

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SUL LIVELLO DI DIGITALIZZAZIONE E INNOVAZIONE DELLE
PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI E SUGLI INVESTIMENTI COM-
PLESSIVI RIGUARDANTI IL SETTORE DELLE TECNOLOGIE DEL-
L'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

29.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 2017

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO COPPOLA

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|---|--|--|---|
| Sulla pubblicità dei lavori: | | | |
| Coppola Paolo, <i>presidente</i> | 3 | D'Anzi Pasquale, <i>direttore dell'ufficio di co-</i> <i>ordinamento del capo dipartimento trasporti</i> .. | 5, 7, 13, 16, 17, 18 |
| Audizione del responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Mini- stero delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Girolamo Vitelli: | | D'Incà Federico (M5S) | 7, 8, 9, 10, 11 |
| Coppola Paolo, <i>presidente</i> | 3, 6, 7, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18 | Fragomeli Gian Mario (PD) | 12 |
| Bruno Bossio Vincenza (PD) | 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 | Vitelli Maurizio Girolamo, <i>responsabile della</i> <i>direzione centrale per la motorizzazione del</i> <i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i> ... | 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18 |
| Calchetti Alessandro, <i>direttore del CED</i> . | 6, 7, 9, 11, 12 | Comunicazioni del Presidente: | |
| | | Coppola Paolo, <i>presidente</i> | 18 |

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO COPPOLA

La seduta comincia alle 8.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante trasmissione diretta attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione diretta sulla *web-tv* e, successivamente, sul canale satellitare della Camera dei deputati.

(Così rimane stabilito).

Audizione del responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Girolamo Vitelli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Girolamo Vitelli, accompagnato da Pasquale D'Anzi, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti e da Alessandro Calchetti, direttore del CED, che ringrazio per la presenza.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali siano in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Si tratta di un'audizione di natura prettamente conoscitiva, per la quale chiedo all'architetto Vitelli di fornire un quadro esplicativo quanto più ampio possibile dei suoi compiti e dell'esperienza maturata durante il suo mandato.

Cedo dunque la parola a Maurizio Vitelli per lo svolgimento della relazione introduttiva, al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi occupo, per mandato istituzionale, di veicoli e conducenti nell'ambito delle attività svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Procedo a fare una panoramica del centro elaborazione dati del dipartimento trasporti terrestri. Come vedremo, non è un centro elaborazione dati solo della motorizzazione, ma nel tempo si sono create le condizioni per integrare molti servizi al suo interno.

Come dicevo, lo Stato esercita le proprie competenze esclusive in materia di trasporti tramite le articolazioni centrali e periferiche del dipartimento trasporti. In particolare, il dipartimento trasporti esercita funzioni riferibili ai seguenti ambiti principali: gestione e tenuta dell'archivio nazionale dei veicoli e servizi connessi; gestione anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e servizi connessi; autotrasporto delle merci e dei passeggeri; sicurezza stradale e infomobilità; trasporto pubblico locale; trasporto aereo, ferroviario e marittimo.

Molti dei citati ambiti funzionali sono stati oggetto di significativi interventi organizzativi, tesi all'automazione e alla digitalizzazione dei processi operati mediante

l'utilizzo profondo e diffuso di tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ciò essenzialmente al fine di adeguare un'offerta di servizio a livelli crescenti verso l'utenza specializzata e non, mantenere livelli di servizi accettabili tenuto conto dei ben noti problemi che attraversano la pubblica amministrazione in relazione a *spending review* e blocco del *turnover*.

Il CED della Motorizzazione – definiamolo così – è nato negli anni Settanta come sistema di archiviazione ed elaborazione dei dati di competenza della direzione generale della motorizzazione. È diventato oggi sistema informativo del dipartimento dei trasporti a supporto di un continuo e significativo processo di digitalizzazione di documenti e servizi di competenza. Il dipartimento opera al servizio dei cittadini e delle imprese e ha il compito, tra l'altro, di adeguare i processi e i sistemi alle evoluzioni normative nazionali e comunitarie. Robustezza, stabilità, affidabilità ed elevato grado di flessibilità e scalabilità sono i requisiti principali dei nostri sistemi.

Per ogni ambito di attività del dipartimento trasporti, oggetto dei principali interventi di digitalizzazione, si riportano di seguito lo stato di digitalizzazione e le evoluzioni previste: interoperabilità, interazioni con altri enti, principali volumi, dati e dimensioni, gradi di applicazione delle infrastrutture immateriali nazionali.

Passo ora ad illustrare i principali servizi erogati e la digitalizzazione dei processi del dipartimento dei trasporti riguardo ai veicoli. Questo è l'ambito proprio della motorizzazione, che gestisce l'intero ciclo della vita dei veicoli, dall'omologazione alla radiazione: omologazione, immatricolazione, revisione, collaudi, variazioni delle caratteristiche del veicolo e dei proprietari, copertura assicurativa, radiazione.

Ieri, i processi relativi all'area dei veicoli erano interamente manuali, le agenzie e i privati cittadini erano tenuti a presentarsi a uno sportello, quindi con un apporto di *front office*, con la documentazione necessaria. Non erano disponibili sistemi informatici integrati a supporto del processo. I

pagamenti venivano effettuati con il modo tradizionale, soltanto fisico.

Oggi, il ciclo della vita è interamente informatizzato e integrato con un sistema di automatizzazione forte. Le case costruttrici inviano certificati di conformità al centro elaborazione dati della Motorizzazione. Lo sportello dell'automobilista, coinvolgendo uffici della Motorizzazione e operatori professionali, gestisce le immatricolazioni, i passaggi di proprietà, le radiazioni dei veicoli attraverso una cooperazione applicativa con il PRA, il sistema integrato di un complesso e articolato sistema di pagamento. Abbiamo circa 23 milioni di pagamenti effettuati *on line* ogni anno.

Tutte le variazioni delle caratteristiche tecniche sono gestite informaticamente. Il sistema di revisioni e collaudi integra il sistema di prenotazione *on line*, aperto agli operatori professionali. Le verifiche tecniche delle revisioni sono supportate con un sistema di monitoraggio automatico, definito protocollo di comunicazione MCT 102, dei dati del veicolo, come le emissioni. Tutta la divisione viene gestita e i *report* vengono poi predisposti dal centro elaborazione dati del Ministero. Gli esiti di collaudi e revisioni sono firmati digitalmente dagli operatori della Motorizzazione.

Passo alle principali evoluzioni previste: acquisizione digitale del fascicolo omologativo; adozione della firma digitale per tutte le pratiche effettuate; dematerializzazione del fascicolo di immatricolazione; cooperazione applicativa con il sistema informativo Schengen nazionale del Ministero dell'interno; cooperazione applicativa con Stati esteri per verifiche sui veicoli importati, in termini di IVA e univocità di registrazione e veicoli rubati. Accanto vi sono – non li specifico per esigenze di tempo – i principali volumi e dimensioni e le principali interazioni con altri enti.

Passo alla digitalizzazione dei processi del dipartimento dei trasporti sui veicoli e alla copertura assicurativa. Ieri, come sappiamo tutti, la documentazione di copertura assicurativa era cartacea. Avevamo un contrassegno da esporre sul parabrezza del veicolo. Ora, invece, le informazioni sulla copertura assicurativa sono integrate con i

dati del veicolo presso il sistema informativo del dipartimento trasporti terrestri in tempo reale e messe a disposizione delle Forze di polizia e dei cittadini. Non è più necessario esporre il tagliando sul veicolo. Il cittadino, attraverso il Portale dell'automobilista, sul *web* e mediante un'*app* (iPatente), può interrogare il sistema e sapere se un veicolo è dotato o meno di una copertura assicurativa RC auto. Per domani, l'integrazione è già completa e l'evoluzione del processo segue la naturale evoluzione del sistema informativo. Accanto ci sono i principali volumi e dimensioni e le principali interazioni con altri enti.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Forse è utile in questo caso, se posso interrompere, rappresentare dal punto di vista dimensionale che il numero di visure/giorno di 2,5 milioni effettivamente giustifica il fatto che le verifiche della copertura assicurativa del veicolo sono diventate – lo vedremo anche dall'andamento nel tempo degli accessi al sistema informativo – un carico estremamente pesante. Lo strumento è realmente molto utilizzato, con appunto 2,5 milioni di visure al giorno.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Abbiamo parlato di veicoli, adesso parliamo di conducenti.

Dal 1° ottobre 1995, come sappiamo, il dipartimento trasporti è chiamato a gestire l'intero ciclo di vita della patente, che una volta veniva rilasciata dalle prefetture, mentre ora, appunto, tutto il ciclo viene gestito all'interno del nostro perimetro. La gestione del rinnovo della patente avveniva con la consegna a domicilio del conducente con una fustella autoadesiva, che riportava la scadenza successiva del rinnovo. Oggi, il sistema è stato completamente aggiornato, per consentire la complessa integrazione di tutte le fasi del ciclo di vita della patente, ivi inclusi i relativi pagamenti. Tutti gli attori, i medici, le agenzie, le autoscuole, gli uffici della Motorizzazione, operano attraverso un sistema informativo con compo-

nenti centrali e periferiche, che consente: l'inserimento della richiesta patente con l'acquisizione della foto e della firma del conducente; la gestione telematica integrata delle sedute d'esame; lo svolgimento delle prove di teoria attraverso un sistema di *quiz* informatizzato, questo dal 2006, erogato su postazioni *touchscreen*, con generazione automatica della scheda del candidato; il controllo risultati; la firma digitale del verbale d'esame. Qualche anno fa, facevamo gli esami con le schede *quiz*, con il cartaceo. Dal 2006, questo non c'è più. Vi è, poi, il rinnovo della patente e l'acquisizione telematica dell'esito della visita medica; e la completa dematerializzazione del certificato. Dovete immaginare che fino a questo rinnovo gestivamo qualcosa come 5 milioni di certificati medici cartacei. Ora, il tutto avviene in maniera dematerializzata. Ci sono, inoltre, la stampa *laser engraving* su policarbonato della nuova patente, completa di foto e film; il recapito della patente al domicilio del conducente; la gestione del punteggio; l'acquisizione delle violazioni di gestione saldo punti; le informazioni disponibili sul *web* e mediante l'*app* iPatente.

Domani, il primo rilascio prevedrà la dematerializzazione della richiesta della patente e del relativo certificato medico. Il cittadino potrà inserire i dati della richiesta completi di immagini, foto e firma, con sistemi di autenticazione centralizzata che permetteranno l'accesso ai servizi della pubblica amministrazione. È, poi, in corso la realizzazione di un sistema di monitoraggio degli esami guida e delle sessioni di istruzione attraverso un sistema georeferenziato per il tracciamento dei veicoli. Vi sarà, in buona sostanza, la dotazione di scatole nere a bordo dei veicoli dove viene fatto l'esame: riusciremo a monitorare sia l'esame di guida sia le ore obbligatorie previste dal codice della strada per accedere all'esame.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Sono interessanti su questo punto – scusate se interrompo nuovamente – i numeri abbastanza consistenti: 7 milioni di patenti rilasciate, tra primi rilasci e conferme di validità a scadenza della patente a

seguito di visita medica. Sono interessanti i numeri, con stampa centralizzata che avviene presso una nostra struttura, e nell'arco di due giorni ciascuna di queste 7 milioni patenti è recapitata al domicilio del cittadino.

Altra cosa interessante sono le interazioni con gli altri enti, ossia la cooperazione applicativa che sul mondo patenti esiste col Ministero dell'interno, sia per la verifica dei requisiti morali di coloro che chiedono di avere un permesso a condurre, sia per i provvedimenti ostativi al rilascio. Inoltre, c'è la cooperazione applicativa con sistemi internazionali — parlo, in particolare, di Eucaris (European car and driving license information system) — per la verifica dei dati delle parenti estere. Ovviamente, in ambito internazionale abbiamo la funzione di conversione delle patenti estere. Verificare l'effettiva validità del documento patente estera è una cosa che oggi avviene con cooperazione applicativa con il sistema Eucaris, a cui aderiscono tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Passo alla gestione delle funzioni trasversali finalizzate al supporto digitalizzazione dei processi DDT (Documenti Di Trasporto).

In questa *slide*, viene esplicitato come avviene l'attività trasversale finalizzata al supporto dei processi interni alla cooperazione con le terze parti: gestione dei contratti utenti (decreto del Presidente della Repubblica n. 634 del 1994, che permette di gestire i contratti stipulati con utenti contemplati nello stesso DPR); accesso alle banche dati centrali, con la sottoposizione al controllo dell'Ufficio Centrale del Bilancio (UCB) e della Corte dei conti; fornitura dati a terze parti in esercizio del sistema informativo complesso per mettere a disposizione i dati in ambito veicolo/conducenti sia alle Forze dell'ordine sia agli operatori professionali.

Passo ora al sistema di autorizzazione/autenticazione. Ieri la gestione dei contratti avveniva con documentazione cartacea, che doveva essere inviata all'UCB e alla Corte

dei conti *via* posta. I dati venivano forniti attraverso estrazioni manuali. Successivamente, era stato realizzato un sistema *legacy* per la visualizzazione degli stessi. Il sistema di autorizzazione e autenticazione dava accesso ai sistemi mediante *username* e *password*.

Gli attuali processi di gestione della documentazione avvengono con approvazione, firma digitale e invio. La gestione dei contratti utenti ai sensi del citato DPR n. 634 del 1994, il sistema integrato con firma digitale, si avvale di un meccanismo di cooperazione applicativa, che permette lo scambio di contratti e relativa documentazione. La fornitura di dati avviene con un sistema basato su un *web service* per facilitare la cooperazione con le parti terze.

Quanto al sistema di autorizzazione e autenticazione, c'è l'introduzione di un sistema complesso e la profilazione con gestione e autenticazione forte per determinate classi di utenza.

In futuro, le evoluzioni previste sono una gestione di contratti degli utenti, sempre ai sensi del DPR n. 634 del 1994.

PRESIDENTE. Scusi, può ricordarci che cosa sono...

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono i contratti che attiviamo con tutti i soggetti che hanno interesse ad accedere ai nostri dati. Possono essere i comuni, le aziende che effettuano dei servizi sui nostri dati.

PRESIDENTE. I dati dei veicoli ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Veicoli e conducenti.

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Dai vigili urbani, che dalla targa risalgono al proprietario, o, ad esempio, alle società di autonoleggio, come Enjoy, per verificare se il titolare della patente che noleggia l'auto ha la patente in corso di

validità. Sono contratti che stipuliamo coi privati o con Forze pubbliche per mettere a disposizione i nostri dati. Di solito, sono a titolo oneroso, mentre per le Forze dell'ordine, la Polizia, i Carabinieri non serve la convenzione, sono fruibili h24.

Faccio solo un piccolo passo indietro. Anche tutte le foto che vengono acquisite sul sistema centrale — ormai, *grosso modo*, abbiamo già coperto metà dei conducenti — sono fruibili h24 dalle Forze dell'ordine.

FEDERICO D'INCÀ. Questo è il Portale dell'automobilista ?

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Sì.

FEDERICO D'INCÀ. È vero che devono pagare anche le Forze dell'ordine ?

PRESIDENTE. No, ha appena detto che...

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No. Le Forze dell'ordine, lo Stato, non devono pagare nulla.

FEDERICO D'INCÀ. Neanche i comuni, nessuno deve pagare nulla ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. I comuni, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 634 del 1994, devono pagare non so quanti centesimi per ogni...

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Si tratta di 36 centesimi a visura. Su questo abbiamo scritto anche al MEF, perché ovviamente quello che incassiamo, circa 10 milioni di euro l'anno, va sui capitoli del MEF. Degli enti territoriali hanno, ovviamente, sollevato il problema, ma non possiamo...

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrut-*

ture e dei trasporti. Non possiamo disapplicare un decreto del Presidente della Repubblica.

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. A oggi, ci rifacciamo a quello che è previsto, per cui per la Polizia e i Carabinieri l'accesso è gratuito, mentre per quanto riguarda i vigili urbani, quindi i comuni, ma anche la polizia provinciale, a oggi, il titolo è oneroso. Se, però, il MEF ci dovesse dire...

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Se si disapplica il DPR n. 634 del 1994, saremo ben contenti di disapplicarlo, ma nell'attesa, con questa disapplicazione si potrebbe creare un danno all'erario, che colpisce poi le persone.

FEDERICO D'INCÀ. Va bene, grazie.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Passo alle evoluzioni previste per domani: la gestione dei contratti utenti del DPR n. 634 del 1994 avverrà con una gestione telematica, con tutte le eccezioni emergenti in fase di lavorazione. La fornitura dei dati e i cambiamenti normativi stanno producendo un notevole aumento del numero di transazioni, quindi è prevista un'evoluzione architettuale del sistema, finalizzata a una maggiore scalabilità.

Vengo al sistema di autorizzazione, autenticazione e integrazione delle identità federate per la cooperazione con le altre pubbliche amministrazioni e all'integrazione dello SPID con utenti cittadini e utenti professionali. I volumi a destra seguono le dimensioni e le principali interazioni con altri enti, appunto, Ufficio parlamentare di bilancio, Corte dei conti e Sogei.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Relativamente al dato dimensionale,

il numero di interrogazioni da InfoWeb di 3 milioni al giorno è prodotto esattamente da quello che dicevamo prima rispetto alle visure per copertura assicurativa RC. È il punto dell'evoluzione prevista al secondo punto, cioè il notevole aumento delle transazioni, e, quindi, la necessità di adeguare l'architettura del sistema per renderlo maggiormente scalabile è funzione, in particolare, non proprio e non solo, di quest'enorme aumento delle visure legate alla verifica della copertura.

Interessanti sono gli utenti registrati al sistema informativo, che sono 300 mila – si parla di utenti evidentemente professionali, non di cittadini – e i numeri di certificati di firma digitale rilasciati. Abbiamo detto, e forse diremo nelle pagine successive, che gli esaminatori firmano digitalmente il verbale d'esame e gli operatori tecnici firmano digitalmente l'esito delle revisioni. Questo viene fatto – tali operazioni vengono svolte dalle nostre articolazioni territoriali, dai cosiddetti uffici provinciali della Motorizzazione – per il tramite di certificati di firma digitale rilasciati dai nostri operatori tecnici.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Su quest'argomento vorrei fare un ulteriore discorso, delle interrogazioni attese.

La riforma dell'articolo 201 del codice della strada, combinato con l'articolo 193, che chiede il Ministero dell'interno – noi abbiamo manifestato il nostro accordo –, riguarda in particolare l'individuazione da remoto, e quindi la possibilità di fare contravvenzioni laddove l'utente ha omesso la revisione, ma soprattutto l'assicurazione.

Al momento, gli accessi vengono fatti su sistemi particolari, tipo Targa System, pattuglie di Polizia che si mettono in maniera disassata: passa il veicolo, interrogano il sistema, verificano se è assicurato e dopo lo fermano. Domani, sarà effettivamente possibile fare un controllo da remoto, e quindi l'elevazione della sanzione da remoto. Non vi so dire per quale motivo il Ministero dell'interno chiede questo, ma ha le sue ragioni, altrimenti dovrebbe fare una serie

di notifiche, per poi rimandare alla consultazione col cittadino, quindi entrare nei meccanismi dell'articolo 193, particolarmente farraginosi, per esigere la sanzione: c'è il ravvedimento operoso, quindi ho diritto a una riduzione... voglio rottamare il veicolo... C'è una serie di situazioni che declinano, rendono difficoltoso l'intervento del Ministero dell'interno. Noi attendiamo circa 7-7,5 milioni di interrogazioni al giorno. Saranno attivati tutti i *tutor*, tutti i sistemi...

FEDERICO D'INCÀ. Da quando?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Quando verrà modificato quest'articolo, il 201, combinato con il 193, del codice della strada. È una richiesta che da molto tempo sta portando avanti il Ministero dell'interno.

Vengo alla cooperazione con gli Stati membri dell'Unione europea. Già l'ingegner D'Anzi aveva accennato allo stato dell'arte in relazione all'integrazione dei nostri sistemi con altre banche dati. Stiamo parlando sempre di conducenti, infrazioni, possessori di veicoli, registro dei veicoli che effettuano il trasporto di merci pericolose. Questi sono i soggetti. Su questi soggetti ieri c'era uno scambio di informazioni che avveniva *via e-mail* tra enti accertatori di diversi Stati, senza integrazione diretta con gli archivi di veicoli e patenti. Oggi, queste informazioni vengono scambiate telematicamente per i veicoli e i dettagli delle patenti, per i proprietari di veicoli che hanno commesso infrazioni nei diversi Stati membri, per le informazioni tra i diversi Stati membri, per evitare che un soggetto possa avere più patenti rilasciate dagli Stati membri. Ogni cittadino dell'Unione deve avere una patente, che poi può convertire in relazione a dove il cittadino va. Se non la vuole convertire, se ha, per esempio, una residenza abituale, non è necessario convertirla. Se ha una residenza anagrafica definitiva, sì, la converte.

Dicevamo anche delle informazioni tra registri elettronici nazionali dei veicoli che

effettuano il trasporto di merci e passeggeri. La normale evoluzione dei processi di scambio di informazioni da diversi Stati membri prevede il miglioramento e l'incremento delle informazioni già scambiate. È previsto, tra l'altro, lo sviluppo di sistemi per lo scambio di informazioni sul proprietario, possessore del veicolo. I servizi sono esposti sia dal Ministero dell'interno sia dagli Stati membri e sono utilizzati anche per l'antiterrorismo.

Accanto ci sono i principali volumi e dimensioni e l'interazione che abbiamo con altri enti.

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. È da notare l'incremento, dal 2015 al 2016, del numero di visure. Siamo passati da 25 mila a 2,5 milioni, perché ovviamente abbiamo messo in linea queste procedure.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. E nei primi tre mesi del 2017 siamo arrivati a 700 mila. Significa che questo trend...

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Aggiungo solo una piccola curiosità sugli italiani che commettono infrazioni sul territorio francese. I francesi interrogano circa 800 mila targhe in un anno, più di quanti poliziotti italiani interrogano targhe di automobilisti di Stati comunitari che commettono infrazioni sul territorio italiano. È solo per dire che è per questo che ci sono questi volumi. Soprattutto, sono gli Stati membri che interrogano le nostre targhe.

FEDERICO D'INCÀ. Perché interrogano ?

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Per le infrazioni. C'è il *cross border*, una norma che prevede che, se uno commette una delle otto infrazioni previste dalla direttiva in uno degli Stati membri, le Polizie locali possono accedere agli archivi del Paese che ha immatricolato il veicolo.

FEDERICO D'INCÀ. Sono molto più cativi all'estero che in Italia o in Italia non vengono fatti i controlli ?

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Non lo so. Scusate, ho detto questa cosa solo per...

FEDERICO D'INCÀ. Mi verrebbe da pensare che...

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Chi è andato in Francia sa che l'attività di controllo del territorio è molto più...

FEDERICO D'INCÀ. Vuol dire che noi non controlliamo abbastanza. Posso arrivare a questa conclusione.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Non per colpa del Ministero dell'interno.

FEDERICO D'INCÀ. Non si conosce l'utilizzo del sistema ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Ci sono anche problemi che percorrono tutte le pubbliche amministrazioni.

FEDERICO D'INCÀ. Che cosa vuol dire ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Dicevo, poc'anzi, che in 15 anni abbiamo visto ridurre il nostro personale del 50 per cento.

Passo all'albo dell'autotrasporto. Questi sono applicativi che hanno avuto ingresso nel centro elaborazione recentemente. Il portale dedicato all'albo dell'autotrasporto è finalizzato a fornire alle amministrazioni e agli autotrasportatori uno strumento con-

diviso per facilitare ogni necessaria comunicazione e adempimento. Il portale eroga servizi e contiene informazioni che supportano l'interazione tra albo e imprese e facilita le reciproche comunicazioni, in applicazione della normativa vigente nel settore.

Ieri, il portale era prototipale, non integrato, come dicevo prima, nel CED del dipartimento trasporti terrestri. Oggi, è disponibile il portale dell'albo con forte miglioramento dell'usabilità e della comunicazione. Unico punto di accesso, mette a disposizione i nuovi servizi applicativi, quali la gestione istruttoria, funzione a disposizione degli utenti dell'albo per verificare la regolarità di un'impresa di autotrasporto merci, che consente lo scambio telematico di informazioni con le imprese coinvolte; la gestione dei pedaggi autostradali; il sistema di gestione di rimborsi e riduzioni per i pedaggi autostradali, capace di garantire un maggior livello di sicurezza e in grado di ridurre i tempi di espletamento delle richieste di rimborso.

Quanto alle consultazioni dati imprese, le imprese iscritte all'albo possono verificare la propria posizione attraverso strumenti informatici esaustivi e di utilizzo immediato.

La funzione di consultazione della regolarità delle imprese ed elenco degli iscritti consente a un committente di verificare la regolarità retributiva, previdenziale e assicurativa dell'impresa di autotrasporto.

Con il *business intelligence albo* si ha la funzione di rendere disponibili al comitato centrale e agli utenti dell'albo informazioni utili a supportare i processi di controllo e di gestione e la produzione di riepiloghi orientati al mercato degli autotrasportatori.

Infine, c'è la gestione quote associative, che consente agli utenti, alle imprese di autotrasporto, di effettuare sul portale il pagamento delle quote associative all'albo autotrasportatori.

Tra le evoluzioni previste domani, vi è la cooperazione applicativa con il Ministero del lavoro al fine di ottenere le informazioni sui contratti di lavoro in essere tra le imprese di autotrasporto e i dipendenti

autisti. Vi è, poi, l'evoluzione del sistema di *business intelligence* per statistiche correlate alle aree di interesse ancora non gestite. Accanto ci sono i principali volumi, le imprese iscritte all'albo, e via di seguito.

FEDERICO D'INCÀ. Immagino che ci fornirete questa scheda in formato elettronico attraverso...

PRESIDENTE. È già disponibile, se Lei avesse l'*app* Geo Camera. Io la sto vedendo in questo momento.

FEDERICO D'INCÀ. No, siamo fortunati ad avere un cellulare non come lei, ma Lei, presidente, può avere anche un'*app*.

Vorrei chiedere un'altra cortesia: vuole aggiungere all'interno anche la parte che non ho visto prima, le normative del Ministero dell'interno di cui parlava, per i *tutor*? Mi pare che fosse...

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Posso fare una piccola sintesi.

FEDERICO D'INCÀ. Può aggiungere anche, per cortesia, la questione delle modifiche... Per quanto riguarda le targhe italiane e il dato...?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Quante interrogazioni i francesi fanno da noi e quante noi italiani ne facciamo negli altri Paesi.

FEDERICO D'INCÀ. Anche sull'Italia, se fosse possibile, i tre dati: i francesi su di noi, noi sugli altri Paesi e Italia su Italia.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Per Italia su Italia abbiamo la banca dati delle sanzioni che portano a una sanzione accessoria, alla decurtazione dei punti, ma non tutte le...

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Per quanto riguarda i titolari di patente italiana, noi gestiamo la patente a punti dal 1° luglio 2003, quindi abbiamo le infrazioni che prevedono la decurtazione dei punti. Per quanto riguarda il discorso comunitario, abbiamo soltanto che tipo di infrazioni vengono commesse. Sono otto e sono codificate.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Per noi, articolo 142 significa eccesso di velocità.

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Noi sappiamo soltanto che il Paese ha interrogato quella targa, perché il veicolo ha commesso una delle otto infrazioni e quale infrazione ha commesso, per quanto riguarda il discorso comunitario. Per i nostri patentati, invece, abbiamo tutto. Spesso, forniamo anche agli organi di stampa dati sulle infrazioni più frequenti.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Sempre, però, quelle che riguardano la sanzione accessoria della decurtazione dei punti. Il divieto di sosta non ce l'abbiamo.

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Il divieto di sosta non c'è.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. A meno di un divieto di sosta fatto in area dove non si doveva fare, nell'ambito di una fermata dell'autobus o davanti...

FEDERICO D'INCÀ. Perché non c'è il divieto di sosta ?

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Non prevede la decurtazione del punteggio.

FEDERICO D'INCÀ. Solo punti e basta ?

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Per la maggior parte delle infrazioni che commettiamo, come parcheggiare alla fermata dell'autobus, si tolgono due punti. Anche il parcheggio sulla fermata dell'autobus, che non è tra le infrazioni più... viene gestito.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Nei criteri di delega al Governo per la riforma del codice c'era questa previsione, di avere una banca dati dove venissero integrate tutte le sanzioni emesse, indipendentemente se portassero o meno alla decurtazione di punti, quindi alla sanzione accessoria. Ce l'abbiamo. Gli altri non ce l'abbiamo. Alla Camera ci avevano chiesto questa possibilità. È stata poi oggetto di valutazione ai sensi dell'articolo 81 da parte del MEF, che ritiene che non ci siano coperture per poterla realizzare, e quindi ce l'ha cassata.

FEDERICO D'INCÀ. Quanto costerebbe ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Guardi, forse un paio di milioni di euro, 2-3 milioni.

FEDERICO D'INCÀ. Qual è la finalità ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. La finalità potrebbe essere anche un servizio al cittadino, laddove lui interroga il sistema, verifica chi ha fatto la multa, quando gliel'ha fatta, se i tempi di notifica sono stati rispettati o meno. Inoltre, è utile anche ai fini del riparto. Una parte delle sanzioni va poi nelle casse del Corpo che ha emesso la sanzione. Ad esempio, le sanzioni sono emesse dal comando dei vigili urbani di Ariccia, e una parte dovrebbe andare nelle loro casse, e ci va, ma in realtà lo Stato, che

poi fa la ripartizione, non sa quanto è stato introitato da quelle attività. Vi è una specifica previsione che tutto ciò che si incassa lo si deve utilizzare ai fini della sicurezza stradale; questo è un dato che non si conosce, che lo Stato non conosce.

GIAN MARIO FRAGOMELI. Volevo fare una domanda rispetto alla discrasia temporale. Se l'anno in cui subisco una contravvenzione, che può essere una decurtazione di 2 o 5 punti, a seconda della pena accessoria, è quello del biennio in cui mi deve essere data la premialità dei due punti, se non erro — ho riscontrato, anzi, me lo hanno fatto riscontrare un po' di cittadini — anche se la sanzione è successiva rispetto al momento in cui scatta, mi pare il 1° luglio, oltre ai 2 o 5 punti che mi vengono sottratti, scatta automaticamente anche la mancata assegnazione della premialità. Supponiamo che la premialità debba avvenire a luglio e ad agosto prendo una multa: non perdo solo i 5 punti, ma — tra virgolette — 7. Vorrei sapere se c'è un motivo, se è così.

ALESSANDRO CALCHETTI, *direttore del CED*. Ovviamente, la norma prevede che ogni due anni venga incrementato il punteggio, se uno non commette infrazioni, di 2 punti. Il 1° luglio 2003 siamo partiti da 20 punti e il 1° luglio 2005 diventavano 22. Dato che la comunicazione, ovviamente *via telematica*, da parte delle Forze dell'ordine avviene quando il provvedimento è definitivo, quando ha già pagato, per cui potrebbe esserci una differenza tra il giorno della sanzione... Nel caso in questione, uno il 1° luglio 2005 ha preso 2 punti in più, ma magari ha commesso un'infrazione a giugno: quando arriva il verbale, relativo a un'infrazione commessa nel biennio, oltre ai punti previsti di decurtazione dal verbale, vengono anche scalati i due punti che erano stati dati. Se, invece, l'infrazione era di agosto 2005, i 2 punti vengono conservati.

GIAN MARIO FRAGOMELI. In alcuni casi non è avvenuto così, le infrazioni sono state commesse dopo agosto...

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No, questo è impossibile.

PRESIDENTE. Rimanderei a dopo l'approfondimento di questo punto. Il tempo a nostra disposizione non è molto.

Aveva chiesto di intervenire l'onorevole Bruno Bossio, alla quale do la parola.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Volevo sapere se era finita la presentazione.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della Direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Non ancora.

PRESIDENTE. Cerchiamo di finire la presentazione.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Abbiamo quasi terminato.

Passo al trasporto pubblico locale. L'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, istituito con la legge 4 dicembre 2007, n. 244, ha il delicato compito di monitorare il processo di efficientamento e razionalizzazione del settore. A tale scopo, predispone annualmente una relazione alle Camere utile alla verifica dei risultati programmati, all'analisi del settore del trasporto pubblico locale, alla ripartizione del fondo nazionale del TPL alle regioni. A tal fine, l'Osservatorio svolge annualmente una rilevazione dei dati del trasporto pubblico locale, consuntivati da parte delle imprese del trasporto per ciascun contratto, in modo da monitorare il settore e fornire elementi strutturati di riparto del fondo di circa 5 miliardi alle regioni, di conseguenza alle imprese di trasporto pubblico locale. Qui vengono descritte le principali tappe.

Ieri, nel 2014 e nel 2015, abbiamo effettuato la rilevazione dei dati tramite Excel *via PEC* a tutte le imprese. Il processo non

era informatizzato. L'anagrafica dei contratti di servizio di trasporto pubblico e l'anagrafe delle imprese non è completa. Quanto ai prospetti Excel inviati *via* PEC, la prima ricognizione è utile a valutare la complessità del trasporto pubblico locale, ma ha avuto un basso tasso di risposta, meno del 40 per cento. Nel 2015, si è attivata la piattaforma digitale a livello nazionale ed è avvenuta la rilevazione informatica tramite *web app* dedicata al processo di digitalizzazione. La banca dati imprese/contratti è stata informatizzata e storicizzata. Ci sono approcci incrementali sia a utenti sia a profondità del dato. C'è stato un alto tasso di risposta, il 93 per cento di copertura volumi, il 98 per cento del servizio. C'è stato un supporto efficace del monitoraggio del settore, questo fino a ieri. A febbraio 2016, accedono i referenti regionali alla gestione digitale dei contratti e delle utenze di competenza territoriale. Nel corso del 2017 accedono gli enti committenti per la consultazione di: dati integrativi e dati di programmazione degli atti di affidamento al trasporto pubblico locale; estinzione modello dati; dati aeroportuali; ripartizione servizi principali; rate e corrispettivi; introduzione firma digitale per certificazioni digitali dei dati TPL inviati alle imprese.

Domani, sempre sulla piattaforma TPL – l'Osservatorio ha solo iniziato il percorso di digitalizzazione –, sarà introdotto un portale *web* dedicato all'Osservatorio, incrementata la sicurezza digitale ed estesa la piattaforma del ramo investimenti, sviluppati gli attuali cruscotti di riportistica. Accanto ci sono i principali volumi e dimensioni. Sull'infrastruttura tecnologica pregherei gli ingegneri di darvi tutte le istruzioni.

Qui abbiamo una *slide* in cui viene evidenziata la media giornaliera degli utenti collegati professionalmente. Siamo sull'ordine dei 30 mila accessi al giorno, con picchi, negli ultimi due mesi, che superano tale numero.

Quest'altro è il dato della media giornaliera delle transazioni effettuate. Vedete l'impennata, già dall'ottobre 2016, delle transazioni effettuate, questo anche in funzione

della necessità di avere dati sulla responsabilità civile.

Della digitalizzazione e dell'architettura logica del sistema parlerà l'ingegnere D'Anzi.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Presidente, posso fare una domanda?

PRESIDENTE. Prego, onorevole Bruno Bossio.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Io ho la necessità di avere alcune informazioni su questioni che stiamo discutendo in questo momento in Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni (faccio parte anche di tale Commissione). Tra l'altro, come Commissione trasporti, abbiamo deciso di non fare audizioni, ma di acquisire sostanzialmente la documentazione del Senato, ma purtroppo della vostra audizione non c'è né una memoria né uno stenografico, per cui ci dobbiamo riferire solo al video.

A proposito di questa situazione, che non è altra cosa rispetto a quello che abbiamo discusso finora, il progetto presente nell'Atto Camera n. 392, sostanzialmente il decreto d'attuazione della riforma Madia, prevede proprio questa strada, questo percorso verso il documento unico.

In questo decreto viene mantenuta, però, dal punto di vista del *front end*, la struttura attuale.

Il tema è: perché non volete l'interoperabilità col sistema informativo dell'ACI?

PRESIDENTE. La domanda è chiara, mi sembra.

PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti. Segnalo che lo sportello telematico dell'automobilista, che è in esercizio da tredici anni, prevede una cooperazione applicativa fittissima con il sistema informativo dell'ACI. L'interoperabilità con i sistemi dell'ACI non è voluta, è disposta da legge, è necessaria tecnicamente ed è implementata da tredici anni. Forse per questo sembra che ci sia una preclusione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a quest'interoperabilità, sem-

plicemente perché è già realizzata. Qualsiasi previsione normativa che la riproponesse, peraltro come soluzione a eventuali problemi ravvisati e che hanno ispirato il legislatore, troviamo che non sia una soluzione, perché già esiste, ma non c'è nessuna difficoltà allo scambio dati, o addirittura a una cooperazione applicativa *real time*, che è quella che accade oggi.

Per spiegare di che cosa parliamo, lo sportello telematico dell'automobilista è un meccanismo normativo, tecnologicamente implementato in parte consistente, che maschera completamente al cittadino il fatto che esistono due sistemi informativi che devono interagire per quanto riguarda tutta la componente dati tecnici e tutta la componente proprietà al fine di immatricolare un veicolo, cioè targarlo, portarselo via o fare un passaggio di proprietà, cioè cambiare la proprietà di quello stesso veicolo. Questa complessità dei due sistemi informativi è completamente mascherata al cittadino, che, su unica istanza, ottiene due documenti. È poi il sistema informativo che fa tutti gli scambi dati necessari tra Motorizzazione e PRA perché questi due documenti possano essere stampati. La vita dell'un documento è legata alla vita dell'altro e i documenti possono essere stampati solo entrambi, salvo situazioni molto specifiche, in cui lo sportello telematico dell'automobilista non è funzionante, quindi la cooperazione applicativa non sta funzionando. In quel caso, si stampa la carta di circolazione e si hanno i 60 giorni da codice della strada per registrare la proprietà al PRA.

Questa cosa è oggi completamente implementata. Peraltro, nei casi di interruzione del canale di cooperazione applicativa, esistono delle stabilite procedure di riallineamento dei due sistemi. Con procedure *batch* che girano di notte, i due sistemi al mattino successivo sono completamente allineati per i veicoli *standard*.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Scusi, ma questo naturalmente non riguarda il passato, riguarda il presente e il futuro. L'interoperabilità sarà ancora più importante in un percorso di attuazione del documento unico. Se fosse già tutto definito, non ci sarebbe stato bisogno di quest'atto

del Governo, così come probabilmente non ci sarebbe stato bisogno di un parere — lo faremo oggi — del Senato, che è già stato pubblicato, in cui questo tema dell'interoperabilità viene sottolineato.

Siccome ieri c'è stata la discussione già nella Commissione e questo tema sembrava, invece, che non fosse centrale, come se la Motorizzazione fosse già autosufficiente, mi pare che questo possa essere sostanzialmente un pericolo rispetto al fatto che ci sono dei dati, delle funzioni, che, nel momento in cui continuano a essere interoperabili, possono generare servizi positivi per il cittadino. Se il flusso diventa unilaterale, come in parte è scritto nell'articolo 3, questa cosa potrebbe generare delle negatività rispetto al percorso che, tutto sommato, si sta facendo finora.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. C'è una sostanziale diversità tra ieri, oggi e domani. Il documento è unico e c'è un *pivot*, che è il Ministero dei trasporti. L'interoperabilità continuerà a esistere, nel senso che la banca dati del Pubblico registro continuerà a essere alimentata, il flusso avverrà attraverso il canale della Motorizzazione, la parte documentale che riguarda il Pubblico registro, che rimane, verrà indirizzata al Pubblico registro, che farà quello che deve per annotare la proprietà. Ci sarà poi la ripresa in tempo reale di quel dato, riportato nella carta di circolazione, che è il certificato, che diventerà unico, e in cui ci sarà la proprietà e i dati tecnici.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Non siete contrari, quindi, all'interoperabilità, anzi pensate che sia lo strumento fondante di questo discorso.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Il problema dell'interoperabilità continua a essere, ma con vesti diverse. Prima, l'interoperabilità riguardava le emissioni dei documenti. Ora ci

sarà un documento unico. Se dentro il documento che rilascerà la Motorizzazione... Il certificato è unico, è quello che rilascia la Motorizzazione. L'articolo 3 prevede esattamente questo. Se Lei lo legge con attenzione, la documentazione di competenza al PRA andrà al PRA per le sue attività.

PRESIDENTE. Solo al PRA o anche alla Motorizzazione ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. La parte di competenza della Motorizzazione va alla Motorizzazione. Il fascicolo, la parte di documentazione...

PRESIDENTE. Non ci sarà, quindi, duplicazione di dati.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Non c'è già adesso una duplicazione di dati, tutto sommato ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. In effetti, la duplicazione dei dati... Se Lei ha una carta di circolazione, vi troverà il Suo nome e il Suo cognome. Poi prende il CDP e troverà il Suo nome e il Suo cognome. La duplicazione dei dati — siamo seri — è una cosa che già c'è.

PRESIDENTE. Certo.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Il progetto di riforma Madia prevedeva altre attività, che la politica ha deciso, al momento, di non percorrere, perché diceva: un unico archivio, ge-

stito sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti, ovvero un'agenzia del Ministro dei trasporti. Questo avrebbe creato macelleria sociale. Mentre i dipendenti del Pubblico registro, che sono dipendenti pubblici, avrebbero comunque trovato una collocazione, la società informatica dell'ACI, che è *in house* e ha oltre 500 persone, avrebbe trovato delle difficoltà. La composizione non ha riguardato l'amministrazione, quindi, ma la politica. Si è deciso di mantenere i due canali, con forme di collaborazione e di cooperazione diverse.

PRESIDENTE. Dice quello che ci ha appena detto perché è una sua interpretazione o esistono degli atti che... ?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Nella relazione illustrativa del provvedimento c'è questa parte.

PRESIDENTE. Nella relazione illustrativa del provvedimento, che ammetto di non aver letto, è scritto che la scelta di non procedere verso l'unificazione delle banche dati è dovuta al fatto che altrimenti ACI informatica sarebbe stata in difficoltà ?

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Non è scritto, assolutamente. Io l'ho letto. Non è scritto. ACI non è una società privata.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. È un ente pubblico.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. È un ente pubblico. Stiamo parlando, quindi, di enti pubblici, entrambi. Non stiamo parlando di soggetti di carattere giuridico privatistico e poi di soggetti pubblici.

Correttamente, per dare un miglior servizio al cittadino, si è avviato questo percorso del documento unico, che mi pare nessuno metta in discussione. Nello stesso tempo, non per fare piacere alla politica, si è deciso di mantenere il *front end* anche degli sportelli telematici, che fondamentali-

mente oggi sono gestiti per oltre il 90 per cento dall'ACI.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No, da privati.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Dall'ACI.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No, da privati.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Dall'ACI.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No, da privati, signora.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Sono onorevole.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole, scusi.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Abbiamo dati diversi. Ci mandi i dati. Sicuramente, non la Motorizzazione, che, anzi, sta chiudendo alcuni uffici periferici; è corretto?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Nemmeno questo è corretto? Benissimo, lo mettiamo agli atti.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Che cosa...

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Il tema è: perché non si efficienti, a proposito di macelleria sociale, attraverso l'utilizzo an-

che di competenze interne all'amministrazione, se l'ACI è un soggetto pubblico e si esternalizzano per milioni di euro attività che potrebbero essere fatte dalla stessa ACI informatica?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Sinceramente, non so rispondere a queste domande.

PRESIDENTE. Io non ho chiaro perché l'onorevole Bruno Bossio dice che si esternalizzano per milioni di euro. Avrei bisogno di un chiarimento, ma temo che dovremo anche aggiornare la seduta.

I lavori che fate sui sistemi sono fatti con personale interno o sono dati in *outsourcing*?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. No, questo non è assolutamente un sistema informativo che possa essere gestito da personale interno.

PRESIDENTE. Sono dati, quindi, in *outsourcing*.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Questo è un sistema informativo che è affidato per la gestione e lo sviluppo in *outsourcing* con gara pubblica europea, che periodicamente...

PRESIDENTE. Tramite Consip o...?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. No, è un servizio assolutamente customizzato e particolare, ma stiamo parlando, tanto per dare un'idea quantitativa, di una *baseline* di *function point* oltre i 110 mila, di 700 *server* virtuali, di 2.400 CPU, di 5.000 *core*. Stiamo parlando di un sistema informativo enorme.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Scusi, chi ha vinto la gara?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. L'ultima gara ?

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Quella a cui fa riferimento, quella customizzata...

PRESIDENTE. Attualmente, il contratto...

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Due anni fa, HP, PosteCom, KPMG e Gepin Contact, un raggruppamento temporaneo di imprese, la cui mandataria era HP.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Avete fatta voi la gara, non Consip ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. L'abbiamo fatta noi, bandita con un'ulteriore gara, perché l'attuale affidamento va a scadenza naturale il 31 dicembre. Adesso, è al parere AgID, e probabilmente sarà bandita prima dell'estate.

PRESIDENTE. Con una base d'asta, scusi ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. La base d'asta è un contratto quinquennale, ed è attorno ai 150-160 milioni di euro. Dipenderà da quello che AgID ci dirà, in termini di congruità tecnico-economica.

PRESIDENTE. La base d'asta che avete dato ad AgID è... ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Di 167 milioni, per cinque anni. La nostra spesa storica più o meno costante...

PRESIDENTE. È di 30 milioni l'anno.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. È di 30 milioni l'anno per la gestione di un sistema...

PRESIDENTE. Prevedete, quindi, un aumento.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. No.

PRESIDENTE. Trenta milioni l'anno per cinque anni dà centocinquanta.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. No, prevediamo servizi incrementati.

PRESIDENTE. È un aumento di spesa giustificato... ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Abbiamo motivo di ritenere che tra l'eventuale intervento di AgID e ciò che verrà fuori dalla gara, che presumibilmente sarà abbastanza ricca di concorrenti, dovremmo mantenerci, pur chiedendo più servizi, sul nostro *plafond* storico, che è attorno ai 30 milioni di euro.

PRESIDENTE. Onorevole Bruno Bossio, temo, visto che l'Aula inizia adesso, che dovremo aggiornare la seduta.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Posso fare due domande ?

PRESIDENTE. Se sono due... prego.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Nell'audizione, che comunque io ho sentito, sembrerebbe che abbiate intenzione di modificare l'architettura dei sistemi piuttosto che assorbire il certificato di proprietà digitale realizzato dall'ACI informatica. È così ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. La nuova formulazione prevede la soppressione del certificato di proprietà.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Prevede l'integrazione.

PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti. No.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. I dati, comunque, sono integrabili. Non si chiama più certificato di proprietà, però...

PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del Capo Dipartimento Trasporti. Mi permetta una comprensione di merito della norma.

Si mantiene il pubblico registro, si mantengono le posizioni sul pubblico registro, il pubblico registro non certifica la proprietà. Il CDP cessa di esistere. È evidente che il CDP dematerializzato, che sia meglio o peggio di quello cartaceo — questo non attiene alla mia competenza, responsabilità e valutazione — non ha senso, perché non esiste più il certificato.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Sì, ma avete intenzione di fare questa revisione anche dal punto di vista dei sistemi informativi con un ulteriore incremento di costi verso l'esterno o riutilizzando anche le risorse nell'ottica dell'integrazione tra i due sistemi e anche i due « mondi » ?

PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti. Le modifiche da apportare al sistema informativo sono abbastanza marginali e sono *one shot*, quindi la necessità di utilizzo di risorse terze o esterne per quest'esigenza particolare... L'esigenza tecnica non esiste.

PRESIDENTE. Dobbiamo concludere la seduta. Rimandiamo alla prossima settimana il seguito di quest'audizione.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, responsabile della direzione centrale per la

motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Avevamo finito.

PRESIDENTE. Voi avevate finito, ma mi sembra di capire che i commissari no.

Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione è entrata a far parte del sistema GeoCamera. Le convocazioni e i documenti di seduta saranno, quindi, consultabili, così come già avviene per le Commissioni permanenti e, in via sperimentale, per l'Assemblea, attraverso la *app*, installabile su dispositivi *tablet* Android e iOS (nonché attraverso l'apposita *portlet* presente nel portale, per i deputati). Per consentire l'avvio di questa nuova funzionalità, per quanti non l'avessero già fatto, è necessario accettare l'aggiornamento proposto dall'*app* al momento dell'accesso.

Comunico, inoltre, che, durante la scorsa seduta, la Commissione ha ricevuto documentazione dalla Conferenza delle regioni e province autonome e dall'Osservatorio sull'agenda digitale del Politecnico di Milano, che, d'accordo con gli autori, ritiene di includere nella categoria degli atti liberi e di pubblicare quindi, come di consueto, sul sito *web* della Commissione. Lo stesso avverrà per la documentazione ricevuta in data odierna dall'architetto Vitelli.

Non essendovi interventi, dichiaro conclusa la seduta.

La seduta termina alle 9.40.

Licenziato per la stampa
il 5 luglio 2017

PAGINA BIANCA



17STC0023950