

■ **MOBILITÀ CONNESSA**

**Arrivano le norme Ue sulla privacy**

Le linee guida dell'European data protection board e i commenti di Aci, Aniasa, Enel, Octo e Acea  
a pag. 12

**Mobilità connessa, arrivano le norme Ue sulla privacy**

**Le linee guida dell'European data protection board e i commenti di Aci, Aniasa, Enel, Octo e Acea alla consultazione**

Le moderne automobili sono sempre più "connesse" attraverso sensori e sistemi informatici in grado di raccogliere un gran numero di dati, non solo sul funzionamento dei veicoli ma anche su abitudini di guida, posizione geografica, mete visitate e potenzialmente movimento degli occhi, battito cardiaco e altri indicatori biometrici del conducente e dei passeggeri. E' la considerazione che ha spinto l'European data protection board (Edpb) a predisporre le prime linee guida europee sul "trattamento dei dati personali nel contesto dei veicoli connessi e delle relative applicazioni per la mobilità, sottoposte a una consultazione terminata il 4 maggio cui hanno partecipato una sessantina di soggetti tra i quali Automobile club d'Italia (Aci), Associazione industria autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa), Enel, Octo Group e Acea.

**Edpb: Elaborare solo informazioni strettamente necessarie al funzionamento del veicolo**

Le linee guida proposte, che saranno ora affinate e adottate da Edpb anche sulla scorta delle risposte alla consultazione, si basano sul regolamento 2016/679 sulla protezione dei dati ("Gdpr") e la direttiva 2009/136 "ePrivacy" e si applicano ai dati personali processati nei veicoli privati e a quelli scambiati tra il veicolo e gli apparecchi del guidatore e dei passeggeri. E' invece escluso dall'ambito del documento l'uso professionale dei veicoli connessi.

Le linee guida (disponibili in allegato) raccomandano di elaborare esclusivamente le informazioni strettamente necessarie per il corretto funzionamento del veicolo, mentre tutti gli altri dati dovranno essere acquisiti solo previo consenso e immagazzinati in una "piattaforma di bordo" non connessa ai cloud.

L'Edpb dedica "particolare attenzione" all'uso dei dati di geolocalizzazione, che possono rivelare il comportamento della persona, lo stile di guida, le abitudini e i luoghi visitati. Inoltre, i dati biometrici do-

vranno essere elaborati solo localmente e successivamente eliminati e quelli che rivelano eventuali reati trattati con la riservatezza prevista dal regolamento Gdpr.

**Aci: "Il consumatore deve decidere i dati generati dal veicolo"**

Concorde con la gran parte delle indicazioni contenute nelle linee guida è Aci, che ricorda come dal luglio 2022 tutte le automobili nuove dovranno essere equipaggiate con sistemi di sicurezza che comportano il processamento di dati personali.

L'Automobile club invita tuttavia l'Edpb a chiarire la definizione legale di consumatore, che "non è un mero soggetto del trattamento dei dati ma deve poter decidere i dati generati dal veicolo connesso".

Aci è favorevole alla particolare attenzione dedicata ai dati biometrici, sulla geolocalizzazione e sui reati e chiede anzi che tale attenzione si estenda alle legislazioni nazionali.

**Aniasa: "Geolocalizzazione molto importanti per le società di noleggio"**

Aniasa chiede invece un maggior margine di manovra nella gestione dei dati di geolocalizzazione, molto importanti per le società di noleggio per controllare - "anche a beneficio degli utenti" - aspetti come utilizzo della flotta, furti, ingresso in aree ad alto rischio, chilometraggio e disponibilità di carburante. Dovrebbe essere perciò sufficiente impedire l'uso dei dati per altri usi.



L'associazione è critica anche sulla rimozione dei dati dai sistemi di bordo dell'auto, che non dovrebbe essere a carico delle società di noleggio e car sharing ma degli utilizzatori, che sono del resto i soggetti che li inseriscono.

### **Octo: "Linee guida contrarie all'IoT e alla strategia sui dati della Commissione Ue"**

Ancor più caustico sulle norme per la privacy proposte dall'Edpb è il fornitore di servizi telematici e di analisi dati per la diagnostica dei veicoli e la gestione delle flotte e del traffico Octo, secondo cui la conservazione dei dati personali all'interno del mezzo è "contraria all'IoT e alla strategia per i dati della Commissione Ue anche in termini di concorrenza". Solo gli "original equipment manufacturer" (Oem), infatti, potranno elaborare e archiviare i dati. In aggiunta, i sistemi attualmente installati nei veicoli non hanno la capacità di memoria necessaria e quindi dovrebbero essere sostituiti con conseguente aumento dei costi per i consumatori.

Octo nota altresì che non tutti i dati raccolti possono essere considerati personali, a cominciare da quelli non collegati a una persona fisica identificabile. Altri dati, invece, vengono raccolti allo scopo di fornire servizi, ad esempio assicurativi o contro i furti, e sono quin-

di indispensabili e previsti dagli obblighi contrattuali.

### **Enel: "Strumento sia flessibile per includere sviluppi futuri"**

Enel raccomanda per parte sua linee guida abbastanza flessibili da includere gli sviluppi futuri, sottolineando che la nuova rivoluzione industriale europea basata sulla tecnologia digitale è resa possibile proprio dall'utilizzo dei dati, che sta crescendo sempre più nel settore dei trasporti di pari passo con l'elettrificazione della mobilità. In questo senso, il gruppo mette l'accento sui nuovi modelli di business del vehicle-to-grid e dello smart charging, che hanno bisogno di una grande quantità di dati riferiti al veicolo e all'utilizzatore.

In particolare, Enel chiede di tenere in debita considerazione tre aspetti della mobilità elettrica: dati personali e veicoli elettrici interconnessi con la rete, informazioni e diritti degli interessati, sicurezza informatica.

### **Acea: "Regole con portata troppo ampia"**

Acea, infine, ritiene che le linee guida abbiano una portata troppo ampia, poiché coprono sia la connettività con il mondo esterno e con i dati trasmessi da un dispositivo all'altro che le comu-

nicazioni all'interno del veicolo. In pratica, si dovrebbe chiarire che i produttori di veicoli diventano "controllori" o "processatori" di informazioni solo dal momento in cui i dati lasciano il veicolo. Viceversa, dati come il consumo di carburante o la velocità non sono correlati a una persona e pertanto non hanno alcun impatto sulla privacy. Ciò significa inoltre che gli interessati non dovrebbero avere il diritto di eliminare tutti i dati del veicolo, perché quelli relativi ad esempio ai componenti o allo stato del motore sono necessari per garantire la sicurezza ed eseguire riparazioni e manutenzioni (peraltro prescritte da precise norme Ue).

Considerato che le indicazioni dell'Edpb si basano anche sulla direttiva ePrivacy, che sta per essere sostituita da un nuovo regolamento ePrivacy, Acea chiede di rinviare la pubblicazione delle linee guida, che altrimenti rischierebbero di essere presto superate causando incertezze e confusione.

