

**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**

**30.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 MAGGIO 2017**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO COPPOLA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Bruno Bossio Vincenza (PD) .....	6, 7, 8, 9, 10
Coppola Paolo, <i>presidente</i> .....	3	D'Anzi Pasquale, <i>direttore dell'ufficio di co-</i> <i>ordinamento del capo dipartimento trasporti</i> ..	4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14
<b>Seguito dell'audizione del responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Girolamo Vitelli:</b>		Vitelli Maurizio Girolamo, <i>responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i> ...	3, 4, 8, 9, 13
Coppola Paolo, <i>presidente</i> ....	3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PAOLO COPPOLA

**La seduta comincia alle 8.40.**

**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).*

**Seguito dell'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 il seguito dell'audizione del responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Girolamo Vitelli, accompagnato dall'ingegner Pasquale D'Anzi, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti, 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.

Ricordo ai commissari che durante la prima parte dell'audizione, svoltasi lo scorso 4 maggio, l'architetto Vitelli ci ha presentato, anche grazie a una serie di *slide*, che sono disponibili sull'applicazione Geo Camera e sul sito della Commissione, le attività della direzione centrale per la Motorizzazione.

Durante lo svolgimento della relazione introduttiva, sono state poste alcune domande, ma non è stato possibile rispondere diffusamente a tutte, per limiti di tempo.

Cedo dunque la parola a Maurizio Vitelli perché risponda più diffusamente ai quesiti già posti, in particolare chiedo se possa spiegarci meglio la parte relativa alla spesa in informatica del Ministero, che abbiamo sentito non passa per Consip, quindi quale procedura viene seguita, come vengono definiti i bandi, i capitolati, più informazioni su questo. Seguiranno eventuali altre domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari.

In particolare, architetto, Le chiedo di specificare la spesa. Nelle audizioni precedenti, abbiamo visto che, mentre attualmente c'è un percorso che porta la spesa ICT a passare per le centrali uniche di acquisto, in molti casi invece ci sono convenzioni precedenti che fanno sì che la maggior parte della spesa, come nel vostro caso, non passi per le centrali uniche di acquisto. È di particolare interesse per la Commissione capire i meccanismi, come vengono definiti i capitolati, come avviene l'interlocuzione con i fornitori, come vengono definiti gli obiettivi dei progetti di digitalizzazione, come viene monitorato l'avanzamento dei progetti e il successo o meno di questi.

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

ture e dei trasporti. Per gli aspetti di maggior dettaglio poi vi dirà l'ingegner D'Anzi, punto di riferimento del dipartimento per una serie di azioni svolte nell'ambito dell'amministrazione finalizzate alla digitalizzazione, anche in termini di produzioni di nuovi progetti.

La spesa è di circa 30 milioni di euro. All'interno vi sono sia i costi per la gestione, manutenzione ed evoluzione del nostro sistema sia quelli della connessione tra il centro elaborazione dati e gli uffici periferici dell'amministrazione, tutti, circa 103 uffici. Abbiamo uffici che stanno nel nostro perimetro, nel perimetro del Ministero, poi ci sono uffici che sono stati devoluti ad alcune regioni, come quelle a statuto speciale di Sicilia, Friuli Venezia Giulia e Val d'Aosta, oltre alle province autonome di Trento e Bolzano. Per questi uffici, che sono ormai di gestione di tali enti territoriali, comunque l'obbligo dell'amministrazione è quello di fornire dei collegamenti e delle procedure standard utilizzate per tutti gli altri uffici che sono nel nostro perimetro.

PRESIDENTE. Immagino che per la connettività voi usiate la convenzione dell'SPC.

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, responsabile della Direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Sì. Abbiamo visto nella precedente audizione che le procedure che tengono riguardo delle nostre attività sono particolarmente customizzate. La nostra è un'attività che ci trova in linea con i rapporti di collaborazione con l'AgID. Ogni volta che dobbiamo procedere a una gara, al di là del piano triennale, ma coerentemente con lo stesso piano triennale, presentiamo un progetto complessivo di manutenzione, gestione ed evoluzione, lo trasmettiamo all'AgID, che fa le sue osservazioni di natura tecnico-economica e amministrativa ed esercita il suo nullaosta. Una volta che abbiamo l'ok dall'AgID, procediamo a una gara di valenza europea.

Col permesso del presidente, lascerei la parola all'ingegner D'Anzi per le successive integrazioni.

PRESIDENTE. Prego.

PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti. Come ha detto l'architetto Vitelli, le modalità di affidamento sono quelle di gara europea all'offerta economicamente più vantaggiosa, aperta. Questa, tradizionalmente, è stata la metodologia con la quale l'amministrazione ha affidato un progetto integrato di gestione, sviluppo e assistenza funzionale all'esercizio dei suoi sistemi informativi.

Il tentativo che è stato fatto negli anni è stato sempre quello di integrare il più possibile il progetto con tutta l'attività ICT che veniva sviluppata nell'ambito del dipartimento per esigenze funzionali. Per erogare i compiti d'istituto, l'amministrazione aveva bisogno di un innesto tecnologico adeguato. Questo è vero per il CCISS, come abbiamo visto l'altra volta, per l'infomobilità, è vero per il trasporto pubblico locale, è vero per il trasporto stradale, quello che comunemente si chiama autotrasporto collettivo di persone e di merci. L'obiettivo dell'amministrazione, anche in termini di economicità di gestione — era corretto, ovviamente, quello che Lei diceva prima — è come viene monitorato l'esercizio di queste funzioni da parte dell'*outsourcer* e che capacità ha l'amministrazione di verificare quanto adeguata sia la risposta dell'*outsourcer* agli effettivi fabbisogni.

PRESIDENTE. In realtà, ancora prima, chi fa il progetto. Prima di tutto, il progetto, e quindi decide la cifra necessaria, poi chi fa il capitolato. Voi avete le competenze interne o fate riferimento a dei consulenti esterni, di volta in volta?

PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti. Abbiamo, per lo più, le consulenze interne. L'altra volta, avete conosciuto...

PRESIDENTE. Scusi, le consulenze interne o le competenze interne?

PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti. Competenze. Un refuso, un *lapsus*.

PRESIDENTE. Ok, scusi.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Abbiamo competenze interne. Abbiamo un ufficio CED diretto dall'ingegner Calchetti, che era qui la volta precedente, la settimana scorsa, composto da sessanta unità, che tradizionalmente governano tutti i processi funzionali del CED. Dal punto di vista dei requisiti funzionali utili per la stesura di un capitolato di gara, il CED, con le sue professionalità, è normalmente in grado di elaborare tutta la documentazione tecnica. Sovente facciamo ricorso all'apporto di dettaglio del monitore. I nostri contratti per importo sono soggetti, per norma AgID, a monitoraggio, quindi a un contratto separato rispetto all'affidamento principale, che garantisce all'amministrazione e alla direzione dei lavori, alla direzione dell'esecuzione del contratto, il monitoraggio di dettaglio dell'attività contrattuale. Il monitore ha un ruolo di natura consulenziale rispetto alla costruzione generale del capitolato, che però è appannaggio interno, nel senso che comunque tutti i contributi forniti dal monitore, anche per un'esigenza di riservatezza rispetto al mercato dei contenuti del capitolato, prima che il capitolato venga esposto, sono vagliati dall'amministrazione e opportunamente rielaborati, modificati e articolati in maniera da garantire la stretta e piena aderenza con le esigenze funzionali.

Ricordo che non siamo una struttura che si occupa di informatica. Noi utilizziamo l'informatica per le esigenze funzionali di istituto. Il nostro primo problema è erogare correttamente i servizi ed essere fedeli al mandato istituzionale. Per questo è fondamentale per noi rintracciare all'interno di ogni documentazione progettuale, che poi partorisce un progetto da parte di un offerente, un percorso di gara. Allo stesso modo, tutti i criteri per l'aggiudicazione sono estremamente dettagliati e mettono in condizione la commissione di gara di operare su un percorso segnato e di non incorrere in incidenti — ricordo le ultime vicende che abbiamo sentito su vari fronti — essendo la gestione normale, abituale, dei contratti, un ambito estremamente perico-

loso. I contenziosi, che ovviamente non sono escludibili nell'ambito di questo tipo di attività, rischiano di allungare enormemente i tempi di affidamento e di mettere l'amministrazione, ancora una volta, nella difficoltà di erogare i servizi o nell'obbligo di dover proseguire affidamenti precedenti in proroga, nelle more delle soluzioni adeguate del contenzioso.

Tradizionalmente, negli ultimi affidamenti di fronte ai quali ci siamo trovati per le attività di *outsourcing* o non abbiamo avuto contenziosi o abbiamo avuto contenziosi che si sono risolti a vantaggio dell'amministrazione o ancora, nella fattispecie, delle commissioni di aggiudicazione individuate dall'amministrazione, in brevissimo periodo. Il problema contenzioso, forse grazie anche alla meticolosità di predisposizione degli atti di gara, è così risultato marginalmente impattante sulle attività dell'amministrazione.

È evidente che dalle gare e dagli affidamenti escludiamo tutta la componente in cui, per le sue caratteristiche di *general purpose*, come può essere SPC, cui faceva riferimento Lei precedentemente, vi è la possibilità di adesione a convenzioni del tipo ricordato, che per noi è un vantaggio, una fortuna, una grandissima opportunità. Dove la gara è fatta da altri ed esiste un referente per la nostra amministrazione, per esempio per la connettività (ieri Wind, oggi Vodafone per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), noi siamo ben contenti di aderire.

Resta fermo che abbiamo bisogno di negoziare — più che di una negoziazione, si tratta di una chiara espressione dei fabbisogni —, di avere il referente contrattuale e di richiedere esattamente i servizi che ci interessano.

Abbiamo, come diceva l'architetto Vitelli, un'architettura a stella del sistema informativo, ovvero tutta la *business intelligence* è concentrata nel CED romano, che è all'interno del nostro perimetro, a via Carracci in particolare, sede — dal punto di vista della numerosità degli addetti — più grande del dipartimento trasporti a Roma. All'interno del perimetro noi abbiamo tutti i processi *core* dell'amministrazione.

I vari soggetti, tanto interni quanto esterni – per interni intendo gli uffici della motorizzazione civile, i circa cento uffici che abbiamo in ciascuna provincia, per esterni intendo officine, agenzie, autoscuole, imprese di autotrasporto e altro – accedono, per l'erogazione dei servizi, direttamente al nostro sistema informativo.

Quest'organizzazione ha un enorme bisogno di connettività. Tanto per fare un esempio che penso possa essere utile per la comprensione, dal 2005 eroghiamo gli esami di teoria per il conseguimento della patente – del 2005 è la gara, del 2006 l'avvio del servizio – in modalità informatizzata, ovvero il candidato ha di fronte un *touch screen* che propone una serie di quesiti, a cui il candidato risponde con l'attribuzione del vero o falso a ciascuno dei quesiti. La correzione è automatica e viene fatta all'interno dei processi del sistema informativo centrale. È ben evidente che anche in termini di linee di *backup e business continuity* abbiamo una forte necessità di connettività, perché l'intelligenza è tutta concentrata, ovvero un *quiz* patenti informatizzato senza collegamento con il CED è, di fatto, non eseguibile.

Questa è una debolezza, sotto certi punti di vista, ma una forza sotto moltissimi altri. La salvaguardia della funzionalità di un unico centro di elaborazione dati, quello di via Carracci, ci consente di avere garanzie, salvo la connettività, di funzionamento di tutto il complesso sistema informatico.

PRESIDENTE. Vorrei avere un chiarimento sull'esempio che ci ha fatto, di connettività.

È chiaro che serve la connettività, ma la banda passante è minima, credo. Se la quantità di dati è quella relativa a un *quiz* della patente, credo che ogni *quiz*, se codificato in modo corretto, non possa superare qualche mega di dati. Prima, ha fatto un accenno alla fornitura della connettività: siete già passati alla nuova convenzione ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Sì.

PRESIDENTE. Siete passati totalmente ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. C'è un percorso di migrazione.

PRESIDENTE. C'è un percorso di migrazione, ma comunque avete già iniziato il percorso.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Sì.

PRESIDENTE. Relativamente al costo, avete avuto delle...

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Abbiamo avuto ampliamenti di banda a parità di costo, quindi è migliore.

PRESIDENTE. Su SPC 2, quindi, avete avuto vantaggi, ampliamenti di banda a parità di costo.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del Capo Dipartimento Trasporti*. Sì.

PRESIDENTE. Bene.

Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Ho due domande.

La prima è puntuale: se c'è questa digitalizzazione e informatizzazione così spinta, come mai alcuni cambi, come le variazioni di residenza, sono trasmessi al PRA tramite tabulati cartacei ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Sì, mi risulta sia così.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Vorrei capire come mai non c'è uno scambio telematico di questi dati.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Fondamentalmente, abbiamo co-



struito un sistema cooperante con il PRA, che ha analizzato e ricompreso ogni necessità di informazioni delle due amministrazioni.

Per quanto riguarda i passaggi di residenza, la domanda che abbiamo più volte rivolto al PRA, senza ricevere una risposta adeguata – forse è questo il motivo per cui non diamo una particolare cura al trasferimento dei passaggi di residenza – è il motivo per cui il PRA, per l'assolvimento corretto delle sue funzioni istituzionali, ha bisogno della residenza dei cittadini italiani. A questa domanda non siamo riusciti ad avere una risposta, anche perché sappiamo tutti, da esperienza diretta, essendo frequentemente proprietari di autovetture, che sul certificato di proprietà non è indicata la residenza né è un attributo necessario che la residenza sia modificata su un certificato di proprietà. Il PRA con l'informazione della residenza non esercita una funzione di natura pubblicistica. È in ragione di questo che la residenza non è tra i dati soggetti a cooperazione applicativa tra il Ministero e il PRA.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. O io non ho capito che cos'è lo schema di decreto legislativo di cui all'Atto Camera n. 392 o c'è qualche problema. Mi pare che questo provvedimento – mi dispiace che Lei sia un po' intemperante, ma credo che debba essere varato nell'interesse dei cittadini – che pure ha moltissimi limiti, che mi auguro verranno risolti nella stesura definitiva, abbia un obiettivo che dal punto di vista anche dell'interesse di questa Commissione è assolutamente importante, ossia arrivare a metà 2018, mi pare, ad avere una carta di circolazione dei veicoli che metta insieme le informazioni attualmente ricavate dei dati tecnici e dei dati di proprietà, se li vogliamo distinguere così. La trasmissione di questi dati tra i soggetti pubblici – l'ACI è pubblica, la motorizzazione è pubblica, siamo tutti pubblici – mi sembra fondamentale.

Il punto vero è, ancora una volta (nel momento in cui, tra l'altro, dichiarate di non essere una società di informatica; giustamente, quindi avete bisogno di fare anche delle gare, al di là che le facciate tramite Consip o attraverso gara europea):

come mai già da subito, nel momento in cui bisogna andare nella direzione del documento unico, lo scambio di informazioni continua a essere non telematico? Soprattutto, come mai non si utilizza quello che è già stato sviluppato, magari invece andando a spendere altri soldi per fare un lavoro teoricamente già pronto?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Chiedo al presidente se...

PRESIDENTE. Certo, prego.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Dobbiamo occuparci di questa...

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Io sono un parlamentare, sono un delegato e ho il diritto di parlare di quello che voglio. È inutile che lo chieda al presidente.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Chiedo se siamo... a occuparci...

PRESIDENTE. Certamente. A voi è stata fatta una domanda. Può anche dire che non lo sa.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Perfetto. Non sono opinioni personali. Esprimo la posizione dell'amministrazione.

PRESIDENTE. Può anche esprimere opinioni personali, purché premetta che sono opinioni personali.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. No, non sono abituato. Forse, non sono riuscito a essere sufficientemente chiaro o non lo siamo stati l'altra volta.

Ogni scambio di informazione di dati con il PRA, da tredici anni a questa parte, ogni scambio istituzionale e funzionale allo svolgimento dei compiti di natura pubblicistica che la legge affida al Ministero e al

PRA, avviene secondo un protocollo di cooperazione applicativa che, *real time*, trasferisce dati. Non esiste un problema tecnologico. Sul discorso residenze ho spiegato il motivo per cui quest'elemento, questo dato, quest'informazione è fuori dall'ambito istituzionale che ci riguarda, che riguarda noi...

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Allora perché la trasmettete, anche se tramite tabulati? Se non bisogna trasmetterla, perché lo fate?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Perché esiste una previsione del codice della strada, probabilmente non aggiornata in funzione delle evoluzioni che ci sono state, che richiede che copia della carta di circolazione, degli aggiornamenti della carta di circolazione stessa venga trasmessa agli uffici del PRA. Sono retaggi probabilmente residuali che il codice della strada mantiene.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Come fa a valutare una legge in vigore un retaggio residuale, scusi?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. No, alcune disposizioni e modalità che la legge impone. D'altronde, al contempo, ho chiesto al PRA quale fosse l'effettiva motivazione e interesse di natura istituzionale per le funzioni pubblicistiche a esso affidate, quale fosse l'interesse ai passaggi di residenza. Sappiamo bene che un'amministrazione pubblica...

VINCENZA BRUNO BOSSIO. O c'è la legge o è un interesse dell'ACI. Se c'è la legge, glielo passa. Non si capisce perché glielo passi cartaceo. Se, invece, è un interesse quasi privato dell'ACI, allora non glielo dovrebbe passare, se la legge non lo prevede.

PRESIDENTE. Su questo ho bisogno di un chiarimento anch'io. Non mi è chiaro. Se la legge prevede che ci sia un passaggio di informazioni tra la motorizzazione...

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. È la copia della carta di circolazione.

PRESIDENTE. Perfetto. La legge prevede anche che le comunicazioni tra le pubbliche amministrazioni avvengano esclusivamente per via telematica. Una norma prevede che ci sia un passaggio di informazioni tra due pubbliche amministrazioni e questo combinato disposto — ormai, è una cosa che va di moda tra avvocati, adesso ormai tra tutti — fa sì che questo passaggio di informazioni debba avvenire esclusivamente per via telematica. Questo è un caso in cui, invece, non avviene? È questo che ci sta dicendo?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. I passaggi di residenza di cui parlava l'onorevole...

PRESIDENTE. La copia della carta di circolazione... Abbia pazienza. La legge prevede che venga trasmessa la copia della carta di circolazione: la copia della carta di circolazione viene trasmessa, sì o no?

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

PRESIDENTE. Non viene trasmessa più perché la legge è stata disapplicata?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Perché la legge è stata modificata, il codice della strada, per quanto riguarda le immatricolazioni dei passaggi di proprietà, per effetto del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, ha introdotto una norma speciale, che fissa i dati e le modalità di cooperazione.

Altra questione è il cambio di residenza. Faccio un passo indietro. Prima ancora del citato DPR n. 358 del 2000, le immatrico-



lazioni dei passaggi di proprietà avvenivano a sportello. Il cittadino veniva presso la motorizzazione a fare la sua immatricolazione, noi gli rilasciavamo la carta di circolazione in copia originale, più una «copia». Quella copia andava al pubblico registro, che aveva sessanta giorni di tempo per iscrivere quel veicolo nei suoi registri. Con il DPR n. 358 del 2000 si è modificato il sistema, che è un sistema telematico di cooperazione. Le immatricolazioni possono essere richieste dal cittadino o direttamente presso gli uffici pubblici o attraverso studi di consulenza automobilistica, che adesso cominciamo a definire STA. Si trasmettono le formalità, le richieste di immatricolazione e di iscrizione al proprio registro in via informatica. Avviene la trasmissione, c'è la cooperazione tra le due banche dati, noi diamo tutti i dati necessari al pubblico registro per emettere il CDP, nel quale c'è il telaio, che diamo noi, la potenza in kilowatt, che diamo noi, la definizione della carrozzeria (tipo, variante, versione), che diamo noi, perché il pubblico registro scrive la proprietà, non ha gli aspetti tecnici, che diamo noi. Questo consente al pubblico registro di svolgere tutte le sue attività nei confronti dell'assunzione dell'IPT. Storicamente, è competenza del pubblico registro o dell'ACI individuare l'imposta di trascrizione provinciale, a seconda degli algoritmi che ogni provincia dà per definire il *quantum*, poi ci sono dei tempi per trasferire quell'imposta alla provincia competente.

L'onorevole fa riferimento a un'altra questione, quella della modifica di residenza che il cittadino ha nel corso del tempo. Il cittadino cambia casa, e ovviamente questo è un dato importantissimo per quanto riguarda la circolazione del veicolo. Laddove viene fermato un veicolo, la residenza deve essere annotata. Non c'è una norma espressa per lo scambio di dati in digitale per questo, e quindi si va con la precedente situazione, prevista dal codice del 1992.

Lo stesso accade per le perdite di possesso, che non abbiamo dal pubblico registro. Siccome il nostro CED è punto di riferimento per le banche dati degli Stati membri dell'Unione, quando uno Stato

membro mi chiede se un veicolo è stato rubato, io non faccio l'interrogazione. Lo potrei ben dire se avessi questo dato trasferito dal pubblico registro, di cui le assicurazioni chiedono la perdita di possesso, altrimenti non risarciscono il cittadino. Io devo fare una *query* a tutte le banche dati del Ministero dell'interno per rispondere a una domanda dell'omologo organo accertatore della Francia, della Germania, dell'Olanda.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Mi pare che la Sua risposta sia un po' diversa. Non trasmette in maniera digitale, perché non è obbligato a farlo, non perché c'è qualcuno che non gli spiega come mai vogliamo questo certificato. Così sembrava dall'intervento precedente.

Allora, la domanda è: visto che, però, comunque c'è un codice dell'amministrazione digitale, che in qualche misura interviene anche su queste norme «obsolete», come mai non andate in questa direzione, visto che bisogna arrivare al documento unico, alla carta di circolazione unica?

MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Il documento unico è una scelta non dell'amministrazione, ma del Governo. Ovviamente, da servitori dello Stato, noi faremo di tutto per accompagnare questa misura.

Con la previsione del documento unico questa cosa non ci sarà più. Il documento sarà uno, non ci saranno più i due documenti, tutto verrà valorizzato nel documento unico. Sarà nella carta di circolazione che si troveranno gli estremi del proprietario. Viene messo in chiaro che colui che è intestatario diventa anche proprietario. Questo è un divenire che avremo non so quando, non ho ben capito quando sarà promulgato questo decreto, che leggeremo. Al momento, ancora non è stato promulgato nulla, la questione è in una situazione endoprocedimentale all'interno dei ministeri competenti e della Presidenza del Consiglio. Lo leggeremo e, con le strutture dell'ACI, cercheremo di trovare le so-

luzioni per meglio affrontare la nuova modalità di realizzazione di questo nuovo progetto di grande semplificazione. Lo vedremo. Al momento, la situazione sta nei termini di cui abbiamo detto poc'anzi.

**PRESIDENTE.** Do ancora la parola alla collega Bruno Bossio, per l'ultima domanda su questo tema, che mi sembra abbiamo sviscerato a sufficienza.

**VINCENZA BRUNO BOSSIO.** Quest'ultima frase mi pare promettente, con buoni auspici sul percorso.

Ho una domanda a proposito del rapporto con AgID, sulla stesura del piano triennale. Soprattutto, perché al portale dell'automobilista non avete ancora immaginato di poter far accedere attraverso SPID ?

**PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti.** È un'attività in corso. Ovviamente, noi dobbiamo fare i conti anche con le risorse di bilancio, che sono, come ben sapete, anche giustamente, limitate. Dobbiamo programmare i diversi interventi con una certa cura affinché gli stessi rientrino nell'ambito delle nostre possibilità di spesa.

È evidente che è un'utilità che percepiamo anche noi, soprattutto adesso che SPID ha raggiunto quasi 1,3-1,4 milioni di cittadini registrati. Ovviamente, rispetto ai 6 milioni di utenti registrati sul portale dell'automobilista, non è ancora una massa critica, ma per noi è assolutamente interessante. Probabilmente, ci saranno molte sovrapposizioni, ovvero forse questi 1,3 milioni fanno parte, in gran parte, degli utenti già registrati al portale dell'automobilista, ma non c'è assolutamente nessuna preclusione, anzi c'è un nostro interesse a che il cittadino registrato SPID possa accedere al portale dell'automobilista.

Ovviamente, non c'è nessun problema a federarsi come portale dell'automobilista, a fare un'azione di *trusting* che consenta di accedere chiedendo al cittadino che accede al portale dell'automobilista eventualmente di integrare alcune informazioni che evidentemente in SPID non vengono fornite, quale può essere il numero della patente,

che invece consentono, nella registrazione, di avere accesso diretto, senza richiederlo, a una profilazione individuale che aiuta nella navigazione dei diversi servizi. È una cosa di interesse.

Peraltro, all'interno dell'affidamento in corso, come vi dicevamo l'altra volta, l'attuale contratto di *outsourcing* va a naturale scadenza alla fine del 2017. È in corso l'attività per la nuova procedura di gara, per il nuovo affidamento, all'interno del quale evidentemente è ricompreso anche l'adeguamento del portale dell'automobilista per renderlo *compliant* con l'autenticazione SPID.

**PRESIDENTE.** Confermo che almeno uno dei vostri utenti è anche SPID, per motivi personali.

Oltre alla procedura che ci ha detto l'onorevole Bruno Bossio, esistono altre procedure per cui trasmettete informazioni non in modo telematico ad altre pubbliche amministrazioni ?

**PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti.** Non so darle la certezza al cento per cento, ma ritengo di no.

**PRESIDENTE.** Voi state facendo un altro contratto. Ci sono vari lotti su SPC, che fanno riferimento sia alla connettività sia alla possibilità di trasformare in *cloud* i sistemi. Alcune amministrazioni hanno deciso di non fare più contratti come facevano prima, ma di utilizzare le convenzioni per lo sviluppo dei loro sistemi. Avete valutato questa possibilità ? Mi sembra di capire di sì. Come mai non vanno bene per voi le convenzioni in essere e avete deciso di fare un nuovo un nuovo bando e non semplicemente utilizzare i vari servizi già a convenzione ?

**PASQUALE D'ANZI, direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti.** Come diceva l'architetto, quello che è ragionevolmente e senza rischi utilizzabile lo utilizziamo per comodità di esercizio, assolutamente.

Sul *cloud* c'è da fare un discorso a parte. Sulla possibilità di utilizzarlo in luogo di apparecchiature e attrezzature dell'amministrazione stiamo riflettendo, ma ancora non riteniamo di poter completamente pensare che quella di affitto-noleggio di *hosting* presso sedi esterne o altro sia una soluzione praticabile.

PRESIDENTE. Il motivo? C'è un indirizzo molto chiaro del Governo di andare nella direzione di virtualizzare e di centralizzare i *data center*, un indirizzo che ormai va da anni avanti. Perché voi, invece, ritenete che non sia il caso di farlo?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Noi abbiamo virtualizzato l'infrastruttura, nel senso che non abbiamo più silos e *server* fisici dedicati alle funzioni. A via Carracci abbiamo un'infrastruttura completamente virtualizzata, a eccezione del *database*, come dicevamo l'altra volta.

Se avete presente la *slide* di architettura logica, abbiamo un sistema di autenticazione, di portale, di *integration layer* e di *business layer*, quindi tutta la parte *application* e autenticazione, che è su piattaforme aperte, OpenAM, JBoss, Liferay, ed è virtualizzato. Abbiamo, quindi, come dicevamo, 100 *server* fisici, 700 *server* virtuali, circa 2.400 CPU, 500 *core*, che sono a disposizione di tutti i servizi.

PRESIDENTE. I 700 *server* virtuali potrebbero essere spostati sul servizio IAS fornito dalla convenzione Consip.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. È chiaro che tutte le attività di sviluppo e di collaudo prescinderebbero da questa cosa.

PRESIDENTE. Sì, ma nella stessa convenzione, a fianco dei servizi IAS, ci sono anche servizi di sviluppo e manutenzione.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Presidente, questa è una cosa pos-

sibile, ma riteniamo che, soprattutto alla luce...

PRESIDENTE. Sto cercando semplicemente di capire il motivo per cui Consip ha fatto una gara per quel lotto, se non sbaglio, da circa 500 milioni di euro e voi decidete di non utilizzarlo. Quali sono gli ostacoli a utilizzare quella convenzione?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Gli ostacoli a utilizzarla sono sostanzialmente legati alla necessità, che a oggi abbiamo implementato e risolto, di gestione unitaria del contratto, che, da un lato, porta il contraente, il fornitore potenziale a essere normalmente un raggruppamento temporaneo di imprese (ci sono diverse componenti); dall'altro, produce per noi un vantaggio di effettivo monitoraggio del servizio reso.

PRESIDENTE. Secondo Lei, l'adesione non assicurerebbe un effettivo monitoraggio?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Comunque, io dovrei fare la gara per poter gestire altri servizi, che possono essere il *service desk*, il *call center*...

PRESIDENTE. Perché non ci sono, in convenzione Consip, questi servizi?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Sono altri contratti, altri fornitori.

PRESIDENTE. Sto cercando di capire se l'offerta Consip copre le necessità dei vari ministeri o no. Quelle bandite sono gare consistenti: secondo voi, non coprono tutte le esigenze?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. La nostra esperienza è che tutte le esigenze *general purpose* sono perfettamente coperte dalle gare Consip. Quando esistono delle specificità particolari — e

riteniamo che il CED, anche per come si è sviluppato, anche per gli investimenti che sono stati fatti in questa direzione, abbia assunto connotati e peculiarità molto al di là rispetto alla *general purpose* — la capacità dei contratti Consip di modellarsi su situazioni diverse da quelle su cui sono state pensate... Sono operazioni complesse, che non sempre portano al risultato...

PRESIDENTE. Questo perché il *software* sviluppato è particolarmente complesso, e quindi serve un *know how* che deriva dal fatto di averlo sviluppato negli anni?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Anche per quello, presidente. Noi abbiamo alcune parti di applicazione scritte in COBOL. Noi siamo un'amministrazione di vecchissima informatizzazione, che dalla fine degli anni Settanta ha avuto la necessità di informatizzare i propri processi, quindi abbiamo una stratificazione abbastanza importante, nonché una complessità intrinseca del sistema informativo attuale, che, a nostro avviso, per il momento rende abbastanza difficile un'adesione senza rischi a contratti *general purpose*, che non ci danno la sufficiente garanzia di customizzazione. Ovviamente, è una valutazione, come tutte, opinabile.

PRESIDENTE. È una valutazione che prendiamo in considerazione.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Non abbiamo avuto forse il coraggio — non lo so, lo dico con tutta l'umiltà di questa scelta dell'amministrazione — di muoverci nella direzione dell'adesione al contratto *general purpose*, che evidentemente non poteva e non doveva prevedere delle clausole, che per noi sono fondamentali.

PRESIDENTE. Ad esempio?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Francamente, non lo so fare un esempio.

PRESIDENTE. Ha detto che non prevede delle clausole che sono fondamentali e pensavo ne avesse in mente almeno una.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Perché non è stato costruito per noi.

PRESIDENTE. Non ha in mente, però, una clausola che non c'è. Semplicemente, non credo che ci sia.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Quella configurazione di servizi che a noi serve sicuramente non c'è, che può essere il rapporto con gli operatori professionali, la remotizzazione della stampa di documenti o il trasferimento della stampa del tagliando di aggiornamento alle officine di revisione. Questo non c'è, ma non può e non deve esserci. Ci sono dei percorsi e dei processi probabilmente analoghi, ma che avrebbero bisogno di una customizzazione, di un'integrazione e di un *testing* non banali, anche perché noi operiamo sempre in soggezione di esercizio. Non è che quando cambia l'*outsourcer* o quando cambia il modello di gestione, non si fanno più gli esami di patente, non si fanno le revisioni, si fermano per un mesetto e poi si riprende. Noi ci muoviamo, appunto, in soggezione d'esercizio.

Abbiamo oggi investito, perché tutte le apparecchiature — sarà un bene, sarà un male, non lo so — sono di proprietà dell'amministrazione, nel perimetro dell'amministrazione. Sono investimenti anche pensati per coprire adeguatamente le esigenze future. Oggi, un cambio di modello così radicale è una cosa che, per quanto consideriamo anche sempre le potenzialità del *cloud* in termini di vantaggi per l'amministrazione, di manleva alla gestione di «ferro», di impianto elettrico, di condizionamento e tutto il resto...

PRESIDENTE. Di rapporti con i fornitori.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Per noi, l'adesione a SPC...



MAURIZIO GIROLAMO VITELLI, *responsabile della direzione centrale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. È una mano santa.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. È magnifica. Anche lì, però, nel passato, in termini di customizzazione del servizio, di certezza della banda utilizzata, di certezza addirittura che si stesse utilizzando il canale principale o il canale di *backup*, spesso non siamo riusciti ad avere quest'informazione dal fornitore.

PRESIDENTE. Nella precedente convenzione. In questa nuova ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Speriamo davvero che ci sia un miglioramento anche in questo.

A fine convenzione, abbiamo notato come fosse diventato praticamente impossibile un ampliamento di banda su alcune sedi periferiche dell'amministrazione che comportasse investimento fisico, quindi cablaggio da parte del fornitore. Evidentemente, certe iniziative di natura infrastrutturale e che comportano investimento, se a inizio percorso della convenzione attiva possono essere ragionevoli e remunerate, nel corso della convenzione, a fine convenzione possono esserlo meno. Ripeto, però, che rischia di essere troppo generico. Do qualche spunto per rappresentare il fatto che giudichiamo una grandissima opportunità i centri di committenza, le convenzioni e i contratti preconfezionati a cui possiamo aderire, ma abbiamo qualche timore e qualche remora, perché nel passato qualche difficoltà c'è stata, anche rispetto ai contratti di *global service* e di manutenzione. Se, ancora una volta, per le situazioni standard, *general purpose*, cioè gestioni di uffici, ambienti destinati al lavoro d'ufficio corrente, si sono rivelate perfette, sulla gestione di attrezzature specifiche, di impianti speciali, sulla gestione del CED e sulla manutenzione che a quelle componenti deve essere riservata — necessariamente diversa, che ha bisogno di mae-

stranze, attenzioni, presidio diversi — nel passato qualche difficoltà nell'adesione al contratto di *general purpose* l'abbiamo avuta. D'altronde, pensi che desta poco stupore il fatto che la customizzazione di un contratto pensato per fare altro non sia priva di spine. Probabilmente, si riesce anche bene, ma non è assolutamente un percorso in discesa.

PRESIDENTE. Avete valutato possibili sinergie con altre pubbliche amministrazioni, in realtà anche all'interno della vostra amministrazione ? Il vostro Ministero non rispetta l'articolo 17 del codice dell'amministrazione digitale, nel senso che non ha ancora individuato un unico responsabile della transizione al digitale, tant'è che ci sono *budget* diversi, sempre sull'ICT, su strutture diverse.

Nell'esempio di cui parlavamo prima, ci potrebbero essere sinergie, però, con ACI e con ACI informatica rispetto ad alcuni sistemi o, per la stampa delle patenti, immagino con il Poligrafico dello Stato. Avete valutato questo ?

Giusto per concludere il discorso che facevamo prima, da qui a tre anni, avete in programma una graduale transizione verso un centro di calcolo unico, magari utilizzando centri di calcolo di altre amministrazioni, o no ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Sul fatto che abbiamo considerato cooperazioni applicative con...

PRESIDENTE. Non solo cooperazioni applicative, ma proprio sinergie, nel senso di dire che si può usare il *software*, l'*hardware* o il processo di qualcun altro, in convenzione.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Sì, assolutamente.

PRESIDENTE. Nel senso di comprare le licenze tutti insieme, una sola volta.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Abbiamo messo in piedi, a titolo esemplificativo, un portale cartografico al servizio di tutta l'amministrazione, su piattaforma aperta, OpenStreetMap, che mettiamo a disposizione di tutte le componenti dell'amministrazione che abbiano bisogno della cartografia. Ne ha bisogno il portale dell'automobilista per il posizionamento degli uffici della motorizzazione o delle officine; ne ha bisogno il CCISS per la rappresentazione...

PRESIDENTE. Chiedo scusa, intendevo a livello di spesa, non a livello di fruibilità dei servizi. Voi avete bisogno di comprare una serie di beni e servizi: avete valutato casi in cui, anziché comprarli, li utilizzate da un'altra pubblica amministrazione o da un altro... ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Assolutamente. Abbiamo fatto questo tipo di ricerca sistematicamente, ogni volta che abbiamo dovuto affrontare un nuovo investimento, anche in ragione della limitatezza delle risorse. Chiunque conosca l'informatica sa che non si può pensare di continuare a sviluppare sistemi informativi a parità di *budget*. Bisogna investire di più, ogni anno, per crescere adeguatamente, per essere *up to date* e nelle condizioni di affrontare adeguatamente tutte le esigenze funzionali che abbiamo. Abbiamo sistematicamente fatto la ricerca di prodotti di riuso all'interno del mondo della pubblica amministrazione.

PRESIDENTE. Con quali risultati? È interesse della Commissione anche trovare casi in cui la norma sul riuso ha avuto successo. Purtroppo, non è molto frequente.

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Noi abbiamo un solo caso di successo,

ovviamente in qualche necessità di customizzazione – non è sempre banale, come sapete benissimo – sul controllo di gestione, riuso di sistema informativo del MEF, protocollo stipulato per il riuso con la Ragioneria generale dello Stato, la parte del dipartimento trasporti con la Ragioneria generale dello Stato, e riuso del sistema...

Col senno di poi, sono bravi tutti, quindi è facile dirlo dopo, ma gli oneri di customizzazione sono stati estremamente pesanti.

PRESIDENTE. Scusi, chi era il fornitore ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. IBM. Erano quasi comparabili con le opportunità di approvvigionamento di un sistema *ex novo*, ovvero la componente effettivamente riusabile non si è rivelata preponderante, maggioritaria. È un caso di successo, perché sicuramente in termini di tempi d'implementazione e di modalità di affidamento, tutto ciò ha prodotto vantaggi.

PRESIDENTE. Scusi, ma quindi il MEF ha un'*in house*, che è Sogei, e a fare il *software* per il controllo di gestione è IBM ?

PASQUALE D'ANZI, *direttore dell'ufficio di coordinamento del capo dipartimento trasporti*. Io sono amministratore del settore trasporti. Non lo so.

PRESIDENTE. Non lo sa. Se avete usato il sistema di controlli di gestione del MEF e il fornitore era IBM... Non si finisce mai di imparare.

Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 9.40.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 6 luglio 2017*



PAGINA BIANCA



\*17STC0024010\*