb, e quelle italiane. «Quelle americane sono state pesantemente finanziate da fondi di venture capital e, se questo ha portato al loro successo, dall'altra parte ha drogato la crescita dell'economia della condivisione via web creando distorsioni» fa notare Marta Mainieri, fondatrice del portale Collaboriamo.org dedicato alla *sharing economy* italiana. «In Italia i capitali investiti sono inferiori ma c'è il problema opposto: le piattaforme collaborative non riescono a decollare e a professionalizzarsi». L'impatto della *sharing economy* in Italia è quindi stato sopravvalutato? «In un momento di crisi questo tipo di economia collaborativa ha fatto da paracadute – afferma Pais –. In un auspicato scenario di ripresa potrebbe o non servire più o professionalizzarsi, diventando, più che la panacea di tutti i mali, un'opzione possibile per persone interessate alla dimensione sociale e alla sostenibilità ambientale nello scambio di beni e servizi». Tra distorsioni, furbe operazioni di marketing e letture che l'hanno presentata come la soluzione alla crisi, l'economia della condivisione sta insomma ancora cercando la sua strada.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**da sapere****Il riuso o lo scambio in rete
in una negoziazione tra pari**

«Sharing Economy» significa «economia della condivisione». Il concetto di fondo è lo scambio di beni e servizi attraverso siti internet o applicazioni per cellulari e tablet in modo da sostenere il riuso degli oggetti o l'accesso a un servizio in luogo della proprietà. Per i ricercatori dell'Università Cattolica una piattaforma di sharing economy è tale se c'è uno scambio di beni e servizi fra pari, mentre il prezzo dei beni e dei servizi offerti o scambiati deve essere deciso dagli stessi utenti. Una negoziazione fra pari, cioè, non diretta da organizzazioni esterne.

IT «ITALIA DIGITALE»

Debutto per R1 il robot italiano

di **Massimo Sideri**

Debutta a «Italia digitale» R1 (foto), il robot dell'Istituto italiano di tecnologia. La due giorni del *Corriere* sull'innovazione che prosegue oggi.

alle pagine **28 e 29**

**Basso, de Cesco
Maffioletti, Scutari**

Il prototipo dell'Iit

Il debutto del robot made in Italy «R1» si presenta: così aiuterò gli umani in banca e in ospedale

«Robot, telefono, casa». Arriverà forse un giorno in cui i robot inizieranno a comportarsi come l'indimenticabile E.T. (che, peraltro, era un robot italiano, di Carlo Rambaldi). Inizieranno, forse, ad affezionarsi, a soffrire e a sentire la nostra mancanza. «Ma per ora siamo noi che ci affezioniamo all'iPhone o all'automobile da rottamare». Roberto Cingolani, il direttore scientifico dell'Iit, riporta il dibattito sulla robotica verso un maggiore equilibrio quotidiano. Le attese dell'uomo sono tante. Le paure anche: Elon Musk non ha voluto operai nella sua fabbrica Tesla perché, ha detto, «gli esseri umani sono di intralcio». Ma non c'è solo il robot che popola i nostri incubi da disoccupati potenziali 2.0. R1, il prototipo dell'Iit pensato per interagire ed essere vicino all'uomo, negli ospedali, nelle banche, negli aeroporti, è la versione amica. E ieri ha fatto il suo debutto assoluto sul palco di Italia Digitale. L'interesse che ha suscitato nel pubblico è stato paragonabile a quello di una star. D'altra parte lo è. È

il robot made in Italy, in versione utilitaria. «L'iCub, il robot bambino — hanno spiegato Cingolani con Giorgio Metta, il padre di R1 — era una Ferrari». Costoso, sofisticato e inarrivabile. «R1 è un'utilitaria pensata e progettata per entrare nelle case delle persone». Con un paragone storico possiamo dire che R1 potrebbe essere la «500» del boom economico, quella che diede le quattro ruote alle famiglie. Anche se qui di ruote ce ne sono solo due. «Sono progettato per fare quello che gli uomini mi dicono» ha detto ieri il robot interagendo in un dialogo (immaginario) con Metta. Per ora, inutile negarlo, non fa molto. Ma solo perché i robot funzioneranno come degli smartphone, sulla base delle app sviluppate per dargli un compito. In questi giorni è in corso una trattativa con alcuni investitori istituzionali che farebbero da venture capitalist per il progetto di Metta. A Genova potrebbe nascere presto una vera Robot Valley, con una catena di montaggio per passare dal prototipo Robot1 ai suoi «figli» commerciali R2, R3, R4... Il Robot sarà presente anche questa mattina all'Unicredit Pavilion di Milano per un incontro con le scuole. Un momento culturale non banale: robot e intelli-

genza artificiale saranno per le nuove generazioni ciò che i pc e Internet sono stati per chi è cresciuto negli anni 80 e 90. Come il Commodore 64 è stato un educatore sentimentale per l'informatica così questi umanoidi ci anticipano con cosa dovremo fare i conti. Saranno chiavi di lettura del mondo del lavoro. Magari anche fonte di ansia, ma per questo motivo è facile immaginare che saranno sempre più centrali nel dibattito pubblico. «Noi stiamo indagando da scienziati su quali sono i limiti tecnologici di questa frontiera». Ma con la fine della distanza fisica che ci separa da loro ci sarà sempre più bisogno di nuove leggi, norme, aggiornamenti. **Sta già accadendo: per permettere la circolazione della Google Car (non è forse un robot a forma di auto?)** la California ha aggiornato il codice stradale. Cosa succede di fronte a un incidente? Di chi è la responsabilità civile e penale? Senza andare oltre verso scenari che la tecnologia sta già facendo intravedere: un'auto che si guida da sola percepisce un bambino e una persona anziana. Deve decidere cosa fare, chi salvare. Non è una scelta etica anche questa?

Massimo Sideri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



 **L'evento**

La carica dei 120 al primo Corriere hackathon

di **Federica Scutari**

Una gara di creatività lunga 36 ore per creare un videogioco che fonde digitale e giornalismo. È il primo hackathon italiano sul *news gaming*, lanciato ieri dal *Corriere della Sera* durante la prima delle due giornate di «Italia digitale». «Abbiamo scelto di iniziare così. Quello che succede qui per noi sarà la cosa più importante», ha detto Daniele Manca, vicedirettore del *Corriere*, ai 120 partecipanti.

Sul palco con Caterina Balivo, madrina dell'evento, c'era l'attore Flavio Parenti, in una veste sconosciuta ai più. Il Lorenzo della serie *Un medico in famiglia* è anche amministratore delegato di *Untold Games*, società specializzata nella produzione di videogiochi. «Molti la vedono come qualcosa che allontana dal cuore delle cose — ha detto Parenti — Ma non tutti sanno che la parola “tecnologia” deriva dal greco “techné”, che significa arte. Come artista sento la responsabilità di far capire che invece è qualcosa da abbracciare per innovare la società».

Oggi pomeriggio la giuria composta da Federico Cella, giornalista di *Corriere.it*, e dai rappresentanti degli sponsor — Digitalbros GameAcademy, Politecnico di Milano, Aesvi e «fabbricadigitale» — premierà i migliori progetti dell'hackaton. I benefit in palio vanno da posizioni lavorative all'interno di «fabbricadigitale» al visore per la realtà virtuale Oculus Rift, passando per la stampante 3D Prusa i3 Hephestos e la campagna di comunicazione del videogioco curata dal *Corriere della Sera*.

 **fedescutari**
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Oggi al Pavilion

**Ignazio Visco
alle 18.00**

L'appuntamento *clou* di «Italia digitale» è in agenda questa sera alle 18: dopo il saluto del direttore del *Corriere della Sera* Luciano Fontana, il Governatore

della Banca d'Italia Ignazio Visco (nella foto) converserà con il vicedirettore del *Corriere* Daniele Manca sul tema: «Perché i tempi cambiano. Nell'era della trasformazione digitale». La conversazione con il Governatore chiuderà i lavori di «Italia digitale»: a seguire è previsto il «Digital entertainment».

**La rivoluzione
del coworking**

La seconda giornata di «Italia digitale» si aprirà alle 9 con «Il lavoro alla spina, la rivoluzione del coworking»: ne discuteranno Fabio Savelli con Enrico Ferrari di Talent Garden

**Italiani digitali:
ma l'Italia lo è?**

«Gli italiani sono digitali, ma l'Italia?»: il direttore del *Corriere della Sera* Luciano Fontana e il vicedirettore Daniele Manca introducono alle 11 la tavola rotonda con Marianna Madia, ministro per la Semplificazione

**Lo smartphone
e la mobilità**

Il telefonino che aiuta a muoversi sarà al centro della conversazione (ore 17) tra Paola Pica e Cinzia Farisè, amministratore delegato di Trenord: «Servizi in mobilità, lo smartphone siamo noi»

**Marco Mengoni
primatista web**

Dalle 20 in poi inizierà il «Digital entertainment»: tra gli appuntamenti la conversazione di Andrea Laffranchi con il cantante Marco Mengoni «L'italiano con il miglior sentiment sul web»



Il gruppo spagnolo

Scommessa di Indra sul Sud: 600 persone a Napoli e Matera per lo sviluppo dei software

La misura non è data solo dal fatturato ma anche dalle persone e, vista da questo lato, Pedro García la sua scommessa l'ha già vinta: «In cinque anni abbiamo raddoppiato il personale in Italia arrivando a oltre 600 professionisti, stiamo continuando ad assumere e abbiamo ancora circa 50 posizioni aperte». Il manager madrileno è sbarcato a Roma nel 2013 per sviluppare le attività di Indra, società di consulenza e tecnologia spagnola con 37 mila dipendenti nel mondo, puntando sulla digitalizzazione e sull'It. E ha trovato nel Sud Italia «una miniera di talenti» decidendo di focalizzare qui gli investimenti. Indra ha aperto un hub a Matera, collegato al centro di Napoli dove oltre 100 persone sviluppano soluzioni e piattaforme software e in Italia ha stabilito il centro di eccellenza globale per le tecnologie «customer experience management». L'azienda collabora, «con le Università di Bari, Napoli e Salerno, per selezionare ingegneri», ha realizzato progetti con gli atenei di Siena, Trento, il Politecnico di Milano. «Siamo una società di persone e investiamo sulle persone» spiega García, «l'anno scorso Napoli ha avuto una crescita del 25% e non è finita. A Matera assumeremo ancora e stiamo per avviare l'attività a Torino».

L'Italia è diventato il secondo

mercato in Europa, dopo la Spagna, «un'area strategica nel Mediterraneo e un ponte con l'Est Europa» la considera García che ieri ha lanciato ufficialmente in Italia «Minsait», la nuova struttura in cui Indra ha raggruppato le soluzioni tecnologiche e di consulenza nel business digitale, per accelerare il processo di digitalizzazione delle aziende: «Con Minsait ci occupiamo di tutto il processo di trasformazione, dalla consulenza sui modelli organizzativi e di business fino alle soluzioni tecnologiche integrate». Soluzioni per le aziende di sicurezza, difesa, trasporto, energia, tlc, media, banche, pubblica amministrazione e sanità, in cui Indra è tra i leader mondiali.

«Il mercato italiano è un mercato maturo — afferma il manager — ma ha un grande potenziale di crescita legato all'industria 4.0, alla digitalizzazione della Pa, alla trasformazione delle banche. In queste aree lo sviluppo sarà enorme e daranno valore aggiunto all'Italia». Ma le aziende, avverte «devono essere rapide a cambiare pelle e cultura, a digitalizzare tutti i processi interni per adattarli al nuovo modo di fare business, perché nell'economia digitale non è il pesce grosso a mangiare quello piccolo, ma il più veloce a mangiare il più lento».

Federico De Rosa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Hi tech

**Wind e «3 Italia»,
scatta la fusione
Novari imprenditore**

(f.d.r.) Era il passaggio che mancava per la svolta. È arrivato ieri: Wind e 3 Italia hanno completato la fusione. L'annuncio è stato dato dagli azionisti delle due compagnie telefoniche Ck Hutchison Holdings e VimpelCom che in una nota hanno comunicato di aver «completato la transazione per l'integrazione delle loro attività in Italia». Da oggi dunque, 3 Italia e Wind sono entrambe controllate dalla joint-venture creata da Ck Hutchison e VimpelCom. I due azionisti hanno confermato che a guidare la nuova compagnia telefonica sarà Maximo Ibarra, attuale chief executive officer di Wind, supportato da Dina Ravera nel ruolo di merger integration officer, e da Stefano Invernizzi, nel ruolo di chief financial officer. Il ceo di 3 Italia, Vincenzo Novari (foto) assumerà invece l'incarico di special adviser di Ck Hutchison, con particolare focus sulle attività italiane del gruppo cinese (le profumerie Marionnaud, il Porto di Taranto, tra le altre). Ma Novari, che ha guidato 3 Italia sin dal suo sbarco sul mercato italiano della telefonia mobile nel 2002, oltre al ruolo di advisor di Li Ka Shing avrebbe in mente di avviare una propria iniziativa e quindi di diventare imprenditore, ma non si sa ancora in quale settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Wind-3, offensiva di Natale poi la fusione

L'integrazione arriva il prossimo gennaio e sarà preceduta da un pacchetto di promozioni

SARA BENNEWITZ

MILANO. Wind e 3, che a gennaio diventeranno un'unica azienda, da ieri hanno un unico padrone: ovvero una holding controllata al 50% da i cinesi di Hutchinson e dai russi di Vimpelcom. Intanto oggi l'ad del gruppo russo Jean-Yves Charlier e il suo direttore finanziario Andrew Davies, illustreranno al mercato qualche dettaglio in più sui piani finanziari e commerciali e sulla governance della neo nata joint venture. Se il timone della società

italiana è affidato a Maximo Ibarra- ex ad di Wind e la finanza a Stefano Invernizzi, con Dina Ravera in carica di sovrintendere alla fusione, resta da capire quali sinergie verranno realizzate mettendo insieme due aziende che hanno molte complementarietà, ma anche alcune ridondanze e sovrapposizioni nell'organico. I clienti potranno contare su un operatore più forte e su un servizio migliore, perché il debito sarà ripagato da un'azienda più grande capace di realizzare sia sinergie sui ricavi che sui costi. Gli analisti, invece si aspettano che Wind-3 approfitti della sua doppia

natura per polarizzare fin da subito l'offerta in un segmento più alto per i clienti Lte, e su uno che invece si rivolge alla pancia degli italiani, in modo da lasciare poco margine di manovra ai francesi di Free. Il gruppo che fa capo a Xavier Niel, ha infatti rilevato la quarta licenza mobile proprio da Wind-3, e nell'ambito dell'accordo, potrebbe anche acquistare parte dell'infrastruttura di rete, ma difficilmente quella di quarta generazione. Intanto un accenno alle strategie commerciali future si avrà già con la campagna promozionale di tariffe e pacchetti per il prossimo Natale, dato che partirà prima dell'efficacia dell'integrazione (1 gennaio) ma i cui effetti in termini di fatturato e nuovi clienti saranno a pieno regime proprio a partire dal 2017.

I numeri del nuovo gruppo Wind-3

Ricavi	Clianti	Clianti
6,25	31	2,7
miliardi di euro	milioni (nel mobile)	milioni (nel fisso)
31-12-2015	30-9-2016	



Fisco/2. Risoluzione delle Entrate sulle spese sostenute per gli spostamenti nell'ambito del territorio del comune in cui c'è la sede di lavoro

Car sharing tra i rimborsi non tassabili

IL PRINCIPIO

La documentazione rilasciata dal fornitore del servizio è equiparata alle ricevute del taxi e ai biglietti del trasporto pubblico locale

Stefano Sirocchi

■ Non sono tassabili i rimborsi spese erogati a collaboratori e dipendenti per l'utilizzo dei servizi di **car sharing**, in relazione alle trasferte effettuate all'interno del comune in cui si trova la sede di lavoro; sono invece imponibili le somme concesse al lavoratore a titolo di rimborso chilometrico (nel caso in cui questi utilizzi il proprio veicolo) per le medesime trasferte in ambito comunale.

Con la risoluzione 83 del 28 settembre 2016, l'agenzia delle Entrate ha chiarito che la documentazione rilasciata dalle società di car sharing è del tutto assimilabile a quella fornita dal vettore (ad esempio taxi) e richiesta dall'articolo 51, comma 5 del Tuir (Dpr 917/1986) per beneficiare dell'esenzione fiscale. Naturalmente si deve trattare di viaggi svolti nell'interesse del datore di lavoro e da questi autorizzati; sicché nella nozione di trasferta non può rientrare il tragitto casa - sede di lavoro, il cui eventuale rimborso sarebbe pienamente tassabile.

Sul piano degli adempimenti, la documentazione proveniente dalla società di car sharing può essere intestata al dipendente utilizzatore della vettura oppure alla società datrice di lavoro (il cosiddetto utilizzo incrociato). Tuttavia, neppure nel primo caso, ossia in assenza di intestazione della fattura al datore di lavoro o di cointestazione (datore di lavoro/dipendente), vi sono problemi di deducibilità del costo dal reddito di impresa: è infatti sufficiente che vi sia un col-

legamento tra incarico della trasferta e documenti forniti dal lavoratore per il rimborso analitico (risoluzione ministeriale 9/2796 del 5 gennaio 1981).

Viceversa, per quanto concerne il regime fiscale da applicare alle indennità chilometriche corrisposte a collaboratori o dipendenti che utilizzano la propria autovettura nelle trasferte di lavoro, le Entrate hanno escluso che tali rimborsi possano essere assimilati alle spese di trasporto comprovate dai relativi documenti rilasciati dal vettore, di cui all'articolo 51, comma 5 del Tuir (unica fattispecie esente da imposta per le trasferte all'interno del comune; risoluzioni 232/E/2000 e 92/E/2015) e pertanto concorrono a formare il reddito di lavoro dipendente o assimilato. Hanno invece natura compensativa - e non retributiva - i rimborsi chilometrici relativi alle trasferte effettuate fuori dal territorio comunale, a patto che si tenga conto della distanza percorsa e dei valori indicati nelle tabelle Aci in relazione al modello di veicolo utilizzato dal lavoratore.

Peraltro, in sede di determinazione del reddito di impresa, si deve anche tener conto delle limitazioni poste dall'articolo 95, comma 3 del Tuir: la deducibilità delle indennità chilometriche, infatti, è consentita fino al costo di percorrenza relativo alle auto di potenza non superiore a 17 cavalli fiscali oppure 20 se con motore diesel (secondo le specifiche tabelle Aci), a prescindere se le trasferte sono effettuate all'interno o all'esterno del territorio comunale.

Nulla vieta, comunque, che la policy di mobilità aziendale sia mista e preveda differenti soluzioni a seconda del tipo di trasferta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'evoluzione

01 | LA STORIA

Il car sharing (auto condivise, noleggiabili da abbonati per tragitti perlopiù cittadini) è iniziato in Italia verso la fine degli anni 90. Ma ha preso piede solo nelle grandi città e solo a partire dal 2013, entrati sul mercato operatori con servizi più fruibili

02 | IL LATO FISCALE

Solo da tre anni, dunque, si è posto il problema di considerare il car sharing anche ai fini fiscali per le aziende fruitrici. Ora l'agenzia delle Entrate fornisce una risposta





L'esperto

**L'uso dello
smartphone
fa lievitare
le disgrazie**

Gianpaolo Iacobini

■ «Aumentano le vittime della strada? Sicuramente anche per colpa dell'uso dei telefonini mentre si è al volante».

Emanuele Scafato non ha dubbi: l'utilizzo dei cellulari durante la guida è diventato una piaga. Pericolosa, sempre più spesso letale. Una nuova forma di schiavitù della quale il medico, ricercatore presso l'Istituto Superiore di Sanità, si occupa soprattutto nella sua veste di vicepresidente della Federazione europea delle società scientifiche sulle dipendenze (Eufas).

I dati Aci confermano le sensazioni: di telefono si muore?

«Le evidenze lo confermano. D'altra parte, basta guardare al crescente numero delle effrazioni legate all'impiego dei telefonini. La diffusione degli smartphone, poi, specie nell'ultimo periodo ha fatto lievitare le cifre».

Cosa succede quando con una mano stringiamo il volante e con l'altra armeggiamo con un cellulare?

Reagiamo con ritardo agli stimoli che vengono dalla strada.

L'INTERVISTA

«Il telefonino al volante? È come guidare da ubriachi»

Faccio un esempio: è stato calcolato che scrivere ed inviare un sms equivalga a stare alla guida dopo aver bevuto 4 bicchieri di bevanda alcolica, per una concentrazione nel sangue di 0,8 grammi di alcol, ben oltre la soglia di 0,5 g/l imposta dalla legge per essere lucidi».

È vero che rispondere al telefonino mentre si guida a 50 km/h è uguale a percorrere 29 metri con gli occhi bendati?

«Verissimo. Comporre un numero di telefono porta via, all'incirca, 7 secondi. Se si viaggia a 100 km/h, ciò provoca un vuoto di 200 metri. Un selfie scattato alla stessa velocità divora 400 metri. Spazi enormi, nei quali può succedere, e succede, purtroppo di tutto».

È evidente la necessità di investire in prevenzione, educazione e sicurezza.

«Negli Usa, ma pure in Europa ed in Italia, si sta puntando a mettere in sicurezza la stessa tecnologia. Ad esempio, utilizzando le app delle auto per connettersi allo smartphone o gli ologrammi trasparenti proiettati sul parabrezza per leggere i messaggi. Ciò consentirà quantomeno di tenere gli occhi fissi sulla strada e le mani ferme sul volante.



Airpress

Un corso per conoscere i segreti della crittografia

Leonardo Ventura

■ Proteggere i dati che transitano online è sempre più una priorità, tanto per le aziende quanto per i privati cittadini. Attraverso la Rete passa ormai la quasi totalità delle comunicazioni personali, ragion per cui il crimine, lo spionaggio industriale e l'intelligence economica si stanno spostando sul versante «cyber». Scambiare informazioni e utilizzare servizi digitali in modo sicuro è dunque indispensabile, ma come farlo? Ad assicurare un alto grado di riservatezza è la crittografia «end-to-end» - adottata oggi dalle app più popolari come WhatsApp e Telegram - impedisce a terzi l'accesso alle trasmissioni, facendo sì che solo i due comunicanti siano in grado di decifrare i messaggi scambiati. Per aiutare a comprendere il funzionamento e l'utilizzo di questa tecnologia, l'agenzia stampa Cyber Affairs - con il supporto di Microsoft e Formiche -, organizza il 25 novembre un corso dal titolo «Introduzione alla crittografia - L'arte di mantenere un segreto». Il percorso didattico sarà suddiviso in un'intera giornata di studio, ospitata presso la sede Luiss di Viale Romania, a Roma. Al centro del corso c'è il tema di come sviluppare le tecniche di base della crittografia attraverso un approccio teorico-pratico rivolto a un pubblico che si accinge per la prima volta all'argomento o a chi vuole saperne di più. Durante la prima parte, l'ingegner Carlo Maucci, National Technology Officer di Microsoft Italia, spiegherà come il dominio cyber ha modificato il nostro stile di vita, e quando è necessario attivare contromisure che garantiscano riservatezza. La seconda sarà invece incentrata su aspetti pratici e tecnologici della crittografia. Con un laboratorio, Paolo Dal Checco, docente in Sicurezza Informatica all'Università di Torino, fornirà gli strumenti di installazione e utilizzo dei sistemi di crittografia. Per saperne di più basta visitare il sito cyberaffairs.it.

