

**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

33.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 MAGGIO 2017

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO COPPOLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Minenna Mauro, <i>direttore generale di ACI</i>	
Coppola Paolo, <i>presidente</i>	2	<i>Informatica Spa</i>	3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 20
Audizione del Presidente di ACI Informatica, Angelo Sticchi Damiani:		Mucci Mara (CI)	5, 14, 18
Coppola Paolo, <i>presidente</i>	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 19, 20	Pensa Vincenzo, <i>direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI</i>	5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 18
Bruno Bossio Vincenza (PD)	8, 13, 18, 19	Sticchi Damiani Angelo, <i>presidente di ACI Informatica</i>	2, 15

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 Presidente di ACI Informatica, Angelo Sticchi Damiani.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Presidente di ACI Informatica, Angelo Sticchi Damiani, accompagnato dall'ingegner Mauro Minenna, direttore generale ACI Informatica Spa, e dal dottor Vincenzo Pensa, direttore della direzione sistemi informativi ed innovazione dell'ACI, 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 al dottor Sticchi Damiani di fornire un qua-

dro esplicativo quanto più ampio possibile dei suoi compiti e dell'esperienza maturata durante il suo mandato.

Ricordo ai commissari che Angelo Sticchi Damiani è presidente di ACI Informatica dal 2014, nonché presidente di ACI dal 2011 (riconfermato fino al 2020).

ACI Informatica nasce nel 1977 dalla trasformazione di SICREO Spa (Società Italiana Calcolo e Ricerca Economica Operativa), azienda informatica fondata nel 1960. A partire dai primi anni Ottanta, ACI Informatica fornisce il supporto informatico ai processi di gestione del Pubblico Registro Automobilistico (PRA) e delle tasse automobilistiche e nel 2005 arriva a quattrocento dipendenti.

Cedo dunque la parola ad Angelo Sticchi Damiani per lo svolgimento della relazione introduttiva, al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari.

ANGELO STICCHI DAMIANI, *presidente di ACI Informatica*. Grazie per questo incontro. Penso che sia importante esplicitare la realtà di ACI Informatica, quello che è e quello che potrebbe diventare.

ACI Informatica nasce nel 1960 sotto altro nome ed è una delle tante cose straordinarie che ha fatto per ACI il principe Filippo Caracciolo di Castagneto, presidente per oltre vent'anni del nostro ente. Nel 1960 c'era una grande visione – immaginiamo un po' – poi nel 1977 il discorso si è affinato, ammodernato. Oggi ritengo, senza esagerare, senza enfasi, che ACI Informatica sia veramente un centro di eccellenza.

Su ACI Informatica, a partire dai miei predecessori, si è investito molto. Si è investito, perché si è ritenuto che avevamo un grande dovere nei confronti degli automobilisti, quindi dei nostri utenti, di offrire un

servizio di altissima qualità. Abbiamo riversato su questa società una buona parte dei nostri utili, proprio perché eravamo convinti che la sfida, come dicevo, soprattutto guardando al futuro, fosse nel renderci completamente autonomi, con una società *in house providing* che coprisse le esigenze di ACI per ciò che riguarda sia la gestione del PRA sia quella delle tasse. Abbiamo ritenuto di creare qualcosa che all'occorrenza — speriamo che questo accada — possa essere ancora più di supporto alle attività a noi confacenti che oggi svolgono altri ministeri, altre realtà a noi vicine.

Abbiamo soprattutto voluto, attraverso quest'azione politica forte, creare qualcosa che fosse pronto alla sfida del digitale. Su questo, in tempi non sospetti, ma poi lascerò la parola ai due miei colleghi perché specificino meglio questo discorso — io sto dando un quadro della parte politica — nel 2014, alla morte del compianto dottor De Vita, vicepresidente vicario dell'ACI, che aveva accompagnato ACI Informatica per quasi vent'anni, ho ritenuto di essere io la persona più adatta — ma me l'hanno chiesto un po' tutti —, perché ACI Informatica è il vero cuore dell'ACI. ACI Informatica è strategica. Ecco perché è difficile che non ci sia un forte collegamento nella stessa persona, o comunque in persone vicinissime, tra la presidenza dell'ACI e la presidenza dell'ACI Informatica.

Per ciò che riguarda una descrizione più dettagliata, più tecnica, parleranno il direttore generale di ACI Informatica, l'uomo che governa ACI Informatica e il dottor Pensa, dirigente di prima fascia, che appunto segue da anni i servizi informatici ed è l'interfaccia interna che abbiamo con ACI Informatica. Questo è molto importante anche per capire i ruoli.

Adesso, con il permesso del presidente, passo la parola all'ingegner Minenna.

PRESIDENTE. Prego.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Abbiamo provato, in poche *slide*, a darvi un quadro di ciò che la società sta facendo su un primo strato,

che è quello delle infrastrutture abilitanti e degli strati di infrastruttura sia applicativa sia tecnologica. Poi proveremo ad approfondire «in verticale» sull'esperienza di ogni canalità che stiamo pensando e stiamo offrendo ai cittadini automobilisti.

Come terza dimensione, ci sono le nostre interazioni con la pubblica amministrazione, avendo sullo sfondo l'intenzione di rispondere ad alcune delle domande *core* che abbiamo notato nella vostra istituzione: qual è lo stato dell'informatizzazione attuale; l'utilizzo dell'*open source*; i temi di interoperabilità e interconnessione con le banche dati; i nostri rapporti con AgID ed altro. Abbiamo provato a inserire queste informazioni trasversalmente alla presentazione.

Illustro soltanto due fatti tecnici. ACI Informatica opera in regime di *in house providing* ed è soggetta a controllo analogo. Vuol dire che lavoriamo su *budget* autorizzativo al rimborso dei costi e in una logica per la quale siamo, a tutti gli effetti, più una divisione societarizzata di ACI che una società autonoma. Questo si vede con grande chiarezza nelle modifiche statutarie del 2014 e in quelle più recenti, fatte adesso, in avvicinamento ai nuovi adeguamenti richiesti. Per tutti gli effetti, siamo soggetti al codice pubblico degli appalti, facciamo assunzioni con percorsi di evidenza pubblica e via scorrendo. Questo è importante perché si tratta di una società che dal 2014, in buona misura, negli ultimi quattro anni, ha cambiato radicalmente pelle su un piano formale, prima ancora che sostanziale.

Entrando negli aspetti della sostanza, il primo strato sono le sale e «il ferro», l'*hardware*. Qui ho provato a enucleare e a raccontare un'infrastruttura che è stata pensata dall'inizio per essere altamente affidabile. Noi abbiamo un *building* organizzato su una collina, logicamente e fisicamente separata in quattro grandi sale e due lati, quindi con la logica di avere 2 mila metri quadri, quattro sale CED, di cui una è in questo momento vuota, per circa 700 metri quadri. È la prima foto che vedete. C'è un petabyte macro tutto di *storage* gestito su Sun e una complessità significativa, che ho saltato nella precedente tavola e ci torno

un istante: 400 mila punti funzione gestiti. Questa complessità di «ferro» è progettuale. Quest'alta affidabilità fisica corrisponde a un'alta affidabilità logica, per cui avete qui uno schema di massima che mostra come questa sala macchine sia un TIER III noi diciamo abbondante, nel senso che diventa un TIER IV nel momento in cui aggiungiamo il secondo elettrogeno, che abbiamo previsto di mettere a piano nel 2018.

Si tratta, a questo punto, di una delle pochissime realtà di pubblica amministrazione TIER IV. Già adesso, ha una serie di scelte progettuali importanti, non ultimo il fatto di avere una *disaster recovery* in CINECA, in questo momento, e una terza copia asincrona, che ci consente di ripartire dai dati della sera prima, per ovvi motivi. Da questo punto di vista, credo che le scelte progettuali siano state importanti.

In dualità rispetto a queste scelte progettuali sul «ferro», potete vedere che abbiamo la scelta di avere una *control room* con un monitoraggio, peraltro basato sul sistema Nagios, quindi con una scelta di *open source* per tutta la strumentazione dei collegamenti. L'approccio è strettamente ISO 20000, quindi utilizziamo ITIL come logica di gestione da parecchio tempo, dunque l'*incident*, il *problem management*, la gestione del monitoraggio ed altro. È appena il caso di dire che queste scelte progettuali nascono proprio nel modo in cui la cosa è stata pensata, quindi l'infrastruttura nasce per quest'alta affidabilità e per avere questo tipo di monitoraggio.

La seconda dimensione che credo possa essere veramente raccontata come un punto d'eccellenza è il fatto di aver dall'inizio collaborato con il CNAIPIC (Centro Nazionale Informatico per la Protezione delle Infrastrutture Critiche) per tutti gli aspetti, essendo appunto quella del PRA un'infrastruttura di natura critica. In realtà, la collaborazione con il Ministero dell'interno e con la Polizia si dispiega anche su altri argomenti, con la realizzazione di altre cose per loro. Il ritorno che abbiamo avuto in termini di *know-how* è di realizzare sistemi di sicurezza basati su *open source*. Siamo parlando di uno *step* basato su

Elasticsearch, Logstash e Kibana. Abbiamo la possibilità di fare delle analisi di *penetration* veramente molto buone e con un *know-how* interno su quest'argomento.

Questa è la sala controllo.

PRESIDENTE. *WannaCry*, quindi, non vi ha toccato?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Toccando legno, no, presidente.

Nella logica della massima trasparenza, abbiamo rilasciato in *street view* tutta la visitabilità del nostro CED, quindi potete andare sul sito *informatica.aci.it* e vedere le sale, fatto salvo che, se la cosa dovesse essere di vostro interesse, sarebbe per noi più che un onore potervi mostrare dal vivo tutte le scelte architettoniche e tecnologiche che abbiamo realizzato, fatemi dire anche con personale interno e un *know-how* che ritengo essere un'eccellenza distintiva. Io sono in ACI Informatica da quattro anni e ho trovato persone con le quali possiamo parlare di tecnologia su tutti gli *step* della pila.

Il sito di ACI Informatica è l'altro puntatore che vi lancio, soltanto perché è stato appena rilasciato, congegnato per poter raccontare questi strati di infrastruttura e «verticalmente» raccontare le esperienze per le quali siamo al fianco di ACI. Ribadisco questo punto, perché credo che sia il punto di snodo di questa parte della presentazione: ACI Informatica opera per ACI e opera per tutte le pubbliche amministrazioni che interloquiscono con ACI. La prima *slide* verticale è quella del PRA. Troverete sul sito di ACI Informatica ogni informazione, con la massima trasparenza su ciò che stiamo facendo e per chi. Evidentemente, questo può essere un canale di interlocuzione per tutti gli ulteriori approfondimenti che dovessero essere d'interesse.

Questa è la prima parte. Abbiamo provato adesso a pensare a una seconda parte di racconto, che riguarda l'esperienza omnicanalesull'erogazione dei servizi. Qui passerei la parola al dottor Pensa, perché il racconto è un racconto di ACI.

PRESIDENTE. Prego, ingegnere.

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. L'ingegner Minenna, con questa rapida *overview*, ha illustrato le linee di sviluppo e di investimento fatte sul sistema informativo ACI che ne mettono in evidenza lo stato di evoluzione, l'efficienza, la sicurezza finora raggiunta.

C'è, però, un altro modo, a nostro avviso, di valutare l'adeguatezza di un sistema informativo, e cioè mettersi dalla parte del cittadino e vedere quale risultato, quali servizi questi sistemi sono in grado di fornire e di garantire.

Questo modello omnicanale e *customer-centric* di fatto è stato uno dei *driver* che ha indirizzato il nostro sviluppo nei progetti e nella realizzazione delle attività che oggi rapidamente illustreremo, ma siamo a disposizione per ogni approfondimento.

In questa scheda, che spero sia chiara, abbiamo immaginato una sorta di *customer journey*. Al centro c'è SPID, il Sistema Pubblico di Identità Digitale, che è una delle chiavi di accesso ai nostri servizi, ma immaginiamo un cittadino che debba espletare una pratica automobilistica – a questo servono le tecnologie, a rendere le cose più facili e più fruibili. Già oggi, da casa può avere un primo *set* di informazioni, può prenotare presso l'ufficio la visita, e quindi fissare un orario in cui recarsi. Immaginando che abbia la necessità di spostarsi, potrà prenotare il suo posto in fila facendolo direttamente attraverso lo *smartphone* e seguire direttamente sullo *smartphone* lo stato di avanzamento della fila, e arrivare così nell'ufficio nel momento in cui è più comodo, o comunque c'è...

MARA MUCCI. Come fate...attraverso.... ?

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. No, utilizziamo un'*app*, con la quale è possibile, agganciati al sistema di «elimina code», staccare il *ticket*, quindi prenotarlo, e seguire l'evoluzione dell'andamento della fila. Nei nostri uffici sarà accolto da un portale di accesso attraverso un servizio di *wi-fi*

gratuito che abbiamo già attivato da oltre un anno. Il portale di accesso sarà un portale informativo di orientamento. Successivamente, potrà accedere anche al servizio diretto che richiederà.

La nostra organizzazione è basata sul modello di isole multifunzione: sostanzialmente, si fa un accesso presso un unico punto, non c'è necessità di recarsi presso più sportelli, da un lato per pagare, dall'altro per prendere la modulistica e così via; si fa tutto in un unico posto. Si ottiene il servizio che si deve ottenere, il processo è interamente digitalizzato. Una volta terminato, c'è il rilascio del documento finale, che attesta l'esecuzione del servizio aggiornato, che è il CDP digitale.

Attivando il servizio *ArvisACI*, il nostro cittadino, in questo ipotetico percorso che stiamo illustrando, riceverà direttamente sulla sua casella di posta elettronica, su *smartphone*, tramite sms o tramite *app*, tutte le notizie, in modalità *push*, sull'aggiornamento della situazione giuridico-patrimoniale del suo veicolo. Sostanzialmente, con l'*app* avrà le informazioni e i servizi in ogni momento. Non è un sogno. Non sto descrivendo un'ipotesi, ma una realtà, che oggi già per oltre 18 milioni di cittadini si è concretizzata. Al momento, sono oltre 18 milioni i documenti digitali che abbiamo prodotto, realizzando uno dei più significativi e importanti processi di digitalizzazione integrale di un servizio della pubblica amministrazione di questo Paese. Non è Europa del nord. È Italia. E siamo anche orgogliosi di dire che, attraverso questo modello di servizio, oggi, per quei cittadini che hanno particolari problemi – immaginiamo disabili, malati lungodegenti, detenuti – forniamo anche dei servizi a domicilio. Questo significa che un funzionario raggiunge al domicilio indicato il cittadino, espleta il servizio, si paga, anche in questo caso con moneta elettronica attraverso *POS mobile*, senza alcun costo aggiuntivo. Per noi, questo è il servizio pubblico, ed è il modello che ho tentato di rappresentarvi attraverso questa scheda.

Qui abbiamo descritto un caso d'uso, tra i tanti che evidentemente avremmo potuto individuare e prescegliere. L'esempio è di

due cittadini che devono svolgere un passaggio di proprietà di un veicolo: si recano presso un'agenzia di pratiche automobilistiche, sono iscritti al servizio *AvvisACI*, l'atto viene svolto contestualmente, in tempo reale — i nostri uffici hanno un arretrato pari a zero su tutto il territorio nazionale — e, appena espletata la pratica, riceveranno un aggiornamento, sul loro *smartphone* in questo caso, che garantirà loro che quella pratica è andata a buon fine. Senza entrare troppo nel dettaglio, questo evita una serie di problemi legati a truffe, intestazioni fittizie, che nel passato evidentemente hanno avuto buon gioco, avvalendosi della farraginosità delle procedure e, soprattutto, della precarietà dei documenti cartacei.

Ovviamente, per fare questo, abbiamo dovuto dotarci di un sistema organizzativo imperniato sui nostri uffici, che sono presenti su tutto il territorio nazionale, in ogni provincia, e con un personale altamente professionalizzato e formato, dotato delle più avanzate infrastrutture tecnologiche e supporti.

Mi riferisco a *tablet* all'interno dei nostri uffici, sistemi imperniati su protocollo informatico, conservazione digitale, firma digitale per tutti i nostri funzionari, pagamenti con moneta elettronica e/o contanti, come il cittadino preferisce, sportelli multifunzione, con postazioni di lavoro dotate di apparecchiature idonee, fax multifunzione, stampanti e così via, sistemi eliminacode, possibilità di firme grafometriche e un modello che, attraverso la tecnologia e la digitalizzazione del processo, ci ha consentito di introdurre estrema flessibilità nella gestione dei carichi di lavoro.

Pensate che oggi siamo in grado di gestire i carichi di lavoro di un ufficio spostando le attività su un altro ufficio. Remotizziamo l'attività lavorativa, evitiamo il rischio dei picchi di lavoro e, soprattutto, non spostiamo persone sul territorio. Questa è una realtà che da oltre un anno stiamo realizzando con grande soddisfazione.

PRESIDENTE. L'attività è totalmente dematerializzata ?

VINCENZO PENSA, direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI. Il processo di servizio PRA è interamente digitalizzato. Chiaramente, siamo in una fase ulteriormente evolutiva. Inizialmente, abbiamo portato questo processo presso i punti di servizio esterni, quindi le oltre 6 mila agenzie di pratiche automobilistiche, che hanno la possibilità di accedere a questo servizio, e nei nostri uffici.

PRESIDENTE. Avete tolto la carta, quindi, da tutti i procedimenti ?

VINCENZO PENSA, direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI. Diciamo che il processo *paperless* è in stato molto avanzato. Ci sono ancora processi di servizio, soprattutto interni, che risentono del documento cartaceo, ma oggi il processo di servizio PRA è inizialmente dematerializzato, oggi digitalizzato.

Tanto per dare un ultimo numero, negli uffici pubblici, in questo caso, per lo svolgimento di pratiche automobilistiche, allo sportello telematico dell'automobilista accedono mediamente 1.350.000 cittadini l'anno. Di questi, 1.320.000 si recano presso gli uffici del Pubblico Registro Automobilistico e i restanti 30 mila presso gli uffici della Motorizzazione civile.

Molto sinteticamente, prima del 5 ottobre 2015, c'era il documento cartaceo consegnato dall'utente, soggetto a contraffazione, con conservazione a carico dell'utente, che crea immediatamente rischi di smarrimento, 300 mila casi l'anno, con costi per duplicati e così via. Ovviamente, c'è un costo di gestione della carta, di gestione della documentazione, con tutte le criticità.

Oggi, abbiamo: CDP digitale, 18 milioni di documenti rilasciati, quindi abbiamo anche una base solida su cui poter fare le prime valutazioni, conservato digitalmente. L'utente prende una ricevuta, se vuole, altrimenti direttamente sulla casella di posta elettronica ottiene la ricevuta digitale. Ovviamente, ha la possibilità di accedere in qualsiasi momento in modalità sicura. Non si può contraffare, smarrire e non ci sono costi di gestione.

PRESIDENTE. Ne può essere richiesta copia digitale ?

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. Se parla della stampa, sì.

PRESIDENTE. No, del *file*.

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. Sì, assolutamente.

PRESIDENTE. Firmato.

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. Lo troverà sulla sua *app*, firmato.

Forse, è il caso di dire che quello che ho illustrato è lo stato dell'arte a oggi. Quello che immaginiamo è il percorso dell'ultimo miglio, ed è il documento unico.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. La progettazione del certificato di proprietà digitale era, ed è, per noi il passo propedeutico nella direzione del documento unico, del quale si sta discutendo proprio in questi giorni. La nostra logica, in questo, era, ed è, che, fornendo una chiave forte di accesso dal lato del documento, della carta di circolazione, si potesse consentire l'accesso a tutti i dati di proprietà del veicolo per come attualmente li conserviamo, e quindi accedere a tutti i processi di dematerializzazione e digitalizzazione, tutte le *app* e quello che abbiamo raccontato finora.

D'altra parte, una chiave forte nella carta di circolazione vi è. In alto — lo vedete nel quadratino rettangolare rosso — c'è un codice univoco che identifica il libretto: utilizzando quel codice, in sostituzione del codice univoco che adesso consegniamo al cittadino per consentire l'accesso al certificato di proprietà, e modificando la natura del certificato di proprietà, cioè non facendone più un certificato a se stante, ma mantenendo soltanto i dati in esso contenuti, i processi di trasformazione, il documento unico è tecnicamente

realizzabile domani mattina semplicemente creando questa chiave di accesso.

È ben evidente che queste informazioni della parte di destra, queste di proprietà, per loro natura necessariamente devono rimanere in via telematica. Questo, peraltro, sta prescrivendo il decreto. Si pensi a un caso soltanto, il più eclatante: un fermo amministrativo avviene a insaputa del cittadino e fuori dal processo ordinato che abbiamo appena descritto. In questo caso, noi mandiamo al cittadino una notifica: caro cittadino, hai le ganasce fiscali, non puoi circolare. Questo dato non può apparire magicamente sul pezzo di carta, perché la carta non si modifica telepaticamente. Rimane, invece, con facilità in un contenuto digitale accessibile con una chiave d'accesso forte. La chiave d'accesso forte deve essere nella disponibilità del cittadino per ovvi motivi, altrimenti basterebbe la targa per accedere a tutti i dati di proprietà. Questa è, invece, una chiave sufficientemente riservata, univoca e forte, forte perché consente a quel punto soltanto a colui che possiede il libretto di accedere ai dati relativi alla proprietà.

Questo passaggio è quanto proponiamo e stiamo raccontando come immediata modalità per realizzare il documento unico, in una logica di stretto riutilizzo di tutto ciò che è stato realizzato fino a questo punto.

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. Ho dimenticato di dire che, per quanto riguarda la nostra attività, monitoriamo costantemente anche il livello di soddisfazione del cittadino attraverso un'analisi di *customer satisfaction*, affidata anche a terze parti, e che il raggiungimento degli obiettivi di *customer satisfaction* è componente del sistema di valutazione del *management* di ACI. Il raggiungimento degli obiettivi di soddisfazione fa parte, quindi, del *set* di obiettivi che i dirigenti devono raggiungere per accedere alle retribuzioni di parte variabile.

A completamento dei ragionamenti fatti finora, è stata realizzata anche una nuova *app*. Ne esisteva una precedente versione. Questa è una versione completamente reingegnerizzata, con una nuova architettura,

che sarà presentata il 24 maggio in occasione del Forum della Pubblica Amministrazione del 2017. È stata già oggetto di valutazione da parte della comunità nazionale di Chief Information Officer (CIO) e ha ricevuto un premio, ritirato il mese scorso a Milano, presso Google Italia. Anche Forum PA, attraverso una commissione appositamente istituita, ha ritenuto di concedere un premio al progetto EasyCar di ACI, che racchiude questi elementi che vi ho appena descritto. Il premio sarà consegnato il giorno 25 maggio, sempre nell'ambito del Forum della Pubblica Amministrazione. La piattaforma è semplicemente il momento conclusivo che racchiude tutti gli elementi di servizio che vi abbiamo detto, quindi il documento digitale conservato anche in *app*, la possibilità di accedere alle informazioni, in movimento, ovunque il cittadino ne abbia bisogno, ovviamente con una serie di servizi aggiuntivi.

Vi fornisco qualche numero, ma sono numeri ahimè non aggiornati.

PRESIDENTE. La mia richiesta di copia era relativa alla possibilità di scaricarlo e conservarlo.

VINCENZO PENSA, direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI. Sì, assolutamente.

MAURO MINENNA, direttore generale di ACI Informatica Spa. Con riferimento alla domanda specifica della copia, la possibilità di conservarlo — quello in PDF, per tale, si può, ovviamente, assolutamente scaricare...

PRESIDENTE. È un PDF firmato?

MAURO MINENNA, direttore generale di ACI Informatica Spa. È un PDF firmato, ma il ragionamento che portiamo è che, in realtà, il certificato in sé non è più essenziale ai fini dello svolgimento del processo. Mi spiego meglio. Il cittadino che si rechi in un'agenzia o al PRA soltanto avendo la carta d'identità e conoscendo la targa del veicolo accede *ipso facto* a tutta la documentazione relativa al certificato. Il certi-

ficato è stato tolto di mezzo, nel processo. Io ti do una certificazione, una fotografia in un determinato momento, con le notifiche ti avviso di tutto ciò che cambia. Non hai quel pezzo di carta (in cartaceo o in digitale), ma comunque accedi al processo semplicemente dicendo chi sei e la tua targa. Io controllo a sistema che chi sei corrisponde a quella targa, che puoi agire, prendo i dati del certificato digitale e da lì o apro la strada dell'atto digitale, opero per annotare in una nuova versione del certificato come è cambiato lo stato del veicolo, o, se ce n'è bisogno per altri processi, ci sono delle attività di materializzazione del documento.

VINCENZO PENSA, direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI. Dicevo che questi sono dei numeri per dare un'idea delle dimensioni in cui ci stiamo muovendo: i certificati sono 17 milioni...

MAURO MINENNA, direttore generale di ACI Informatica Spa. In realtà, trovate il dato più aggiornato, al solito, sul sito di ACI Informatica: sono 18.886.000. Questo è un dato in tempo reale. Stiamo dando massima trasparenza. Ovviamente, lo aggiorniamo ogni trenta secondi e interpoliamo... Fare una *select counter* nel *database* di continuo avrebbe un qualche impatto sulle *performance*.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Allora, è superata, questa *slide*.

MAURO MINENNA, direttore generale di ACI Informatica Spa. Essendo carta, quella non si autoaggiorna, come il libretto di circolazione.

VINCENZO PENSA, direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI. La prossima volta, la collegheremo direttamente al sistema che si aggiorna col contatore.

Un altro modo, anche questo per ponderare, misurare l'efficienza, l'efficacia e la solidità del sistema informativo, è valutarne anche il livello di integrazione e di collaborazione all'interno dei sistemi in cui opera. Noi operiamo all'interno del sistema

della pubblica amministrazione. Pertanto, con questa carta vogliamo dare semplicemente un'idea, anche se è impossibile in maniera puntuale e dettagliata, ma tanto per fissare alcuni principi.

Il Pubblico Registro Automobilistico è collegato con tutte le Forze dell'ordine, con la Direzione Investigativa Antimafia, con la Direzione Nazionale Antimafia, con il Ministero della giustizia, il Ministero dell'interno, il Ministero della difesa, il MEF, l'Agenzia delle entrate, il Ministero dell'ambiente, con il Ministero dei trasporti; con enti quali ISTAT, principali università, enti di ricerca; imprese quali concessionari, case automobilistiche, agenzie di pratiche auto, pubbliche amministrazioni locali. Oltre 3 mila comuni sono collegati con il sistema del Pubblico Registro Automobilistico, come tutte le province, gran parte delle regioni, il 90 per cento di fatto.

Credo che questo rappresenti un aspetto importante, che ci apre una finestra sul sistema della fiscalità dell'auto, su cui vorremmo svolgere un'ulteriore, breve sessione di approfondimento sull'aspetto legato alla fiscalità dell'auto.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Sì, brevemente, sul tema della fiscalità dell'auto abbiamo due dimensioni.

La prima dimensione è che, indipendentemente dal fatto se il processo di riscossione è gestito da ACI in concessione o no, per la gran parte delle regioni d'Italia, quelle che vedete marcate in giallo su quella cartina, c'è la possibilità di pagare la tassa auto e di farlo sul sito dell'ACI con il combinato disposto dello SPID per l'autenticazione su PagoPA. Questo è stato uno sforzo importante di allineamento. Stiamo lavorando con AgID per collegarci al WSDL, la nuova versione che dovrebbe migliorare l'esperienza utente. Il passaggio per PagoPA non è soltanto un adempimento. Per noi, è stata una cosa che abbiamo cominciato a fare già da un annetto abbondante. La prima dimensione, quindi, è quella dell'offrire questo portale di accesso, e di farlo con SPID e con PagoPA, andando poi a prendere tutte le caratteristiche innovative che verranno aggiunte su PagoPA.

Quanto alla seconda dimensione, quando andiamo a fare la riscossione sulle regioni per le quali abbiamo un regime di gestione in concessione — quelle che avete visto in giallo sono quelle per le quali comunque consentiamo di pagare la tassa, quelle marcate in blu sono quelle per le quali abbiamo la gestione del sistema informativo come relazione con le regioni — come vedete, l'incassato delle tasse in generale cresce, ma cresce anche la quota parte di regioni per le quali ACI offre questo servizio. Perché? Con la capacità che abbiamo sviluppato in ACI Informatica di fare analisi dati, riusciamo a mettere in correlazione fatti e, normalmente, a offrire anche una migliore incisività in fase di riscossione. Questi sono dati che abbiamo, peraltro, misurato e per i quali abbiamo qualche piccola zoomata.

Un elemento importante che riporto sul tema di PagoPA è che stiamo ragionando con AgID e con il commissario Piacentini per realizzare dei servizi a valore aggiunto attorno a PagoPA su tre dimensioni. Immaginiamo che sia fondamentale per tutti i servizi della pubblica amministrazione offrire tre macro-dimensioni: un posto nel quale conservare documenti digitali, in questo caso le ricevute di pagamento (riteniamo insensato che sia il cittadino a dover inseguire i propri cassetti e a cercare i pezzi di carta per dimostrare che ha pagato e immaginiamo di poter offrire un unico contenitore per tutte le ricevute di pagamento, indipendentemente dal fatto che questo pagamento sia avvenuto all'ACI, al tabaccaio, alla banca o all'ATM); un tema di scadenziario, quindi pensiamo che il cittadino debba essere avvisato delle scadenze delle cose che deve fare; un tema di notifica attiva, per cui l'amministrazione in modo *push*, come avete visto per il certificato digitale, come contiamo di fare anche per la tassa auto, avvisa laddove cambia lo stato del rapporto del cittadino con la pubblica amministrazione.

I ragionamenti fatti con l'AgID e con la Presidenza del Consiglio portano a immaginare che questo sia un *set* di meta-servizi generalizzabile, cioè che questo tipo di ragionamenti si applichi a tutti i temi Italia

Login, per intenderci. Noi immaginiamo di poter dare una prima *slice*, una prima fetta, sul tema della tassa auto, che non è banalissima, visto che si muovono su questo, come abbiamo visto, 5 miliardi e spiccioli di quattrini di raccolta, a cui si aggiungono, tra l'altro, 1,7 miliardi di raccolta sull'Imposta Provinciale di Trascrizione, che pure passano per l'ACI. Di quei 5 miliardi e oltre, noi abbiamo una raccolta per 3,4 miliardi: la somma dei due supera il 5 miliardi di euro di raccolta sui temi tributari, che gestiamo materialmente nelle infrastrutture di ACI Informatica operando per conto di ACI.

Altra dimensione del problema, come dicevo, è l'analisi *big data* e ontologia. Abbiamo fatto delle importanti attività con l'università La Sapienza di Roma e con l'università di Trento. Abbiamo fatto una mappatura ontologica del PRA e della parte di ruolo tributario. Peraltro, abbiamo cominciato a fare integrazione dati con basi dati eterogenee non nel nostro mondo.

Un esempio importante è questo. Quella di un cittadino che varchi una ZTL e che non abbia pagato il bollo auto è un'informazione importante, perché magari ha dichiarato la perdita di possesso, ha detto di non avere più l'auto. O la guida a sua insaputa... Se mettiamo in collegamento questi dati, ci mettiamo nella possibilità di fare attività fiscale, perché inseguiamo tutti quei casi nei quali il cittadino non ha pagato, mettendo in relazione basi di dati per le quali... Come voi mi insegnate, nel 2017 non è più questione di copiare dati da un bidone a un altro bidone. Il problema è mettere uno strato di integrazione. Questi sistemi ontologici consentono di fare *query* su sistemi eterogenei. Prendono il dato del comune, il dato del varco alla ZTL, il dato della fiscalità dell'auto, il dato del PRA e si può verificare, ad esempio che uno che ha detto che l'auto non l'ha più, e non paga pertanto la tassa sulla proprietà del veicolo, è stato identificato mentre passava in una zona a traffico limitato, o multato per un eccesso di velocità. Faccio due approfondimenti su questo aspetto. In Valle d'Aosta — che non è, con tutto il rispetto per

la regione, la più grande d'Italia — contiamo che si possano recuperare 10 milioni di euro sulla parte di fiscalità, in un triennio. Con la città metropolitana di Roma facciamo lo stesso lavoro per la parte di assicurazione e stiamo avviando altre collaborazioni con altre regioni. La logica è sempre questa: dove arriva denaro, dove si può andare, e non una logica vessatoria per la quale dico al cittadino che si è perso la ricevuta del pagamento che deve pagare di nuovo. Si dice, invece, al cittadino che c'è qualcosa che non va nei suoi dati, con il sistema che mi mostra che sta facendo qualcosa che non dovrebbe fare.

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. Concludiamo in breve con le iniziative pianificate.

In collaborazione con l'autorità AgID, abbiamo definito il piano triennale, che è in perfetta sintonia e coerenza con la presentazione che vi è stata fatta. Per quanto ci riguarda, è già in fase avanzata di realizzazione. È agli atti. Ovviamente, siamo disponibili a fornire ogni eventuale ulteriore informazione fosse necessaria.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Agli atti troverete questa presentazione in una versione leggermente più ricca, in cui abbiamo aggiunto alcune tavole, ma avremmo fatto tardi presentandole tutte. Trovate anche i numeri del piano triennale come discussi con AgID, articolati nelle dimensioni dell'infrastruttura materiale, di quelle immateriali, degli ecosistemi orizzontali e di quelli verticali. Ciò su cui facciamo maggiore investimento è, evidentemente, tutta la parte di digitalizzazione del PRA e tutta la parte del rapporto con la fiscalità dell'auto, ovviamente il *core* dell'attenzione di ACI.

PRESIDENTE. Possiamo ritenere pubblici i documenti che ci inviate?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Certo.

PRESIDENTE. Possiamo pubblicarli, quindi, anche sul sito?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Sono nel dispositivo di memoria USB che lasciamo agli atti.

PRESIDENTE. Io ho alcune domande da porre. Relativamente al CED, che tra poco sarà TIER IV, quindi del livello richiesto, o almeno su cui si orientava per il progetto di consolidamento dei *data center*, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti usa il vostro o ne ha uno separato?

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. La risposta è no, non usa il nostro CED. Hanno un sistema loro.

PRESIDENTE. Voi sareste in grado di ospitare le infrastrutture del Ministero dei trasporti?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Per quello che ci risulta dalle informazioni che abbiamo, e non sono di grande dettaglio, direi proprio di sì. Noi abbiamo 700 metri quadri già attrezzati, cablati, collegati in fibra, in continuità elettrica. In questo momento, consumiamo un 30 per cento dell'*horsepower* che abbiamo in termini di corrente elettrica o connettività. Direi proprio che, a lume di naso, saremmo nelle condizioni di farlo. Evidentemente, è uno studio che va avviato con i colleghi del Ministero.

PRESIDENTE. Ospitate sistemi di altre pubbliche amministrazioni o solo le vostre?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Già adesso ospitiamo sistemi di altre pubbliche amministrazioni. Mi vengono in mente quelli del Ministero degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, del Ministero per i Beni e le attività culturali, abbiamo poi delle attività in corso con il Ministero

dell'interno, di natura un po' più riservata.

PRESIDENTE. Solo parte?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Solo parte.

Mi faccia anche dire che abbiamo aperto un'interlocuzione, ormai da un paio d'anni, con AgID, e nelle varie versioni dei piani di consolidamento che avevano emesso c'erano dei momenti nei quali era previsto che fossero trasferite da noi parti di infrastrutture o intere infrastrutture.

Credo che in questo momento bisognerebbe creare un'occasione di raccordo con il dottor Samaritani per rimettere a piano queste cose. Credo che da parte loro ci sia la comprensione del fatto che siamo nelle condizioni di ospitare.

PRESIDENTE. Non ricordo quale sia la denominazione ufficiale nella normativa, ma ci sono dei punti strategici nazionali per i CED. Voi pensate di poter diventare...?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Sì, abbiamo le caratteristiche per farlo, abbiamo tutto ciò che occorre per questo. Abbiamo avuto un'interlocuzione con i colleghi su questo tipo di possibilità e opportunità in termini di controllo fisico agli accessi, controllo logico, monitoraggio, continuità operativa, continuità elettrica, tutte queste cose, e il fatto anche di stare nell'egida di quei controlli CNAIPIC sui temi di sicurezza.

PRESIDENTE. Un'altra domanda è relativa ai vostri servizi. In particolare, il certificato di proprietà è accessibile anche tramite API, tramite cooperazione applicativa? In generale, i vostri servizi, le banche dati, sono accessibili tramite API?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Abbiamo isolato le componenti di *back-end* dalle componenti di *web service* e ordinariamente abbiamo una esposizione RESTful (Representational State Transfer) di questi servizi. I nostri

stessi applicativi sono scritti consumando servizi sul *back-end* esposti in modo RESTful.

Un caso classico in cui questo consumo avviene è il *software* delle agenzie di pratiche auto, con noi non gestiamo. Noi esponiamo delle interfacce a servizi, che vengono consumate da applicazioni di terza parte, in questo caso integralmente private.

Stiamo anche facendo un lavoro di evoluzione. Immaginiamo di avere un catalogo formale di servizi consumabili. Questo è nel nostro piano d'azione del prossimo periodo, ma già adesso, se Lei fosse il proprietario di una piccola società che fa un gestionale per le agenzie di pratiche auto, io le do il manuale del modo in cui interfacciarsi con i *web service*, e quindi, in modo RESTful, andare a consumare i miei servizi.

PRESIDENTE. Voi utilizzate Consip; per lo sviluppo dei sistemi sviluppate internamente o fate dei bandi extra Consip, e in che percentuale, fatta cento la spesa ICT?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. La situazione attuale è che abbiamo una grande quantità di personale interno altamente professionalizzato. Faccia conto che, per ogni 10 addetti interni, utilizziamo un addetto esterno, come regola del pollice. Abbiamo in totale 515 addetti. Le persone applicate in ambito sviluppo sono circa duecento, separate sulla parte che fa *back-end*, caratteristico del PRA e delle tasse, e la parte che fa *front-end in presentation*, che quindi è più generalista. Utilizziamo una quantità di *spare*, soprattutto sulla parte di *overrun*, rispetto a questa capacità. Su questo acquisto di sviluppo informatico non abbiamo utilizzato Consip. Abbiamo fatto verificare in AgID i nostri contratti. I capitoli sono stati verificati e approvati da AgID. Stiamo adesso aprendo un'interlocuzione, abbiamo incontrato sei mesi fa, se ricordo bene, Consip, ci hanno presentato i loro contratti sulla parte di *application management* ed esposizione di servizi. Abbiamo aperto un'interlocuzione con loro per cominciare a consumare le gare che sono state realizzate

da loro. In questo momento, però, non abbiamo consumo su queste gare.

PRESIDENTE. State valutando, però, l'opportunità di utilizzare le convenzioni in ambito SPC?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Assolutamente, SPC lo utilizziamo.

PRESIDENTE. Come connettività?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Sì, come stato...

PRESIDENTE. No, tutta la parte di SPC relativa alla cloudizzazione.

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. Abbiamo incontri in corso con Consip e con i vincitori dei vari lotti, per avviare forme di collaborazione in diversi settori.

PRESIDENTE. Non avete, quindi, requisiti particolari che non rientrano nella tipologia dei contratti Consip? Ve lo chiedo perché nell'audizione con la Motorizzazione ci è stato detto, invece, che loro non accedono alle convenzioni Consip perché hanno requisiti particolari dei loro sistemi che non trovano soddisfazione nei contratti Consip. Abbiamo anche chiesto quali fossero questi requisiti, non ce l'hanno detto, finora. È interessante sapere se, invece, per voi le convenzioni Consip sono adeguate.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. È bene evidenziare che noi abbiamo un modello di funzionamento abbastanza diverso. Abbiamo internalizzato la gran parte del *know-how*, quindi è abbastanza difficile trovare consulenti o programmatori che operino... Normalmente, se incontra una persona per ACI Informatica, trova un interno. Questo è il *core* delle nostre attività.

Non c'è un'indisponibilità, tutt'altro. Stiamo valutando con Consip la possibilità di consumare alcune parti specifiche. Quanto alla parte di *cloud* esterno, per come è fatta

la nostra infrastruttura, in questo momento la stiamo valutando, ma, nella logica di disegnare un'architettura compatibile con quello. In linea di principio non siamo contrari a fare *container* e andarli a dispiegare fuori, lo stiamo studiando. Quanto a realizzare con Consip esposizione di servizi, una delle cose previste in uno dei lotti di quella gara, l'abbiamo aperta come interlocuzione, c'è la massima disponibilità a valutare. Non c'è un motivo ontologico per il quale non possiamo farlo perché abbiamo delle caratteristiche peculiari, ma sullo *spare*, perché sfruttiamo una nostra ricchezza, che è una competenza interna molto spiccata.

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

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Ringrazio per questa presentazione. Francamente, non ho seguito tutte le audizioni, ma credo che il livello di competenza tecnologica di ACI Informatica sia abbastanza particolare nel mondo della pubblica amministrazione.

A parte questo problema, vorrei capire meglio, e forse sarebbe il caso anche di descriverlo in maniera chiara, che cosa sta succedendo sul tema del documento unico. Sono convinta – in queste settimane abbiamo discusso anche in Commissione trasporti della questione – che ci siano molti pregiudizi e pochi elementi di chiarezza. Se ci aiutate a fare chiarezza, probabilmente faremo un'operazione utile anche per la pubblica amministrazione in generale.

Il provvedimento in discussione ha un obiettivo sacrosanto, che mi pare voi condividiate: nei fatti, superare carta di circolazione e certificato di proprietà e andare verso il documento unico. Il decreto, però, per come è stato approvato dal Consiglio dei ministri, lascia molti elementi di oscurità e di ambiguità su come dovrebbe essere questo percorso, ovvero come non sprecare, anche alla luce di quello che ci avete presentato stamattina, quello che è stato realizzato, soprattutto dal punto di vista della dematerializzazione, del servizio al cittadino, della capacità di integrazione e

tutto il resto. Vorrei capire come pensate che si possa arrivare al documento unico, nell'ottica di quella *slide* che vedeva il cittadino al centro del servizio, alla luce di questo decreto o se sia necessario andare a ulteriori approfondimenti e integrazioni che possano raggiungere questo risultato. Questa è la prima domanda.

Passo alla seconda domanda. Se avete questo *know-how* e queste competenze, come mai la Motorizzazione continua a fare gare per sviluppare il proprio sistema informativo? Poi magari vi chiederò – se potrete rispondere in seduta pubblica o in seduta segreta, non lo so – della notizia di ieri, uscita oggi sui giornali, relativamente agli accertamenti sulla gara di Poste e Motorizzazione.

Al di là dell'elemento patologico che ci potrebbe essere, che è tutto ancora da verificare visto che siamo garantisti, vorrei capire come mai, sempre nell'ottica della mia prima domanda, si va verso un certo tipo di gara anziché andare a un riuso. Si spinge sul riuso anche tra pubbliche amministrazioni lontane, la Calabria riusa il *software* dell'Emilia-Romagna, e poi questo riuso scompare in questo ragionamento. Ci potete spiegare meglio questa situazione?

MAURO MINENNA, direttore generale di ACI Informatica Spa. La domanda è articolata e proverò a fare del mio meglio per dare una risposta.

Quello che sta succedendo è che il fine – importante e più che condivisibile e che ci siamo mossi per tempo per ottenere – del documento unico si sta trasformando – questa è la nostra percezione – nel percorso, nel mezzo probabilmente meno efficiente ed efficace per ottenerlo. Per realizzare un documento unico, nell'era del *cloud*, dell'interoperabilità tra dati e servizi, non è necessario costruire un archivio unico. È necessario far sì che coloro che detengono le due filiere di processo, la parte della proprietà e la parte dei dati tecnici, interoperino in un modo pieno, intelligente e di piena compatibilità di dati.

Dal nostro punto di vista, non possiamo immaginare che il cittadino abbia un solo documento nel proprio vano portaoggetti e che quest'unico documento sia il docu-

mento unico emesso dal Ministero. Alcuni dati, quelli relativi alla proprietà, che per loro natura cambiano con una frequenza maggiore dell'aggiornamento del documento cartaceo, dovrebbero rimanere laddove la legge dice che restino, cioè all'interno del Pubblico Registro Automobilistico, fermo restando che le integrazioni applicative e di dati tra gli archivi facciano sì che nell'archivio nazionale dei veicoli ci siano tutte le informazioni rilevanti ad avere un'unica immagine dati di tutto il contenuto informativo. Da questo punto di vista, noi vediamo che la strada del riuso, in questo momento, non è esplicitata, ma dalle relazioni che accompagnano in questo momento il decreto sembra anzi essere non desiderata, perché porterebbe a una reviviscenza del certificato di proprietà. Reviviscere, termine che ho dovuto cercare in un dizionario, mi dà un'idea di *zombie*. L'impressione che abbiamo è che si possa assolutamente non « reviviscere » il certificato. Per noi, quello è morto e sepolto, non è questo il tema. Quello che va mantenuto è tutto ciò che è stato realizzato per mantenere il cittadino al centro sul fronte dell'interoperabilità e dell'uso, in un processo che deve avere come *front-end* il Ministero.

L'ultima versione del decreto prescrive anche la clausola a tempo sulla nascita di un archivio unico, che preoccupa, perché sembra — anche in tal caso — scambiare un po' il mezzo con il fine. Non c'è bisogno di mettere tutti i dati in un unico « bidone » per farli parlare tra loro, anzi, di tutte le strade è la tecnicamente meno efficiente la logica per la quale prendiamo due sistemi e, anziché farli parlare tra loro, prendiamo tutte le informazioni dell'uno, le portiamo da un'altra parte, riscriviamo tutti gli applicativi per far sì che quel sistema sia il centro di un nuovo ecosistema e ci mettiamo tempo e soldi. Quando abbiamo realizzato questo, a quel punto facciamo l'archivio unico per spegnimento del secondo archivio. È un modo suggestivo di impostare tecnicamente le cose, ma francamente mi sembra, da ingegnere, il meno efficace in un'era nella quale la connettività, le basi di dati, i *web service*, l'interoperabilità, la fungibilità applicativa e quan-

t'altro, consentono di progettare le cose in un altro modo.

Noi non pensiamo che quel documento di destra, nella *slide*, debba essere ancora un certificato o che debba avere il logo dell'ACI. Diciamo che sono dati e servizi applicativi. Quello che immaginiamo, però, di dire è che non ha nessun senso, per togliere quel logo ACI lì in alto a destra, copiare tutte le informazioni e riscrivere tutti gli applicativi. Questo è in riferimento al primo punto, quello che vediamo nel decreto, l'archivio unico come « Sacro Graal », come se quello portasse dei benefici, quando i benefici si ottengono facendo in modo che i dati siano i medesimi e che i processi siano congegnati tenendo il cittadino, come ha fatto vedere il dottor Pensa, al centro di un ecosistema di servizi. Questo è il problema di *vision* su cui stiamo lavorando.

Registriamo alcuni elementi, fatto salvo che solo l'attuativo potrà dire cosa si voglia realmente realizzare. Alcuni « canarini nella miniera » che ci dicono che qualche elemento di preoccupazione c'è. Il fatto che l'interoperabilità inizialmente non fosse prevista — e adesso lo è in forma molto limitata e soltanto per l'imposta provinciale di trascrizione — come se non fosse altrettanto importante il tema del ruolo tributario, il tema che non vogliamo far riuso perché ci sarebbe la reviviscenza del certificato di proprietà sono indicatori preoccupanti. Il fatto che ci sia questo « Sacro Graal » dell'archivio unico sullo sfondo è un elemento, per noi, di vivace preoccupazione.

MARA MUCCI. Posto che io ascolto da esterna tutto ciò che state dicendo, un po' anche da tecnico, anche se è un po' che ormai non pratico, ci sono alcuni punti che a me non sono chiari.

Vorrei capire esattamente, se potete avere questo dato, quanti sono i dipendenti di ACI Informatica e, in generale, di ACI. Vorrei capire le politiche di assunzione, quali sono state fatte, il costo dei dipendenti e quanto questi incidono nella spesa totale dell'infrastruttura.

Tornando al tema della carta di circolazione e del certificato di proprietà, ho

capito la tematica che si sta sollevando e di che cosa si sta parlando. La questione, per quanto mi riguarda, da cittadina, prima ancora che da tecnico o da politico, è che ovviamente il costo informaticamente generato è il costo di manutenzione dell'infrastruttura, di chi ci lavora, in funzione poi di un servizio che deve essere dato, di qualità, al cittadino. Ora, se io ho certificato di proprietà e carta di circolazione, vorrei capire esattamente in che cosa differiscono. Se la differenza è solo nella parte dell'indicazione del proprietario, mi viene da dire che è meglio, a questo punto, che anche il MIT gestisca la questione delle indicazioni del proprietario piuttosto che mantenere due applicativi, che ovviamente portano in sé dei costi.

Quando si parla di dati, per me è importante sottolineare che sono comunque un bene pubblico. Se può gestirli e li sta gestendo il Ministero, credo che non ci siano dei problemi. Su quello che, invece, di più c'è da fare in termini di servizi, ben venga che ACI se ne occupi. Se, però, la differenza deve essere relativa solo all'indicazione del proprietario o a poco altro, che ci siano due sistemi, che va bene che parlino tra di loro — è tutto ottimo, che lo facciano con *web service*, con API o altro, ovviamente si deve utilizzare la tecnologia migliore — direi che dal punto di vista infrastrutturale si deve scegliere e riflettere bene. A tenere in piedi due sistemi che fanno praticamente la stessa cosa, sono tanti costi in più nel doppio che va a esistere.

Si deve poi discutere anche del ruolo del PRA. Se risulta essere — vorrei saperlo dal punto di vista della contezza dei dati gestiti — la sovrapposizione di un archivio che già c'è in seno alla Motorizzazione, mi spiace, ma ripeto che, prima ancora da cittadino, da tecnico, da politico, vorrei che non si sprechino risorse in qualcosa che si può gestire meglio, e che già si sta gestendo.

In questa Commissione dovremmo — presidente, lo dico anche a Lei — secondo me, anche cercare di capire dove risiedono delle questioni che generano spreco di risorse, perché magari si generano doppioni, che possono essere gestiti meglio. Lo dob-

biamo fare anche con l'onestà di chi guarda da fuori questioni che probabilmente la politica, da dentro, non riesce a dirimere perché ci sono tanti interessi, in particolare, che si sovrappongono.

Visto che abbiamo anche delle capacità tecniche in questa Commissione, bisogna capire esattamente che dati si stanno gestendo, in quale maniera. Può essere un aiuto anche come opinione esterna di una Commissione di inchiesta dire alla Commissione competente, che in questo caso immagino sarà la Commissione trasporti, che il nostro suggerimento è andare in questa direzione, perché si risparmiano delle risorse, perché abbiamo svolto un'attività conoscitiva su questo tema e ci risulta che l'opzione migliore sia questa.

Vi lascio queste mie perplessità e queste mie domande, posto che ovviamente da una parte abbiamo la voce di ACI Informatica e non abbiamo dall'altra parte, in concomitanza quella della Motorizzazione, o meglio, l'abbiamo sicuramente avuta, ma chiaramente vederli che si scontrano potrebbe essere un elemento in più su cui riflettere.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Mucci. Assicuro che abbiamo già avuto la voce della Motorizzazione ed è chiaro a tutti l'obiettivo della Commissione e la possibilità di dare indicazioni. È per quello che stiamo cercando di approfondire anche quest'aspetto.

ANGELO STICCHI DAMIANI, presidente di ACI Informatica. Io farei una premessa di carattere più generale, poi sulle questioni più tecniche può rispondere l'ingegner Minenna.

Farei una piccola premessa, onorevole Mucci. Dire che sono la stessa cosa è un po' difficile. Dire che le due banche dati sono sovrapponibili mi sembra un po' azzardato. Non ci dimentichiamo che il PRA gestisce i dati giuridici del veicolo, la Motorizzazione i dati tecnici. È così da novanta anni, ma non significa niente, si può sempre modificare qualcosa.

L'esistenza del PRA, però, che non mi pare venga messa in discussione — si di-

scute chi deve avere questo PRA, ma non se ci debba essere o meno – è proprio quella che garantisce non soltanto il dato giuridico della proprietà, ma anche la possibilità di imporre sanzioni, e qualunque tipo di pericolo ci possa essere legato all'uso del veicolo viene certificato dal punto di vista giuridico dal PRA. Non è un problema PRA sì o PRA no, questione superata già dieci anni fa, quando Bersani sembrò valutare quest'ipotesi. Ricordo che in tutta Europa, soltanto in Albania, che sino a sei o sette anni fa non aveva il PRA c'era – mi creda – veramente una giungla, ognuno prendeva la macchina, « questa è mia », c'era il possesso e finiva tutto là. È vero, bisogna fare tutti i tentativi per cercare la massima razionalizzazione.

Bene, oggi il PRA, in senso più generale, non costa nulla allo Stato, cioè lo Stato non ha mai partecipato né agli investimenti né alla gestione del Pubblico Registro Automobilistico. Quanto ai dati giuridici – mi permetto di fare quest'esempio, perché a volte sfugge il dettaglio – quello che il PRA fa è quello che fa, spostando il discorso sugli immobili, la Conservatoria dei registri immobiliari, mentre la Motorizzazione fa quello che fa il catasto. Come è noto, il catasto non è probante, non si può acquistare una casa avendo soltanto i dati tecnici e non avendo quelli giuridici.

L'ipotesi, valutata un po' di tempo fa e poi accantonata, era quella di spostare 2.500 persone dall'ACI al Ministero delle infrastrutture per fare sotto un altro cappello quello che oggi fanno nella gestione del PRA. Questa è stata un'ipotesi valutata dal professor Cottarelli, poi considerata proprio dal MEF eccessivamente onerosa, perché si trattava di spostare allo Stato 2.500 persone, che sono nel pubblico. E tengo a dire che siamo pubblici, siamo un ente pubblico non economico a base associativa. Non siamo dei privati. Ogni tanto, qualcuno assume questa considerazione. È giusto conseguire delle economie. Noi siamo convinti che, proprio per il fatto che non siamo – e, dunque, non incidiamo – sul bilancio dello Stato, soprattutto non stiamo nel paniere ISTAT, tutto quello che facciamo in più è un risparmio vero per lo

Stato. Non sono spostamenti all'interno del bilancio dello Stato su vari capitoli, per cui uno poi finisce col perdere. Sono risparmi veri. Il fatto di aver noi proposto di fare di più, nell'interesse degli automobilisti – il nostro interesse primario è questo – mi sembra che sia giusto, corretto. Quando diciamo che siamo in grado e vogliamo fare gratis quello che oggi ha un costo per gli automobilisti, mi sembra che non ci sia da insospettirsi.

Rispondo, in una forma quanto più riservata possibile, anche alla domanda che è stata fatta prima dall'onorevole Bruno Bossio, ovviamente non entrando nel merito delle questioni giudiziarie, che non mi compete, e assolutamente non è mio costume fare questo tipo di ragionamento. Una cosa abbiamo detto, non sappiamo se collegata a questo discorso – lo vedremo in futuro – e cioè che ci sembrava veramente anacronistico che oggi, per ottenere un qualunque servizio dalla Motorizzazione, bisognasse passare dalle Poste e pagare il bollettino presso le Poste, tutto questo con un costo di euro 1,78 per un bollettino, a volte sono 3, a volte sono 5. Stiamo parlando, nella maggior parte dei casi, in una buona parte dei casi, di circa 6 euro, che non sono pochissimi. Abbiamo detto che facciamo noi quest'incasso per conto del Ministero e lo facciamo gratis, con un vantaggio: noi siamo presenti un po' dovunque. Potremmo anche spingerci oltre, e non credo che questa sia un'invasione di campo, e fare anche un'attività di *front office* e di *back office*: se vengono da noi per pagare, potremmo fare una parte del lavoro e mandarlo direttamente alla Motorizzazione già in parte lavorato, tutto gratis, senza nessun aumento di costi, facendo risparmiare dei soldi al Ministero e, soprattutto potendo, in un momento in cui è noto a tutti che la Motorizzazione civile è fortemente sotto organico, utilizzare meglio il personale che oggi c'è, soprattutto sulle questioni di carattere squisitamente tecniche, che storicamente sono state sempre di competenza della Motorizzazione. Questa sovrapposizione, che è un fatto degli ultimi trent'anni, dal 1992-1993, in effetti c'è stata perché la Motorizzazione ha voluto fare anche delle cose che

storicamente ha sempre fatto il PRA, l'ACI. Diciamo che facciamo noi e che facciamo risparmiare 80 milioni agli automobilisti italiani — tanto spendono gli automobilisti italiani per andare alle Poste. Una cosa inspiegabile, dal mio punto di vista — non sto facendo accuse e non so assolutamente immaginando che ci siano delle irregolarità — è sapere che circa la metà di quegli 80 milioni non passa dalle Poste. Per tutto quello che viene fatto nelle agenzie, nelle nostre delegazioni e presso gli Automobile club, i soldi vengono accreditati direttamente su un conto delle Poste, gravati di 1,78 euro per ogni bollettino virtuale, che però non è stato compilato, non è stato lavorato, non c'è stata un'attività da parte dei dipendenti delle Poste. Alla fine, 40 milioni sono tanti. Noi diciamo che facciamo tutto noi e facciamo risparmiare questi soldi.

Quello che preoccupa, in questa situazione, è questa voglia di cambiare, di modificare, che però non ci sembra che sia nell'interesse dei cittadini. Le faccio un esempio. Anche sull'ultima proposta che è stata discussa ieri o l'altro ieri in Commissione bilancio di questa Camera, la famosa stretta sul bollo, volevo dire di fare attenzione: non facciamo cose veramente pesantissime, direi persecutorie per gli automobilisti. Che oggi un'automobilista abbia difficoltà, alla scadenza del bollo, a tirar fuori 300, 400, 500 euro può accadere. Non è che per questo non gli rinnoviamo o non gli facciamo la revisione all'automobile. Attenzione a queste cose. Questi sono problemi di carattere sociale. Oggi, abbiamo messo in sicurezza, insieme alle regioni, un sistema per cui verifichiamo. Sappiamo che non ha pagato, dopo un anno lo mandiamo a chiamare, c'è un'attività bonaria che viene fatta, a bassissimo costo, per cercare di trovare il modo perché questo signore si metta a posto, ma non gli possiamo fermare la macchina, perché lo costringiamo a fare una delle due cose: circolare con un'auto non revisionata — ed è un problema per la sicurezza — o, peggio ancora, fermare la macchina e non poter lavorare. Facciamo attenzione, dobbiamo valutare bene queste cose.

Anche relativamente al discorso, sempre presente nel decreto, della modifica dell'articolo 96, in cui si dice che, dopo tre anni che non si è pagato il bollo, si manda un poliziotto a casa per togliere le targhe e il libretto di circolazione, ci rendiamo conto che violenza rappresenta tutto questo? Oggi, la norma è chiara ed è giusta: si dice che dopo tre anni il PRA fa la radiazione d'ufficio. Bene, viene radiata d'ufficio e quella macchina non può circolare. Con i sistemi futuri potremmo anche comunicargli tutto questo. Dopo quattro anni, cinque anni, sei anni, sette anni, al decimo anno decide di mettere in moto questa macchina, gli è tornato l'amore, paga tre anni — questo dice oggi la norma — e la macchina ritorna *in bonis*, cancellata la radiazione d'ufficio. Il decreto dice, invece, che dopo tre anni mando un poliziotto...

PRESIDENTE. Stiamo andando un po' oltre. Sono, comunque, scelte che spettano al Parlamento.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Se posso, vorrei dare qualche indicazione più tecnica all'onorevole Mucci, che chiedeva degli approfondimenti sullo strato tecnico. Proverò a dare una prima risposta, fatto salvo che forse converrà approfondirla secondo quanto la Commissione riterrà opportuno. Lei ha ragione, vediamo sui vari strati di un'architettura tecnologica: c'è un'infrastruttura tecnica fatta di due CED, e non ha gran senso che ci siano due CED; abbiamo un'infrastruttura applicativa che va riprogettata in una logica ecologica della progettazione, cioè facendo sì di arrivare al risultato con il minimo costo possibile. Prendere due sistemi e riscriverne uno unico è una strada; un'altra strada è quella di far cooperare gli applicativi.

Un altro strato ancora è quello dei processi. Lei ha il processo che riguarda la forma tecnica del veicolo — lo immatricolo, ne cambio la motorizzazione, decido che ci metto l'alimentazione a GPL — e tutto il processo che succede quando io Le vendo la macchina o Lei la vende a me. Questi due processi hanno, fuori dal sistema in-

formativo, famiglie diverse di persone che vi operano. Se Lei fa la compravendita di un'auto, si reca in un'agenzia, succedono determinate cose; se cambia l'alimentazione della macchina, va in un'officina e di cose ne succedono altre. Questi due processi poggiano su due archivi che hanno una sovrapposizione molto bassa di dati caratteristici: i dati di proprietà sono un conto, i dati tecnici sono un altro conto. Si possono creare degli efficientamenti? Sì, assolutamente. Possiamo immaginare un'infrastruttura tecnica unica, far cooperare l'infrastruttura applicativa in modo più significativo e immaginare dei processi, di mettere a disposizione degli *owner* dei processi e a monte e a valle delle forme differenti. Quello che non possiamo dimenticare è che dobbiamo farlo nella forma più economica possibile. Mi faccia dire che quello dell'archivio unico è il tema che porta meno vantaggi economici. Con le logiche di virtualizzazione, io prendo i due *server*, ne faccio un unico più grande, tengo le basi di dati in un unico posto e ottengo già una riduzione significativa di costi. Spingo la cooperazione applicativa dell'attuale architettura, che già copre l'80 per cento delle pratiche, al 100 per cento e ottengo già il risultato di avere lo stesso dato scritto nei due posti, due posti che a quel punto, in una logica di architettura virtuale, non mi costano due, ma 1,1. A quel punto, mi devo chiedere quell'1,1, differenzialmente, quanto mi costa rispetto alla riscrittura dell'intero applicativo? Su questo abbiamo fatto uno studio di dettaglio, che se lo desidererà sarà assolutamente opportuno condividere. Richiede, ovviamente, del tempo, probabilmente non compatibile col tempo dell'audizione odierna — tra l'altro, non ho con me questo dettaglio — che porta a pensare che ridisegnando i processi descritti si ottengano ottimizzazioni di costo e, portando a una gestione congiunta del sistema informativo, si possano ottenere delle altre ottimizzazioni di costo.

Con riferimento all'altra domanda che ha fatto, quanti siamo, siamo 515. Di 515, duecento si occupano di sviluppo applicativo, cento circa sono in esercizio. La quota

restante fa per una parte servizi — facciamo anche tutta la parte di assistenza per le tasse automobilistiche per le regioni convenzionate — e poi ci sono gli abituali strati di *staff*. Il costo complessivo del lavoro in ACI Informatica è di, mal contati, 40 milioni di euro complessivi; *net net*, faccia conto 41. Queste sono le metriche in corso.

Lei ha fatto una domanda importante sulle procedure assunzionali. Le persone sono state selezionate con una procedura di evidenza simil-pubblica, nel senso che sono state fatte selezioni formali e ampie, storicamente sono stati fatti addirittura *test* di ammissione e filtraggi di varia natura. Tutto questo ha un regolamento di assunzioni, che stiamo ripubblicando per adeguarlo alle nuove normative. Con la logica dell'*in house providing*, quello è personale pubblico in termini di procedure di selezione. Non abbiamo nulla da nascondere su questo.

Mi faccia anche aggiungere che le professionalità sono importanti. Visto che Lei dice — lo ricordo, perché ho avuto occasione di parlare con Lei in un *forum*, se ricordo bene, sul tema di etica e informatica, qualche tempo fa in Parlamento...

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Con l'onorevole Carrozza...

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. C'era l'onorevole Carrozza, sì.

Poter verificare questo è un tema sul quale siamo più che aperti, e con la massima trasparenza di dato. Più che numeri, credo che possa essere opportuno, se lo vorrà, verificare le nostre procedure, verificare il modo in cui le persone sono state prese, entrare anche nel modello di costo e tutto ciò che potrà interessare approfondire, come membro di questa Commissione.

VINCENZO PENSA, *direttore direzione sistemi informativi ed innovazione ACI*. Aggiungerei forse il numero di dipendenti dell'ACI: sono circa 3 mila.

MARA MUCCI. Con SPID quanti servizi avete messo a disposizione? Quanti ac-

cessi? Avete un dato sugli accessi? Quanto alle firme digitali, mi pare che lo abbiate detto per i vostri dirigenti, vorrei capire numericamente di che cosa stiamo parlando.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Temo di dover chiedere «l'aiuto da casa», ma mi sembra di ricordare che c'è la possibilità di dare una risposta in forma scritta.

PRESIDENTE. Certamente.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Se posso permettermi di dare una risposta scritta, lo preferisco piuttosto che dare i numeri, in tutti i sensi.

Lei, onorevole Mucci, ha richiesto, se ho ben capito: i tipi di servizio SPID, quali servizi vengono abilitati, adesso e *pro futuro*, quanti sono gli accessi, quanti cittadini, in questo momento, lo usano e quante firme stiamo dando in questo momento.

PRESIDENTE. Propongo che il seguito dell'audizione si svolga in forma segreta.

(La Commissione concorda — I lavori proseguono in seduta segreta, indi riprendono in seduta pubblica).

PRESIDENTE. Prego, onorevole Bruno Bossio.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. A proposito della gara di 300 milioni, che dovrebbe essere stata vinta da Poste e Motorizzazione, su cui c'è anche l'indagine di cui parlavamo, ACI Informatica, essendo una società *in house*, potrebbe fare le stesse attività previste dal capitolato? Se sì, a quale prezzo?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. In realtà, sono due famiglie di attività diverse.

L'una riguarda una parte dei pagamenti, ed è quella per la quale si fa riferimento a Postemotori. Lì la risposta è che non svolgiamo quel tipo di attività, ma è ben evi-

dente che, ripensando la modalità di pagamento, potremmo mettere a disposizione, come ACI Informatica, un sistema di pagamenti elettronici e via discorrendo, che consentirebbero di ridisegnare il processo che sta dietro quel sistema di pagamenti.

Con riferimento all'altra filiera, quella del sistema informativo, per una parte di esso, cioè sugli strati delle infrastrutture tecnologiche e altro, siamo sicuramente in grado di assorbire internamente alcune di quelle attività, non tutte, perché alcune attività, per loro caratteristica, si acquistano all'esterno, e quindi, per loro natura, sarebbero anch'esse da acquistare.

Che cosa sia cosa è argomento che richiede un approfondimento maggiore: in linea di principio, gestire un CED, sì; gestire un'infrastruttura tecnologica, sì; gestire un patrimonio applicativo, sì; l'*hardware* va decisamente comprato; i servizi di assistenza, per la quota parte di assistenza specialistica, sì, per la quota parte di risposte al telefono, no.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Anche con un approfondimento, potrebbe darci una risposta puntuale su questo? Se ACI Informatica fosse chiamata a fare...

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Mal contato, un 50 per cento del perimetro di quel bando è fatto di attività che potremmo assorbire, per quel che riguarda le attività informatiche, con competenze e capacità interne.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Con quale costo?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Se immaginiamo che si parli di una base di riferimento per l'informatica di 30 milioni, probabilmente 15 di questi 30, 16, fino a una forbice «educata» di 17, potremmo assorbirla noi.

PRESIDENTE. Chiedo al dottor Sticchi Damiani se la documentazione in formato digitale che ci consegnate è quella richiesta durante l'audizione. In particolare, Lei ha fatto riferimento a uno studio relativa-

mente all'economicità del documento digitale.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Questo secondo studio non è in questa documentazione. Lo possiamo produrre separatamente.

PRESIDENTE. E anche le risposte scritte.

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. E anche le risposte scritte chieste dall'onorevole Mucci.

PRESIDENTE. Tutto il materiale è da considerare libero ?

MAURO MINENNA, *direttore generale di ACI Informatica Spa*. Questo materiale è da considerare libero.

PRESIDENTE. Perfetto. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10.15.

*Licenziato per la stampa
il 13 luglio 2017*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



17STC0024170