

TAXI E PRIVACY: CHI HA AUTORIZZATO BANCHE DATI ANOMALE?

Alga pure, tanto è schedato



A ROMA IL "4994", A MILANO IL "4040" HANNO LA CATTIVA ABITUDINE DI "PROFILARE" I CLIENTI. MA NON HANNO IL DIRITTO DI FARLO.

FRANCESCO MARTINI

Ma lei... come fa a sapere il mio nome?": sembra la battuta un po' scontata di un filmaccio di spionaggio, ma è una scena che si ripete anche nella realtà, a bordo di un taxi di Roma e di Milano (almeno). Spesso che i tassisti, senza bisogno di autorizzazioni, conoscano nome, cognome, indirizzo e numero di telefono di chi sale a bordo delle vetture. La questione ci è stata segnalata da un nostro abbonato, che tiene molto alla privacy, quindi resterà anonimo, almeno nelle pagine del Salvagente. Quando sale su un taxi, invece, il nostro lettore viene subito identificato, se l'ha chiamato dal cellulare o dal telefono di casa, perché i suoi dati-chiave, ogni volta che appaiono sullo schermo dell'apparecchio telefonico installato sul cruscotto.

Stesso, in realtà, capita a tutti i cittadini che sono posto sui taxi che fanno riferimento al numero 4994 (gestito da "La Capitale", che a Roma gestisce le automobili) e il 02/4040 di Milano (a capo a "TaxiBlu" (il servizio più diffuso nella città meneghina). A titolo di esempio, ci occupiamo soltanto delle due principali città, ma è ragionevole credere che i taxi in città non siano confinati esclusivamente qui.

TECNOLOGIE RAFFINATE. I tassisti sono in grado di identificare al volo i passeggeri perché dispongono di tecnologie sempre più raffinate. Quando il cliente chiama la centrale di smistamento, il suo numero di telefono viene immediatamente riconosciuto da un meccanismo automatico, che fa riferimento a una banca dati dei

nomi. Subito dopo, sfruttando la tecnologia satellitare (o un comune ponte radio), l'informazione viene trasmessa ai piccoli computer installati sulle vetture.

Se un cliente non è ancora registrato nella banca dati, i centralinisti del servizio di radio-taxi si preoccupano immediatamente di chiedergli il nome. Questo significa che le centrali radio-taxi, negli ultimi due o tre anni, hanno compilato, e tengono sempre aggiornato, un vastissimo registro degli abitanti delle città, ottenuto incrociando le informazioni degli elenchi telefonici con i nomi di tutti i clienti che, almeno una volta, hanno ordinato un tassì.

Ce lo confermano i responsabili di "TaxiBlu" e "La Capitale": non solo i clienti sono quasi tutti schedati, ma accanto ai nomi, in alcuni casi, vengono inserite delle annotazioni. Ad esempio: se qualcuno chiama un taxi e poi cambia idea (magari ne prende un altro che gli passa davanti in quel momento), il tassista può lamentare l'accaduto alla centrale di smistamento, che provvede a inserire una nota di demerito nell'elenco informatico, accanto al nome del cliente maleducato (o stanco di aspettare i 10 minuti annunciategli dalla centrale, cosa non infrequente). Ma a cosa serve, questo complesso sistema di schedature?

CLIENTI INGANNEVOLI? Dalle centrali radio-taxi ci spiegano che, grazie all'identificazione dei clienti, il servizio è più rapido e preciso e l'azienda può difendersi dai "clienti ingannevoli". Ma è lecito eseguire la profilazione di tutti i cittadini che prendono un taxi? Abbiamo chiesto all'avvocato Alessandro Del Ninno (dello studio legale Tonucci), autore di

un "Manuale sul codice della privacy", che sarà nelle librerie a settembre.

"Le aziende che eseguono profilazioni - spiega l'avvocato della privacy - devono informare nel dettaglio i clienti, specificando che tipo di dati raccolgono e in che modo, ma anche per quanto tempo vengono conservati e per quale motivo. Senza un esplicito consenso dei clienti, che può essere espresso anche a voce, ma documentato per iscritto, i dati non possono essere raccolti. Nel caso in questione, mi sembra che nessuna di queste regole sia rispettata".

Le aziende devono chiedere un consenso. Ma se il cliente lo nega, deve rinunciare al taxi?

Assolutamente no. Il servizio deve essere garantito lo stesso. Soprattutto per quanto riguarda le grandi centrali di radio-taxi, che offrono un servizio di pubblica utilità.

Avvocato, i dati possono essere conservati?

Solo per il tempo necessario a perseguire le finalità del trattamento: in seguito i dati devono essere cancellati.

Facciamo un esempio: un cliente non paga il taxi. L'azienda può usare le profilazioni per difendersi dagli "scrocconi"?

Questo tipo di banche dati è chiamato "black-list". Certo, le aziende hanno diritto di difendersi, ma devono rispettare regole molto stringenti. Se il cliente non ha pagato la corsa, la centrale radio-taxi può tenere nota del fatto, ma solo se intende avviare un procedimento legale. L'informazione, comunque, non può essere conservata successivamente al contenzioso. Chi ha commesso un errore una volta, infatti, non deve essere penalizzato per sempre: si chiama "diritto all'oblio".

Le centrali radio-taxi conservano informazioni relative a un grande numero di cittadini. Questo comporta qualche responsabilità?

Certamente. Tanto per cominciare, i dati devono essere adeguatamente protetti, come disposto dal Codice della privacy. E poi deve essere stabilito, in maniera chiara, chi potrà avere accesso a essi, dando istruzioni scritte agli incaricati.

Cosa rischiano le aziende che non rispettano queste disposizioni?

Solo per la mancata notificazione al Garante dell'attività di profilazione dei clienti, sono previste sanzioni da 10mila a 60mila euro.