

Il Provvedimento generale del 4 ottobre 2011

# Geolocalizzazione e impatto privacy

Marco Soffientini - Avvocato

*“L’informazione geografica svolge un ruolo importante nella nostra società. Quasi tutte le attività e le decisioni umane presentano una componente geografica e, in generale, il valore dell’informazione aumenta se è collegata a un luogo. Tutti i tipi di informazioni, quali dati finanziari, dati sanitari e altri dati comportamentali dei consumatori, si possono collegare a una ubicazione geografica. Con il rapido sviluppo tecnologico e l’ampia diffusione di dispositivi mobili intelligenti, si sta sviluppando un’intera nuova categoria di servizi basati sulla localizzazione geografica”*(1).

La Direttiva 2002/58/Ce(2), così come modificata dalla Direttiva 2009/136/Ce, definisce all’art. 2, lett. c), il dato di ubicazione come: “*ogni dato trattato in una rete di comunicazione elettronica o da un servizio di comunicazione elettronica che indichi la posizione geografica dell’apparecchiatura terminale dell’utente di un servizio di comunicazione elettronica accessibile al pubblico*” (in questo senso, anche l’art. 4, comma 2, lett. i), Codice Privacy).

Si ricorda che la direttiva 2002/58/Ce continua ad avere valore anche dopo l’entrata in vigore del Regolamento generale sulla protezione dei dati e, pertanto, restano in vigore anche gli atti normativi interni.

La disciplina privacy trova applicazione quando i dati di localizzazione possono essere collegati all’utilizzatore. Siccome il datore di lavoro è sempre in grado di risalire al conducente di un determinato veicolo, è evidente che i dati di localizzazione sono “dati personali” del lavoratore, la cui gestione configura un’ipotesi di trattamento ai sensi del Codice Privacy.

(1) Parere n. 13/2011 adottato il 16 maggio 2011 - WP 185 - cit. pag. 3.

(2) Vedi considerando 173 e art. 95, Regolamento Ue 2016/679.

(3) Il luogo di lavoro è una formazione sociale, in cui è assicurata dalla nostra Carta costituzionale l’esplicazione della per-

## Data protection impact assessment della localizzazione dei veicoli

La geolocalizzazione dei veicoli aziendali e il conseguente controllo di chi ne è alla guida pongono problemi di ordine giuridico in tema di rispetto di diritti fondamentali. Infatti, se da un lato, sussiste il diritto del datore di lavoro ad esercitare un potere di controllo sull’attività lavorativa (artt. 2086 e 2104 c.c.), dall’altro, tale diritto deve necessariamente contemperarsi con il rispetto del lavoratore a non veder violata la propria dignità e libertà (3).

## Adempimenti previsti dall’art. 4, Statuto dei lavoratori

Anche a seguito della riforma dell’art. 4, legge n. 300/1970 (c.d. Statuto dei lavoratori), la disciplina statutaria ammette l’uso di sistemi, come nel caso della tecnologia Gps, che comportano il controllo a distanza dell’attività lavorativa, purché esso sia giustificato da esigenze organizzative, produttive, di sicurezza del lavoro, di tutela del patrimonio aziendale e purché sia stato raggiunto un accordo con le Rsa, o in mancanza, sia stata ottenuta un’autorizzazione da parte della Direzione territoriale del lavoro territorialmente competente.

Ne consegue che l’imprenditore, prima di procedere all’installazione di localizzatori satellitari, dovrà raggiungere un accordo con le rappresentanze sindacali o, qualora ne sia sprovvisto, avrà l’onere di rivolgersi al competente Ispettorato Nazionale del Lavoro (4) (ex Dtl) per ottenere la relativa autorizzazione. Nel caso di imprese con

sonalità umana. L’art. 2, Cost. riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell’uomo sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità.

(4) Dal 1° gennaio 2017 ha preso avvio l’Ispettorato nazionale del lavoro (INL) istituito dal D.Lgs. n. 149/2015 in forza del Decreto ministeriale 28 dicembre 2016.

# Percorsi

unità produttive dislocate negli ambiti di competenza di più Direzioni territoriali del lavoro, gli strumenti di controllo possono essere installati previa autorizzazione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali (art. 4, comma 1, legge n. 300/1970).

Quest'ultima autorizzazione si sostanzia in una procedura simile a quella prevista per le installazioni degli impianti di videosorveglianza nei luoghi di lavoro. La modulistica è reperibile nelle singole Dtl e, recentemente, il Ministero del lavoro ha pubblicato un modello unificato di autorizzazione all'installazione di impianti e apparecchiature di localizzazione satellitare Gps a bordo di mezzi aziendali.

Nell'istanza, o in un apposito atto allegato, devono essere riportati i veicoli, con indicazione dei numeri di targa, sui quali saranno installate le apparecchiature Gps, e la domanda, da presentarsi in bollo, deve essere corredata da una relazione tecnica dell'impianto, nella quale viene illustrata la modalità di funzionamento dello stesso, e da allegati tecnici descrittivi del tipo (modello e marca) delle apparecchiature utilizzate.

## Adempimenti previsti dal Provv. 4 ottobre 2011

Oltre all'autorizzazione della Dtl o all'accordo con le rappresentanze sindacali, devono eseguirsi gli adempimenti stabiliti dalla disciplina in materia di protezione dei dati personali.

L'Autorità garante per la protezione dei dati personali è intervenuta a dettare una disciplina specifica sull'utilizzo dei sistemi di localizzazione dei veicoli nell'ambito del rapporto di lavoro con il Provv. 4 ottobre 2011, in *Boll.* n. 370 del 4 ottobre 2011 [doc. web n. 1850581].

Con questo provvedimento il Garante ha preso atto dell'enorme diffusione dei sistemi di geolocalizzazione, rilevando che:

Con frequenza crescente sistemi di localizzazione e di comunicazione (anche in tempo reale) della posizione rilevata sono installati a bordo dei veicoli impiegati da datori di lavoro pubblici e privati per soddisfare esigenze organizzative e

produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto di persone o cose nonché per dare esecuzione ad ulteriori prestazioni, con riflessi sulla possibilità di localizzare la posizione dei lavoratori assegnatarie dei veicoli medesimi.

I dati relativi all'ubicazione dei veicoli - precisa il Garante - siccome possono essere associati direttamente o indirettamente ai lavoratori, costituiscono anche informazioni personali riferibili a questi ultimi, con la conseguenza che al trattamento di tali informazioni si applica la disciplina contenuta nel Codice Privacy.

Si tratta di un'impostazione perfettamente coerente con la posizione assunta dal Gruppo dei garanti europei, istituito ai sensi dell'art. 29, Direttiva 95/46/Ce (5), che, in un Parere del novembre 2005, ebbe modo di precisare quanto segue:

Data processing which allows an employer to collect data on the location of an employee, either directly (location of the employee him/herself) or indirectly (location of the vehicle used by the employee or of a product or asset in his/her charge) involves the use of personal data and is subject to the provisions of Directive 95/46/Ec. (WP n. 115, del 25 novembre 2005)

La disciplina privacy non trova, invece, applicazione quando le informazioni riguardanti la gestione della flotta aziendale (c.d. info-mobilità) sono trattate senza poter essere in alcun modo ricordate ai lavoratori. Si pensi, ad esempio, alle informazioni relative al consumo del carburante, utilizzate esclusivamente per programmare una efficiente manutenzione.

Nel corso degli ultimi anni, l'Autorità Garante ha affrontato il tema dell'ubicazione dei veicoli aziendali nell'ambito di diversi procedimenti di verifica preliminare (6) o in attività ispettive (7). L'esito di queste attività ha consentito all'Authority di prescrivere alle aziende (vedi Provv. generale 4 ottobre 2011), l'adozione delle seguenti misure:

(5) Il Gruppo è stato istituito dall'art. 29, Direttiva 95/46, è un organismo consultivo e indipendente, composto da un rappresentante delle autorità di protezione dei dati personali designate da ciascuno Stato membro, dal Gepd (Garante europeo della protezione dei dati), nonché da un rappresentante della Commissione. Il presidente è eletto dal Gruppo al suo interno

ed ha un mandato di due anni, rinnovabile una sola volta.

(6) Si vedano i Provv. 18 febbraio 2010 [doc. web n. 1703103], 7 luglio 2011 in Reg. n. 284 [doc. web n. 1828354] e n. 285 [doc. web n. 1828371].

(7) Cfr. Provv. 7 ottobre 2010 [doc. web n. 1763071] e il recente Provv. 1° agosto 2012 [doc. web n. 1923293].

**A)** quale misura necessaria, nel rispetto del principio di necessità, che la posizione del veicolo non sia di regola monitorata continuativamente dal titolare del trattamento, ma solo quando ciò si renda necessario per il conseguimento delle finalità legittimamente perseguite.

Sotto questo profilo, il Garante richiama il rispetto del principio di necessità ai sensi degli artt. 3 e 11, comma 1, lett. d), Codice Privacy (8).

**B)** quale misura necessaria, in base al principio di pertinenza e non eccedenza, che i tempi di conservazione delle diverse tipologie di dati personali eventualmente trattati siano commisurati tenendo conto di ciascuna delle finalità in concreto perseguite.

La misura richiama l'applicazione dell'art. 3, Codice Privacy, secondo il quale “*i sistemi informativi e i programmi informatici sono configurati riducendo al minimo l'utilizzazione di dati personali e di dati identificativi, in modo da escluderne il trattamento quando le finalità perseguite nei singoli casi possono essere realizzate mediante, rispettivamente, dati anonimi od opportune modalità che permettano di identificare l'interessato solo in caso di necessità”*”.

Ne segue che nel rispetto della misura deve essere osservato il principio di pertinenza e non eccedenza e i tempi di conservazione delle diverse tipologie di dati personali trattati devono essere commisurati alla luce delle finalità in concreto perseguite, in ossequio al principio stabilito dall'art. 11, comma 1, lett. e), del Codice Privacy (9).

Pertanto, quando i dati di localizzazione sono trattati al fine di rendere una determinata prestazione contrattuale, dovranno essere cancellati o resi anonimi una volta terminata la prestazione.

Così, ad esempio, precisa lo stesso Garante nel Provvedimento *de quo*, “*fermi restando gli obblighi di conservazione previsti dall'art. 14, comma 2, Reg. Cee 20 dicembre 1985, n. 3821, il titola-*

*re del trattamento che intenda avvalersi del sistema di localizzazione anche per la regolare tenuta del libro unico del lavoro, in conformità all'art. 6, D.M. 9 luglio 2008 (Modalità di tenuta e conservazione del libro unico del lavoro e disciplina del relativo regime transitorio), potrà conservare per cinque anni i dati personali necessari, limitatamente alle informazioni che nello stesso devono essere annotate ai sensi dell'art. 39, D.L. 25 giugno 2008, n. 112 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 6 agosto 2008, n. 133), con particolare riferimento ai dati dei lavoratori relativi alle presenze nonché ai tempi di lavoro, anche straordinario, e di riposo (cfr. anche art. 8, D.Lgs. 19 novembre 2007, n. 234 come modificato dall'art. 40, comma 3, D.L. n. 112/2008 nonché la risposta al quesito n. 20 resa dal Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali nel Vademecum sul libro unico del lavoro)”.*

**C)** quale misura necessaria, la designazione come responsabili del trattamento ai sensi dell'art. 29 del Codice degli operatori economici che forniscono i servizi di localizzazione del veicolo e di trasmissione della posizione del medesimo, impartendo loro le necessarie istruzioni in ordine all'utilizzo legittimo dei dati raccolti per le sole finalità previste dall'accordo che regola la fornitura del servizio di localizzazione, con la determinazione delle tipologie di dati da trattare nonché delle modalità e dei tempi della loro eventuale conservazione.

La misura richiama la necessità di provvedere alle nomine delle figure privacy interne ed esterne. Quindi andranno nominati “incaricati interni del trattamento”, a norma dell'art. 30, D.Lgs. n. 196/2003, tutti coloro che in ragione delle mansioni svolte all'interno dell'azienda trattino dati di localizzazione (es. il personale incaricato di gestire la logistica, i servizi di magazzino e di manutenzione del parco veicoli, ecc.), mentre sa-

(8) “Art. 3 (Principio di necessità nel trattamento dei dati) - 1. I sistemi informativi e i programmi informatici sono configurati riducendo al minimo l'utilizzazione di dati personali e di dati identificativi, in modo da escluderne il trattamento quando le finalità perseguite nei singoli casi possono essere realizzate mediante, rispettivamente, dati anonimi od opportune modalità che permettano di identificare l'interessato solo in caso di necessità.”.

“Art. 11 (Modalità del trattamento e requisiti dei dati) - 1. I dati personali oggetto di trattamento sono:

da a) a c) (Omissis);

d) I dati personali oggetto di trattamento sono pertinenti, completi e non eccedenti rispetto alle finalità per le quali sono

raccolti o successivamente trattati;

e) (Omissis).

2. [...].”.

(9) “Art. 11 (Modalità del trattamento e requisiti dei dati) - 1. I dati personali oggetto di trattamento sono:

da a) a d) (Omissis);

e) conservati in una forma che consenta l'identificazione dell'interessato per un periodo di tempo non superiore a quello necessario agli scopi per i quali essi sono stati raccolti o successivamente trattati.

2. [...].”.

# Percorsi

ranno designati “responsabili esterni” i fornitori di servizi di localizzazione del veicolo e di trasmissione della posizione del medesimo.

**D)** quale misura opportuna, un modello semplificato di informativa, quale quello individuato nell’allegato 1, utilizzabile alle condizioni indicate in motivazione, al fine di rendere noto agli interessati il trattamento effettuato mediante il sistema di localizzazione del veicolo.

La misura richama l’opportunità di utilizzare, oltre all’informativa, che deve essere completa di tutti gli elementi indicati dall’art. 13, D.Lgs. n. 196/2003, anche una vetrofania recante la dizione “veicolo geolocalizzato”, oppure degli avvisi che segnalino la circostanza della geolocalizzazione del veicolo.

Oltre alle misure appena esaminate, il provvedimento precisa che il trattamento dei dati di localizzazione deve formare oggetto di notificazione ai sensi dell’art. 37, comma 1, lett. *a*), Codice Privacy).

Ovviamente, il titolare del trattamento dovrà individuare le misure di sicurezza e, in particolare, curare il rispetto delle misure minime, cioè di quelle misure elencate nell’allegato B al Codice Privacy che configurano il livello minimo di protezione, al fine di ridurre al minimo i rischi di:

- distruzione o perdita, anche accidentale, dei dati;
- accesso non autorizzato;
- trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta.

Si tenga presente che la legge sulla privacy (artt. 31-36, D.Lgs. n. 196/2003) distingue tra misure *c.d. idonee* e misure minime di sicurezza.

La distinzione è rilevante in sede di valutazione delle responsabilità civili e penali. Infatti, la mancata adozione di misure minime di sicurezza fa sorgere in capo a chiunque vi sia tenuto le responsabilità penali di cui all’art. 169, D.Lgs. n. 196/2003 (10), mentre l’omissione di misure idonee da parte di chiunque cagioni danno ad altri

(10) Chiunque, essendovi tenuto, omette di adottare le misure minime previste dall’art. 33 è punito con l’arresto sino a due anni.

(11) In questo senso, il comma 1, art. 15, Codice privacy, secondo il quale “*Chiunque cagiona danno ad altri per effetto del trattamento di dati personali è tenuto al risarcimento ai sensi dell’art. 2050 del c.c.*”. La norma assimila il trattamento di dati personali alle attività pericolose, con conseguente applicazione del principio dell’inversione dell’onere della prova. La prova liberatoria dovrà essere fornita da chi tratta i dati e, secondo la

fa scaturire una responsabilità *ex art. 2050 c.c.* (11)

Un ultimo cenno deve essere dedicato al tema del consenso. In applicazione del principio del c.d. bilanciamento degli interessi (art. 24, comma 1, lett. *g*), D.Lgs. n. 196/2003) (12), l’Autorità Garante ha escluso la necessità di raccogliere il consenso degli interessati.

Tuttavia i trattamenti di dati di localizzazione, che possono comportare rischi specifici per i diritti e le libertà fondamentali, nonché per la dignità di interessati diversi dai lavoratori e, quindi, che esulano dal provvedimento esaminato, dovranno formare oggetto di verifica preliminare ai sensi dell’art. 17, comma 2, D.Lgs. n. 196/2003.

## Il Ministero: la circolare n. 2 del 7 novembre 2016

Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali è intervenuto con la circolare n. 2 del 7 novembre 2016 a fornire chiarimenti per quanto attiene all’installazione di apparecchiature di localizzazione satellitare Gps montate su autovetture aziendali, in merito alla circostanza se le stesse siano da considerarsi strumenti utilizzati dal lavoratore per rendere la prestazione lavorativa ai sensi del secondo comma dell’articolo 4 e, come tali, esclusi dalla necessità dell’accordo o di una autorizzazione della Dtl.

Come noto, l’articolo 4, comma 2, legge n. 300/1970 stabilisce che le procedure autorizzatorie indicate dalla disposizione non si applicano “agli strumenti utilizzati dal lavoratore per rendere la prestazione lavorativa e agli strumenti di registrazione degli accessi e delle presenze”.

Da una mera interpretazione letterale del dettato normativo si evince un chiaro riferimento a tutti quegli strumenti che costituiscono il mezzo indispensabile per adempiere la prestazione lavorativa dedotta in contratto.

giurisprudenza, dovrà consistere nell’aver rispettato “tutte le tecniche note” anche solo astrattamente possibili all’epoca del fatto. In questo senso, cfr. Trib. Milano, 19 novembre 1987.

(12) Art. 24, comma 1, lett. *g*): “*Il consenso non è richiesto, oltre che nei casi previsti nella Parte II, quando il trattamento con esclusione della diffusione sia necessario nei casi individuati dal Garante sulla base dei principi sanciti dalla legge, per perseguire un legittimo interesse del titolare o di un terzo destinatario dei dati, qualora non prevalgano i diritti e le libertà fondamentali, la dignità o un legittimo interesse dell’interessato*”.

Pertanto - precisa il Ministero - in termini generali si può ritenere che i sistemi di geolocalizzazione rappresentino un elemento “aggiuntivo” agli strumenti di lavoro, non utilizzati in via primaria ed essenziale per l’esecuzione dell’attività lavorativa, ma per rispondere ad esigenze ulteriori di carattere assicurativo, organizzativo, produttivo o per garantire la sicurezza del lavoro.

Ne consegue, afferma la circolare ministeriale, che in tali casi, la fattispecie rientri nel campo di applicazione di cui al comma 1, articolo 4, legge n. 300/1970 e pertanto le relative apparecchiature possano essere installate solo previo accordo stipulato con la rappresentanza sindacale ovvero, in assenza di tale accordo, previa autorizzazione da parte della Direzione territoriale del lavoro competente.

Tuttavia, conclude la nota ministeriale, che: “solo qualora i sistemi di localizzazione siano installati per consentire la concreta ed effettiva attuazione della prestazione lavorativa (e cioè la stessa non possa essere resa senza ricorrere all’uso di tali strumenti), ovvero l’installazione sia richiesta da specifiche normative di carattere legislativo o regolamentare (esempio: uso dei sistemi Gps per il trasporto di portavalori a € 1.500.000,00, ecc.), si può ritenere che gli stessi finiscano per “trasformarsi” in veri e propri strumenti di lavoro e, pertanto, si possa prescindere, ai sensi di cui al comma 2 dell’art. 4, legge n. 300/1970, sia dall’intervento della contrattazione collettiva, che dal procedimento amministrativo di carattere autorizzativo previsti dalla legge”.