



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

WISE-ACT Report - Series 1

)) Data Governance for Autonomous and Connected Transport in Italy

Dr. Federico Costantini

Department of Law, University of Udine, Italy





) WISE-ACT Reports - Series 1

The Series 1 reports on “Data Governance for Autonomous and Connected Transport” was released on behalf of the WISE-ACT COST Action 16222 on “Wider impacts and scenario evaluation of Autonomous and Connected Transport”. Its aim is to provide an overview on the legal framework on personal and non-personal data protection in selected EU and non-EU Countries, focusing on current experimentation of Autonomous and Connected Transport (henceforth, ACTs) and deployment of its key technologies, such as mobility services and mobile communications, and providing a common use-case.

) Report Summary

Data processing in Italy is regulated by the European Union legal framework even in the field of mobility data. AVs testing on public road is legal under strict conditions, which include the sharing of data with public authorities for the first twelve months. In recent years there have been deployed many different mobility services (car sharing, carpooling, scooter sharing, e-hailing). Some of them have generated a significant trail of litigations which have ended with their suspension. Others (especially active in the field of delivery) are currently under investigation for illicit trafficking of workers.

This report is written both in English and in Italian.

This report is a [WISE-ACT](#) output prepared for the book chapter: Costantini F., Thomopoulos N., Steibel F., Curl A., Lugano G., Kováčiková T. (2020) [Data protection in a GDPR era: An international comparison of implications for Autonomous Vehicles](#). In Milakis D., Thomopoulos N., van Wee B. (Eds.) *Policy implications of Autonomous Vehicles*, Elsevier, 191-213. DOI: [10.1016/bs.atpp.2020.02.005](https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2020.02.005)

Recommended report citation: Costantini F. (2019), Data Governance for Autonomous and Connected Transport in Italy, COST Action WISE-ACT Report Series 1, Udine (IT)

) Copyright

This Report is published under the creative commons license.

© CC BY-ND 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



Cover image copyright: "TierneyMJ/Shutterstock". All rights reserved.

) Disclaimer

Neither any person acting on behalf of COST Association or WISE-ACT Action, nor the author is responsible for the use which might be made of the following information. The contents of this Report are the sole responsibility of the author. The views expressed herein may not in any circumstances be regarded as reflecting an official position of COST or WISE-ACT action.



») 1.- Introduction. Overview on personal data protection in Italy

Italy, being Member State of the European Union, has implemented the Regulation (EU) 2016/679, General Data Protection Regulation (henceforth, GDPR) with Legislative Decree 10 August 2018, n. 101, in Official Journal General Series n.205 of 04 September 2018).

This provision amends the pre-existing discipline, Legislative Decree 30 June 2003, n. 196, “Data Protection Code”, in Official Journal, General Series n.174 of 29 July 2003 - Suppl. Ord. n. 123).

Introduzione. Panoramica sulla protezione dei dati personali in Italia

L'Italia, quale Stato membro dell'Unione Europea, ha recepito il Regolamento (UE) 2016/679, Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati (di seguito GDPR) con il Decreto Legislativo 10 agosto 2018, n. 101, in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.205 del 04 settembre 2018.

Questa norma integra la preesistente disciplina, Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196, “Codice in materia di protezione dei dati personali”, in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.174 del 29 luglio 2003 - Suppl. Ordinario n. 123).



›) 2.- Provisions concerning data processing-related liabilities and fines

Chapter VIII of the GDPR provides several different remedies to data subject, as well as it establishes a set of administrative fines and penalties for data controllers and processors.

Specifically, on one hand the GDPR grants the data subject the rights to lodge complains to the national supervisory authority (Article 77), to an effective judicial remedy against a supervisory authority (Article 78) or against a controller or processor (Article 79), on the other, it allows data subject to receive compensation in case of infringements (Article 82), empowers supervising authorities to impose administrative fines (Article 83) and, finally, enacts several penalties (Article 84).

It is important to underline that the burden of proof is heavier for data controller and processor, since “ A controller or processor shall be exempt from liability under paragraph 2 if it proves that it is not in any way responsible for the event giving rise to the damage” (Article 82 §.3).

Further provisions are offered by the WP29 Guidelines on the application and setting of administrative fines for the purposes of the Regulation 2016/679 adopted on 3 October 2017.

D.Lgs. 101/2018 art. 22 comma 13 provides a de facto “tolerance period” during the first 8 months of reception of GDPR in Italy. Such period ended on 19 May 2019.

The Italian legal system provides, where allowed by the EU Regulation, specific rules concerning civil liability, administrative fines and criminal punishments.

Concerning the first, the civil liability is regulated according to the general principles in this field. The inverted burden of proof is maintained.

Concerning the second, the proceedings are ruled according to the following internal regulations of

Disposizioni concernenti responsabilità e sanzioni correlate al trattamento di dati personali

Il Capitolo VIII del GDPR fornisce diversi rimedi all’interessato, stabilendo altresì un insieme di sanzioni e reati per titolare e responsabile del trattamento.

In particolare, da una parte il GDPR attribuisce all’interessato il diritto di ricorrere nei confronti dell’autorità garante nazionale (Articolo 77), di ricorrere efficacemente in giudizio contro le decisioni di quest’ultimo (Articolo 78) o contro il titolare e il responsabile del trattamento (Articolo 79); dall’altra parte, consente all’interessato di ricevere risarcimento in caso di violazioni (Articolo 82); rafforza il potere delle autorità garanti di irrogare sanzioni amministrative (Articolo 83) e, da ultimo, istituisce diversi reati (Articolo 84).

È importante sottolineare che l’onere della prova è più consistente per il titolare e il responsabile in quanto “Il titolare del trattamento o il responsabile del trattamento è esonerato dalla responsabilità, a norma del paragrafo 2 se dimostra che l’evento dannoso non gli è in alcun modo imputabile” (Articolo 83 §3).

Ulteriori previsioni sono fornite dalle Linee guida riguardanti l’applicazione e la previsione delle sanzioni amministrative pecuniarie ai fini del regolamento (UE) n. 2016/679 adottate il 3 ottobre 2017.

Il D. Lgs. 101/2018 art. 22 comma 13 stabilisce un periodo di sostanziale tolleranza durante i primi mesi di operatività del GDPR. Tale periodo è terminato il 19 maggio 2019.

Il sistema giuridico italiano stabilisce, dove consentito dal Regolamento UE, specifiche norme relative a responsabilità civile, sanzioni amministrative e reati.

Relativamente al primo aspetto, la responsabilità civile è regolata in base ai principi generali in questo campo. L’inversione dell’onere della prova è conservato.

Riguardo al secondo aspetto, i procedimenti sono



the Supervising Authority

- [doc. web n. 9107633] Deliberation of 4 April 2019 – Regulation 1/2019 concerning internal procedures with external relevance, to absolve the duties and to enforce the power delegated to the Italian Data Protection Authority (Official Journal n. 106 of 8 May 2019).

- [doc. web n. 9107640] Deliberation of 4 April 2019 Regulation n. 2/2019, concerning the determination of terms and organizational unities responsible for the administrative procedures in front of the Italian Data Protection Authority (Official Journal n. 107 of 9 May 2019).

Administrative fines are enforced according to Article 166.

Criminal offences are provided by the following provisions:

-Art. 167 D.Lgs. 196/2003, Unlawful data processing

-Art. 167 bis D.Lgs. 196/2003, unlawful communication of personal data on a large scale

-Art. 167 ter D.Lgs.196/2003, Fraudulent collection of personal data on a large scale

-Art. 168 D.Lgs. 196/2003, false declarations to the Supervising Authority and obstruction to its activity

-Art. 171 D.Lgs. 196/2003, violation of rules concerning remote control of employees (refers to the fines provided by art. 38 of L. 300/1970, “statute of workers”).

disciplinati in base al regolamento interno dell’Autorità garante

-[doc. web n. 9107633] Deliberazione del 4 aprile 2019 - Regolamento n. 1/2019 concernente le procedure interne aventi rilevanza esterna, finalizzate allo svolgimento dei compiti e all’esercizio dei poteri demandati al Garante per la protezione dei dati personali (Gazzetta Ufficiale n. 106 dell’8 maggio 2019).

-[doc. web n. 9107640] Deliberazione del 4 aprile 2019 - Regolamento n. 2/2019, concernente l’individuazione dei termini e delle unità organizzative responsabili dei procedimenti amministrativi presso il Garante per la protezione dei dati personali (Gazzetta Ufficiale n. 107 del 9 maggio 2019).

Le sanzioni amministrative sono irrogate in base all’Articolo 166.

I reati sono previsti dalle seguenti disposizioni:

- Art. 167 D.Lgs. 196/2003 Trattamento illecito di dati

- Art. 167 bis D. Lgs. 196/2003 Comunicazione e diffusione illecita di dati personali oggetto di trattamento su larga scala

- Art. 167 ter D.Lgs.196/2003, Acquisizione fraudolenta di dati personali oggetto di trattamento su larga scala

- Art. 168 D.Lgs. 196/2003, Falsità nelle dichiarazioni al Garante e interruzione dell’esecuzione dei compiti o dell’esercizio dei poteri del Garante

- Art. 171 D.Lgs. 196/2003, Violazioni delle disposizioni in materia di controlli a distanza e indagini sulle opinioni dei lavoratori (con riferimento alle sanzioni previste dall’art. 38 della L. 300/1970 “Statuto dei Lavoratori”).



) 3.- Legal framework concerning the processing of mobility data

Provided that “mobility data” can be defined as any data concerning the movement of people (e.g. means of transport, departure, destination, date and time, location, directions), if they allow to identify the individual, in EU then they are included into the GDPR scope. Otherwise they fall under the Regulation (EU) 2018/1807 of 14 November 2018, in Official Journal L 303, 28.11.2018, p. 59–68, concerning the non-personal data free circulation.

In Italy there is no specific legal framework concerning mobility data, thus no provision in the field of ACT data.

Quadro normativo concernente il trattamento di dati relativi alla mobilità

Posto che con “dati relativi alla mobilità” si può intendere tutti i dati che riguardano lo spostamento delle persone (per esempio, mezzo di trasporto, partenza, destinazione, data e ora, luogo, direzioni), nella UE se essi consentono di identificare l’individuo sono inclusi nell’ambito di applicazione del GDPR. In caso contrario essi ricadono nel Regolamento (UE) 2018/1807 del 14 novembre 2018, in GUUE L 303, 28.11.2018, p. 59–68, riguardante la circolazione di dati non personali.

In Italia non esiste una disciplina specifica, né di conseguenza una norma che riguardi i dati nel settore degli ACT.



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

›) 4.- Specific legislation concerning ACT in the Country and provisions concerning data processing

There is no such legislation in Italy

Specifica normativa nazionale concernente gli ACT e disposizioni riguardanti il trattamento dei dati personali

In Italia non c'è una legislazione specifica sugli ACT.



›) 5.- Legal provisions allowing AV tests

AV testing is authorized according to the following provisions:

- Art. 1 comma 72, Law 27 December 2017, n. 205, in Official Journal n.302 of 29 December 2017 - Suppl. Ord. n. 62.
- Decree of Ministry of infrastructures and Transport, n. 70 of 28 February 2018, in Official Journal GU General Series n.90 of 18 April 2018, c.d. "Smart Roads Decree".

AV testing is authorized on public roads upon request (Article 11) and according to specific conditions:

- legitimacy for the request (manufacturers, research institutes and universities) (Article 9 comma 2);
- approved models of vehicles (Article 9 comma 3);
- enlistment of the vehicle in a specific registry and assignment of an identification number (Article 9 comma 4);
- circulation with vehicle test plate (Article 9 comma 5);
- qualified human supervision and driver manual override (Article 10);
- fulfilment of special features and standards (Article 12 and 16);
- permit granted by the roads operators (Article 17)
- insurance policy for damages by four times the amount of insurance ceiling provided for experimental vehicles without automated driving features (Article 19).

Common rules of liability apply.

As regards to regulations concerning data ownership, the "Smart Roads Decree" imposes some requirements for the real-time collection of data from the vehicles (Article 12, comma1, letter e):

"1) time elapsed since the start of the recording, coinciding with the beginning of the

Previsioni normative che autorizzano la sperimentazione di AV

La sperimentazione di AV è autorizzata sulla base delle seguenti disposizioni:

- Art. 1 comma 72, Legge 27 dicembre 2017, n. 205, in Gazzetta Ufficiale n.302 del 29 dicembre 2017 - Suppl. Ord. n. 62.
- Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 70 del 28 febbraio 2018, in Gazzetta Ufficiale Serie generale n.90 del 18 aprile 2018, c.d. "Decreto Smart Roads".

La sperimentazione di AV è autorizzata sulle strade pubbliche su richiesta (Articolo 11) e in presenza delle seguenti condizioni:

- legittimazione a presentare la richiesta (costruttori, centri di ricerca e università) (Articolo 9 comma 2);
- modelli omologati di veicoli (Articolo 9 comma 3);
- inserimento del veicolo in un apposito registro e assegnazione di una targa identificativa (Articolo 9 comma 4);
- circolazione con targa di prova (Articolo 9 comma 5);
- supervisione di un supervisore umano con possibilità di controllo manuale (Articolo 10);
- conformità a determinate caratteristiche e standard (Articolo 12 e 16);
- nulla osta ricevuto dai gestori delle strade (Articolo 17);
- polizza assicurativa pari a quattro volte l'importo del massimale previsto per veicoli sperimentali privi di guida autonoma (Articolo 19).

Si applicano le ordinarie regole sulla responsabilità.

Per quanto concerne le regole che riguardano la proprietà dei dati, il Decreto "Smart Roads" impone alcuni requisiti alla raccolta di dati dai veicoli in tempo reale (Articolo 12, comma1, lettera e):

" 1) tempo trascorso dall'inizio della registrazione, coincidente con l'inizio della sperimentazione;



experimentation;

- 2) automatic or manual current operation mode;
- 3) date, time, position in WGS84 coordinates and instantaneous speed;
- 4) instantaneous acceleration;
- 5) distance traveled since the beginning of the experimentation;
- 6) activation of controls for lateral vehicle dynamics;
- 7) activation of the controls for the longitudinal dynamics of the vehicle;
- 8) number of revolutions per minute of the engine, or other equivalent indicator;
- 9) gear ratio engaged, or other equivalent indicator;
- 10) current value of the yaw, roll and pitch angle;
- 11) use of lighting and visual and acoustic signaling devices;
- 12) data acquired by the sensors forming part of the tested system;
- 13) any V2V and V2I messages received and transmitted"

Article 16, comma 1, letter b imposes to the owner of the car to make available the data to the public authority for 12 months: "b) ensure that the test data, as specified below and in art. 12, paragraph 1, letter e), are correctly detected and kept at the disposal of the authorizing subject, who may request viewing or transmission for the entire duration of the authorization and for the following twelve months;.

2) modo di operazione corrente automatico o manuale;

- 3) data, ora, posizione in coordinate WGS84 e velocità istantanea;
- 4) accelerazione istantanea;
- 5) distanza percorsa dall'inizio della sperimentazione;
- 6) attivazione comandi per la dinamica laterale del veicolo;
- 7) attivazione comandi per la dinamica longitudinale del veicolo;
- 8) numero di giri al minuto del motore, o altro indicatore equivalente;
- 9) rapporto di marcia innestato, o altro indicatore equivalente;
- 10) valore corrente dell'angolo di imbardata, rollio e beccheggio;
- 11) utilizzo dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva e acustica;
- 12) dati acquisiti dei sensori facenti parte del sistema oggetto delle prove;
- 13) eventuali messaggi V2V e V2I ricevuti e trasmessi".

L'articolo 16, comma 1, lettera b impone al proprietario del veicolo di rendere disponibili i dati alla pubblica autorità per 12 mesi " b) assicurare che i dati delle prove, come specificati in seguito e all'art. 12, comma 1, lettera e), sono correttamente rilevati e tenuti a disposizione del soggetto autorizzante, che potrà richiederne la visione o la trasmissione per tutta la durata dell'autorizzazione e per i dodici mesi successivi.



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

›) 6.- Assigned Authority or Department at National, regional or local level competent for AV legislation and policy

Technical Observatory supporting Smart Roads, Ministry of infrastructures and Transport¹.

Autorità o Dipartimento a livello nazionale, regionale o locale con competenze specifiche in tema di legislazione e politiche relative ai veicoli autonomi

Osservatorio tecnico di supporto per Smart Road, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

¹ <http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/smart-road-smart-mobility-mezzi-stradali/mit-operativo-osservatorio-tecnico-di-supporto-per>



») 7.- Vehicle manufacturers established in the Country and their commercial use of personal data

The main vehicle manufacturer is FIAT, the historical brand. In the past decades the company has acquired most of its national competitors (Alfa Romeo, Lancia) and Italian luxury brands (Maserati). In recent years, the company has evolved in a worldwide business called Fiat Chrysler Automobiles (FCA) currently based in the Netherlands. In this report it is taken into consideration for the relevant productive plants still active in Italy.

The following analysis focuses on services provided by FIAT, among which there is a mobility service branded “Mopar® Connect”, which allows customers to be profiled. The reserved area “My Fiat” includes a research based on the number plate of the car.

There are several other applications included.

my:Assistant

Assistenza Incidente

Assistenza Stradale

Assistenza Furto

my:RemoteControl

Trova Auto

Blocca Porte

Attiva Notifiche (Notifica Area, Notifica Velocità, Reminder)

my:Car.

The service is connected to a suite of further services²

Costruttori di autoveicoli residenti nel Paese e loro utilizzo commerciale dei dati personali

Il maggior produttore di autoveicoli è la FIAT, storico marchio. Nei decenni passati la società ha acquisito gran parte dei suoi concorrenti a livello nazionale (Alfa Romeo, Lancia) e marchi di lusso (Maserati). Negli anni più recenti la società si è trasformata in una azienda mondiale chiamata Fiat Chrysler Automobiles (FCA) che attualmente ha sede legale nei Paesi Bassi. In questo rapporto si prende in considerazione questa società per la rilevanza degli impianti produttivi ancora attivi in Italia.

La seguente analisi si concentra sui servizi forniti da FIAT, tra i quali vi è un servizio di mobilità denominato “Mopar® Connect”, che consente la profilazione dei clienti. L’area riservata “My Fiat” comprende la possibilità di ricercare un veicolo sulla base del numero di targa.

Vi sono diverse altre applicazioni incluse:

my:Assistant

Assistenza Incidente

Assistenza Stradale

Assistenza Furto

my:RemoteControl

Trova Auto

Blocca Porte

Attiva Notifiche (Notifica Area, Notifica Velocità, Reminder)

my:Car.

Il servizio è connesso a un pacchetto di ulteriori servizi.

² <https://www.driveuconnect.eu/it/support/privacy>



Apparently the services provided are compliant with the latest requirements provided by GDPR.

The fact that data are gathered from many sources is relevant in terms of personal profiling. The fact that data are shared among different companies within the FCA group means that data are transferred among different countries some of whom are not members of the EU (U.S.A., in particular). This means that specific measures and procedures have to be adopted in order to protect personal data of European citizens.

Apparentemente i servizi forniti sono conformi ai termini previsti dal GDPR.

Il fatto che i dati siano raccolti da diverse fonti è rilevante in tema di profilazione. Il fatto che i dati siano condivisi tra diverse società nel gruppo FCA significa che sussiste un trasferimento di dati tra diversi Paesi, alcuni dei quali non sono membri dell'UE (USA in particolare). Questo significa che specifiche misure e procedimenti devono essere adottati per proteggere i dati personali dei cittadini europei.



8.- The “Uber case”

Uber operates only in some of its services, after several legal controversies.

UberPop (taxi like) is forbidden: Trib. Milano, Sez. Spec. impr., ord. 25 May 2015,

UberBlack (rental with driver like) is under judgement in Rome. In a precautionary judgement (“giudiziocautelare”), the initial prohibition (Trib. Roma, Sez. Spec. impr., ord. 7 April 2017) was appealed and reversed, so the court has allowed the services to be provided (Trib. Roma, Sez. Spec. impr., ord. 26 May 2017). Pending the main civil trial.

There have been several proceedings, a few of whom are still ongoing.

The most relevant are the following:

Before the court of Milan, a precautionary judgement was held in first degree (Trib. Milano, Sez. Spec. impr., ord. 25 May 2015) and in appeal (Trib. Milano, Sez. Spec. impr., ord. 7 July 2015) where Uber succumbed.

Three judgements were originated by claims against fines to UberPop driver (fine confirmed, driver condemned), before the Giudice di pace Milano sez. III and decided on 20 February 2017, 18 May 2016 and on 8 September 2017. This last decision was appealed and confirmed by the Tribunal of Milan, sez. I, 24 January 2019, n.12573;

There has been a further trial in front of the administrative courts, in which a first precautionary decision (Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio Sez. I n. 04356/2019) has been confirmed in the appeal (Consiglio di Stato sez. III, ord. 4 October 2019).

Il “Caso Uber”

Uber opera solo per alcuni dei suoi servizi dopo diverse controversie legali.

UberPop (simile al taxi) è proibito: Trib. Milano, Sez. Spec. impr., ord. 25 maggio 2015,

UberBlack (noleggio con conducente) è oggetto di controversia a Roma. In un giudizio cautelare, l’iniziale inibitoria (Trib. Roma, Sez. Spec. impr., ord. 7 aprile 2017) è stata appellata e riformata, consentendo la prosecuzione del servizio (Trib. Roma, Sez. Spec. impr., ord. 26 maggio 2017). Il giudizio di merito è ancora pendente.

Sono stati avviati diversi procedimenti, alcuni dei quali ancora pendenti.

I più rilevanti sono i seguenti:

Innanzitutto al Tribunale di Milano fu introdotto un giudizio cautelare in primo (Trib. Milano, Sez. Spec. impr., ord. 25 maggio 2015) e secondo grado (Trib. Milano, Sez. Spec. impr., ord. 7 luglio 2015) dove Uber è risultata soccombente.

Tre giudizi sono stati introdotti come impugnazione di sanzioni elevate nei confronti dei conducenti UberPop davanti al Giudice di Pace di Milano sez. III (sanzioni confermate, conducenti condannati): decise il 20 febbraio 2017, 18 maggio 2016 e l’8 settembre. Quest’ultima decisione fu appellata e confermata in appello dal Tribunale di Milano sez. I, 24 gennaio 2019, n.12573.

Vi è stato un ulteriore giudizio di carattere amministrativo nel quale la prima decisione cautelare (Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio Sez. I n. 04356/2019) è stata confermata nell’impugnazione (Consiglio di Stato sez. III, ord. 4 ottobre 2019, n. 5065).



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

There are no liability claims or criminal proceedings concerning the services provided, apart an investigation concerning the illicit trafficking of workers (Art. 603 bis of the Criminal Code) which has involved Uber Eats Italia.

Fines have been issued, but only against Uber drivers, not towards the company.

Non ci sono richieste di risarcimento o procedimenti penali concernenti i servizi forniti, tranne una investigazione che riguarda l'intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro (Art. 603 Bis del Codice Penale) che ha coinvolto UBER Eats Italia.

Sanzioni sono state irrogate solo nei confronti dei conducenti, non nei confronti della società.



9.- Others new mobility providers operating in the market

There are many mobility operators active in the Country³.

Car sharing operators: ACI Global, Adduma car, Amicar, Automia, Bluetorino, Car Sharing Roma, Car Sharing Trentino, car2go, Carsharing Arezzo, Carsharing Padova, Carsharing Palermo, Carsharing Sudtirolo, C'Entro, Corrente, Drivenow, Enjoy, Eppy, E-vai, Mobile4us, Move Ecocarsharing, Parma Carsharing, Pista, Playcar, Share'ngo, Ubeeqo.

Scooter sharing operators: eCooltra, GoVolt, Mimoto; ZigZag, CityScoot

Aggregators: Free2move, Moovit, Urbi

E-hailing: Mytaxi, WeTaxi, appTaxi, inTaxi, itTaxi.

GDPR compliance depends on the service provider.

Most of the services are provided by the same operator in different cities. It seems easier aggregate personal data unlawfully, also because there aren't yet common guidelines to comply with.

Altri operatori di mobilità operanti nel mercato

Ci sono molti operatori di mobilità attivi nel Paese.

Operatori di car sharing: ACI Global, Adduma car, Amicar, Automia, Bluetorino, Car Sharing Roma, Car Sharing Trentino, car2go, Carsharing Arezzo, Carsharing Padova, Carsharing Palermo, Carsharing Sudtirolo, C'Entro, Corrente, Drivenow, Enjoy, Eppy, E-vai, Mobile4us, Move Ecocarsharing, Parma Carsharing, Pista, Playcar, Share'ngo, Ubeeqo.

Noleggio monopattini: eCooltra, GoVolt, Mimoto; ZigZag, CityScoot

Aggregatori: Free2move, Moovit, Urbi

E-hailing: Mytaxi, WeTaxi, appTaxi, inTaxi, itTaxi.

La conformità al GDPR dipende dal fornitore di servizi.

Molti dei servizi sono forniti dallo stesso operatore in diverse città. Ciò facilita un'abusiva aggregazione di dati, anche perché mancano comuni regolamenti o linee guida da seguire.

³ Source: <http://osservatoriosharingmobility.it/>, 2018 Report. The next conference is planned in June 2020.



10.- Legal framework on mobile communications

EU legal framework:

- Directive 2002/19/EC of the European Parliament and of the Council of 7 March 2002 on access to, and interconnection of, electronic communications networks and associated facilities, (c.d. "Access Directive"), Official Journal L 108 , 24/04/2002 P. 0007 – 0020
- Directive 2002/20/EC of the European Parliament and of the Council of 7 March 2002 on the authorisation of electronic communications networks and services (Authorisation Directive) Official Journal L 108 , 24/04/2002 P. 0021 – 0032
- Directive 2002/21/EC of the European Parliament and of the Council of 7 March 2002 on a common regulatory framework for electronic communications networks and services (Framework Directive) Official Journal L 108 , 24/04/2002 P. 0033 – 0050
- Directive 2002/22/EC of the European Parliament and of the Council of 7 March 2002 on universal service and users' rights relating to electronic communications networks and services (Universal Service Directive), Official Journal L 108, 24/04/2002 P. 0051 - 0077

Italian reception of EU provisions

- Legislative Decree 1 August 2003, n. 259 Codice delle comunicazioni elettroniche. (Official Journal, General Series n.214 of 15-09-2003 - Suppl. Ordinario n. 150)
- Legislative Decree 6 September 2005, n. 206 Codice del consumo, a norma dell'articolo 7 della legge 29 luglio 2003, n. 229. (Official Journal, General Series n.235 of 08-10-2005 - Suppl. Ordinario n. 162)

Quadro normativo in tema di telefonia mobile

Quadro normative UE:

- Direttiva 2002/19/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa all'accesso alle reti di comunicazione elettronica e alle risorse correlate, e all'interconnessione delle medesime (c.d. "Direttiva Accesso"), Gazzetta ufficiale n. L 108 del 24/04/2002 pag. 0007 – 0020
- Direttiva 2002/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa alle autorizzazioni per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva autorizzazioni)Gazzetta ufficiale n. L 108 del 24/04/2002 pag. 0021 – 0032
- Direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, che istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro), in Gazzetta ufficiale n. L 108 del 24/04/2002 pag. 0033 – 0050
- Direttiva 2002/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale), Gazzetta ufficiale n. L 108 del 24/04/2002 pag. 0051 - 0077

Adeguamento italiano della normativa europea.

- Decreto Legislativo 1 agosto 2003, n. 259 Codice delle comunicazioni elettroniche. (GU Serie Generale n.214 del 15-09-2003 - Suppl. Ordinario n. 150)
- Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206 Codice del consumo, a norma dell'articolo 7 della legge 29 luglio 2003, n. 229. (GU Serie Generale n.235 del 08-10-2005 - Suppl. Ordinario n. 162)

Last updated 31st May 2020.

For further information visit the WISE-ACT COST Action website at www.wise-act.eu or contact Dr Federico Costantini federico.costantini@uniud.it