

**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

27.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 APRILE 2017

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO COPPOLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		D'Incà Federico (M5S)	9, 11, 13
Coppola Paolo, <i>presidente</i>	3	Mucci Mara (CI)	4, 5, 9, 14
Audizione del responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e stati- stici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Nobile:		Nobile Mario, <i>responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14
Coppola Paolo, <i>presidente</i> ..	3, 4, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15	Comunicazioni del Presidente:	
		Coppola Paolo, <i>presidente</i>	15

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO COPPOLA

La seduta comincia alle 8.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione del responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Nobile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Nobile, che ringrazio per la presenza. Ricordo ai colleghi commissari che l'ingegner Nobile è stato nominato responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici nel 2015.

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

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

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

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente, buongiorno a Lei, buongiorno a tutti. Ho preparato poche *slide*, sono sette, per presentarvi i progetti principali che abbiamo avviato dal 2015.

Il primo elemento è il sito istituzionale del MIT. Il sito precedente ha avuto una lunga vita, di circa dieci anni, ma era strutturato secondo la logica delle pagine indice, quindi conteneva molte informazioni poco accessibili. Abbiamo sviluppato un CMS (*Content Management System*), quindi un Sistema di gestione dei contenuti *open source* su base Drupal, lo abbiamo customizzato, quindi siamo riusciti a inserire gli elementi per noi strategici, e devo dire, con grande soddisfazione, che siamo stati il primo Ministero dopo *Governo.it* ad adeguare l'interfaccia grafica e l'usabilità alle linee guida che erano state promosse da AgID, nel novembre 2015.

Altro elemento particolare è il fatto che lo gestiamo insieme, redazione Internet, che è incardinata nella mia direzione generale, e ufficio stampa, che è un organo di diretta collaborazione del Ministro.

OpenCantieri è forse il progetto più conosciuto del Ministero, perché siamo riusciti a mostrare i numeri delle opere stra-

tegiche in Italia. Tenete conto che l'allegato al DEF precedente, del 2015, parlava di 32 interventi prioritari, che vedete in alto a sinistra. Abbiamo cercato di rendere semplice una complessità particolare, che è quella delle opere pubbliche, cercando di usare dei KPI (*Key Performance Indicator*), quindi degli indicatori di facile comprensione da parte del pubblico. Il vanto di questo progetto è che è il primo progetto in cooperazione applicativa con il Dipe, perché siamo riusciti a strutturare un collegamento tra la nostra banca dati, che è chiamata PIS, e la banca dati MIP (Monitoraggio Investimenti Pubblici) CUP (Codice Unico di Progetto) del Dipe, una banca dati che sostanzialmente genera aggiornamenti dinamici su tutti i progetti pubblici che hanno un CUP, quindi un Codice Unico di Progetto, appunto.

Altro elemento distintivo è un glossario, perché purtroppo le banche dati pubbliche sono tante, perché diversi soggetti raccolgono dati per diverse finalità. Siamo riusciti a creare un primo glossario, che cerca di fare chiarezza tra cosa definisco io per un SAL, quindi uno Stato d'Avanzamento Lavori, e cosa definisce, ad esempio, il Dipe o altre strutture, il MEF, la BDAP (Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche), altre banche dati che raccolgono le stesse informazioni.

PRESIDENTE. Chiedo scusa per la domanda, ma cos'è il Dipe ?

MARIO NOBILE, responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Il Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (ha ragione, troppi acronimi, vanno spiegati). Ovviamente, il glossario è in fase di espansione, perché – potrei elencare tanti acronimi, ma diventerei antipatico, poiché li conoscete anche per l'attività parlamentare – abbiamo più di 10 banche dati gestite da diverse amministrazioni che raccolgono informazioni sulle opere. Lo fa l'ANAC, l'Autorità anticorruzione, lo facciamo noi, lo fa la Presidenza del Consiglio, lo fa il Ministero dell'econo-

mia e delle finanze. Ovviamente, non solo le 32 opere principali che vi ho descritto prima, ma abbiamo inserito anche tutti gli interventi dei contratti di programma di ANAS, di RFI, delle autorità portuali, degli aeroporti.

In questo momento stiamo espandendo OpenCantieri attraverso due protocolli d'intesa in fase di definizione con ANCI e con la Conferenza delle regioni, perché l'idea è di mettere a disposizione questo *framework* sia per gli osservatori regionali ai lavori pubblici che per i singoli comuni, quando vogliono utilizzare la semplicità di far vedere l'opera attraverso poche variabili. Il nostro tracciato record è semplice ed è adattabile a qualunque sistema informativo, che ogni regione o ogni comune può utilizzare.

Altro progetto di rilievo è Open Trasporti. Tutti noi utilizziamo, anche attraverso *app* sugli *smartphone*, degli organizzatori di viaggio, delle funzionalità che ci consentono di migliorare la nostra esperienza dell'utente in quanto viaggiatori, Open Trasporti è un *backbone*, una sorta di nuvola, dove stiamo caricando i dati, in tempo reale, dei diversi vettori. Abbiamo già inserito Alitalia, Trenitalia e altri soggetti che operano il trasporto; questa banca dati è alimentata da dati in tempo reale, quindi tutti i dati, in tempo reale, dei singoli mezzi di trasporto.

Qual è l'utilità ? L'utilità è di poter consentire attraverso delle API, quindi delle interfacce di programmazione, la possibilità di costruire servizi o comunque applicazioni da parte di chiunque voglia farlo. La prima sperimentazione della piattaforma sarà a Cagliari il 21 e 22 giugno, dove organizzeremo il G7 trasporti insieme ad altri 6 Paesi e alla Commissione europea, quindi su Cagliari sarà possibile sia dalla stazione ferroviaria dell'aeroporto, sia dall'aeroporto, che da altri punti della città avere informazioni su tutti i mezzi di trasporto coinvolti dall'aeroporto, quindi bus dell'azienda di trasporto pubblico locale, i tassisti e altri.

MARA MUCCI. Scusi, sono arrivata in ritardo. Questi sono tutti *open data*, giusto ?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto.

MARA MUCCI. Voi non mettete a disposizione solo i dati, ma anche le API, quindi una piattaforma, un *framework* finale o solo delle API da interrogare...?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. In questo momento noi stiamo sviluppando l'*app*, anche se è un *mock-up*, un esempio, un modello, perché chiaramente il Ministero non può svolgere la funzione di integratore di sistema, però la nostra idea è di curare il serbatoio dei dati e poi di offrire questa API a tutti.

Stiamo andando un passo avanti, perché stiamo costruendo anche un'*app* che sfrutti quelle API, per cui a Cagliari, con il nostro stemma e con l'indicazione del G7, sarà possibile utilizzare quelle API, però il portale è in fase di rilascio al sito <http://opentransport.mit.gov.it/>, è un portale Swagger con tutte le API REST disponibili, quindi già oggi si possono vedere alcune informazioni.

MARA MUCCI. Grazie.

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Un altro tema molto rilevante è quello delle *smart road* e *autonomous car*, strade intelligenti e veicoli a guida autonoma. È in fase di emanazione un decreto, nel quale stiamo specificando tutti gli standard funzionali che una *smart road* dovrebbe avere. L'idea è partita dal fatto che noi firmiamo contratti di programma con ANAS o comunque controlliamo l'attività delle concessionarie autostradali e ovviamente rispetto alle opere infrastrutturali il costo della tecnologia è un costo marginale, molto basso.

Per fare un esempio, un viadotto costa diversi milioni di euro, la tecnologia in quel viadotto ha un valore notevolmente infe-

riore, quindi, anche per evitare criticità dovute alla mancanza di standardizzazione, l'idea è creare degli standard funzionali per le strade nazionali; quindi, ANAS e concessionari autostradali. Ovviamente il tentativo di dare omogeneità non alla tecnologia, che diventa obsoleta in pochi mesi o in pochi anni, ma alle funzioni che una strada deve avere può abilitare anche le città, i sistemi locali, le strade di rilevanza nazionale.

Abbiamo quindi suddiviso la strada in diversi sottosistemi, quindi il tappetino di usura, le opere strutturali, i servizi ambientali come il meteo o altre informazioni, e su tutti questi sottosistemi stiamo per specificare gli standard funzionali.

Il tema *autonomous car* è un tema assolutamente rilevante, stiamo prevedendo, all'interno del decreto, la definizione della cornice relativa alla sperimentazione di queste auto; chiaramente la messa in produzione, l'estensione di massa delle *autonomous car* richiede ancora alcuni passaggi, come un adeguamento normativo rispetto al codice della strada, ma soprattutto degli impatti etici e sociali di forte rilevanza. L'auto a guida autonoma impatta sulla responsabilità penale, che nel nostro codice e nel codice dei Paesi occidentali è personale, quindi nel caso dell'auto a guida autonoma bisogna capire chi risponderà di eventuali reati dal punto di vista penale, ci sono dei problemi assicurativi, ci sono problemi etici, come il famoso dilemma del carrello, quindi l'auto con la sua tecnologia deve avere delle regole d'ingaggio per come procedere rispetto a fatti o ad eventi di particolare complessità.

Vado molto velocemente, ma ovviamente quando volete interrompermi...

MARA MUCCI. Scusate, a noi manca probabilmente la cornice legislativa, perché in Commissione trasporti non ho mai sentito parlare di *autonomous car*. Voi state partendo molto in anticipo...

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Noi stiamo per emanare un decreto a firma del ministro che specifi-

cherà questi due aspetti: gli standard funzionali delle strade intelligenti e la sperimentazione delle auto a guida autonoma. I due elementi sono molto collegati, perché l'auto a guida autonoma richiede una serie di connettività veicolo con veicolo, veicolo con infrastruttura, quindi è una tecnologia che già oggi si sta sperimentando in diverse parti del mondo. Chiaramente per sperimentare alcuni modelli anche di note marche che hanno livelli di autonomia abbastanza avanzati servono delle regole, regole non solo sulla connessione tra l'auto e l'infrastruttura, visto che devono dialogare attraverso dei protocolli, ma anche su cosa succede a un'auto che in questo momento ha una guida automatizzata e ha un guidatore che controlla solo eventuali eventi particolari.

Nel momento in cui l'auto sta andando avanti con una guida automatizzata, quindi con un algoritmo, si innesca tutta una serie di problematiche, quindi in questo decreto richiediamo innanzitutto che siano state fatte prove in circuiti chiusi per un certo chilometraggio e che poi il soggetto che richiede la sperimentazione ci assicuri un aumento del plafond della polizza assicurativa e una serie di condizioni che ci consentono di abilitare una sperimentazione in alcuni tratti con il massimo della sicurezza.

PRESIDENTE. Il tema è particolarmente interessante e, poiché molti dei membri della Commissione sono anche membri dell'Intergruppo parlamentare per l'innovazione tecnologica, capisco che siano interessati, però è proprio al limite dei compiti della nostra Commissione e, visto che il tempo è limitato, vi chiederei, se possibile, magari di rimandare a dopo l'audizione eventuali approfondimenti su questo tema.

MARIO NOBILE, responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Grazie, presidente, vado avanti. Un altro tema che è stato abilitato dall'ultimo Codice degli appalti, dal decreto legislativo n. 50 del 2016, è la Banca Dati Nazionale Operatori Economici, che è so-

stanzialmente l'evoluzione di AVCpass, che è un sistema creato dalla precedente Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, oggi gestito da ANAC, dall'Autorità anticorruzione. AVCpass ha avuto diversi fattori positivi e diverse criticità, una delle criticità derivate dalla differenza tra le diverse banche dati che vedete raffigurate nello schema in basso a destra, che hanno funzionamenti diversi, quindi AVCpass serve a verificare i requisiti dei partecipanti alle gare: parliamo di *procurement* pubblico, parliamo di 35 mila stazioni appaltanti e di circa 6 milioni di operatori economici coinvolti.

Oggi la comprova dei requisiti sia generali che speciali all'interno di una gara d'appalto viene fatta all'interno di AVCpass. AVCpass ha dei connettori con quelle 12 entità che vedete sulla destra, quindi parliamo di Ministeri, INPS, altri soggetti che rilasciamo la comprova di questi requisiti, parliamo di DURC, di certificato antimafia, di casellario giudiziale, di altri oggetti.

Invece di andare nella logica pura di prelevare il certificato dalla banca dati, l'idea di BDOE (Banca Dati nazionale degli Operatori Economici) che stiamo sviluppando insieme ad AgID è quella di creare un connettore molto leggero, che faccia risiedere il documento nella banca dati di appartenenza e che abiliti, dia un *trust* alla stazione appaltante e all'operatore economico, che sono i due soggetti principali interessati dalla banca dati, per usufruire non solo del documento in quel momento richiesto dalla banca dati, ma anche di una storicizzazione di eventi avvenuti a quell'impresa o a quella stazione appaltante. I tempi di attraversamento, come li ha definiti il CRESME, cioè i tempi che passano da una determina a contrarre all'esecuzione di un contratto assorbono infatti il 57 per cento di tutto l'appalto pubblico, quindi più riusciamo a comprimere il tempo amministrativo di comprova del DURC o di altri documenti, più generiamo probabilmente un significativo aumento di PIL e una buona circolazione di flussi finanziari tra le stazioni appaltanti e gli operatori economici.

Open data. Sia OpenCantieri che altri contenuti li abbiamo inseriti in un portale

che si chiama *dati.mit.gov.it* dove carichiamo dei *dataset*, quindi dei cataloghi di informazioni. Siamo stati il primo Ministero ad essere conforme allo standard europeo DCAT (Data Catalog Vocabulary) non solo per trasparenza e per un accesso alle informazioni da parte dei cittadini tanto sull'opera pubblica strategica quanto sull'opera stradale del contratto di programma ANAS, tanto sul traffico in un aeroporto, ma anche perché gli *open data* consentono la realizzazione di nuovi prodotti e nuovi servizi.

Vi faccio questo esempio: mi hanno chiamato da un'organizzazione confindustriale che raggruppa operatori di calcestruzzo interessati agli *open data* generati da OpenCantieri, perché con quelle informazioni riuscivano a fornire ai propri associati dati relativi ai certificati di pagamento, per cui mi hanno spiegato che all'interno della filiera delle costruzioni l'operatore di calcestruzzo è l'ultimo ad essere pagato dall'impresa appaltatrice, quindi si è generato paradossalmente un servizio, che noi non avevamo neanche immaginato, di supporto da parte di un'organizzazione associativa ai propri associati, prendendo le informazioni sull'avanzamento delle opere pubbliche.

Gli esempi sono diversi, perché fornire dati aperti consente anche a *start up* e a giovani di poter creare delle *app* sul *bike sharing* o sul *car sharing* o su altre modalità di trasporto. Abbiamo anche pubblicato recentemente il parco circolante di autoveicoli e motoveicoli suddiviso per regione, dato non particolarmente appetibile se non per due colonne, lo stato della revisione e la copertura assicurativa, quindi già si stanno generando domande e fermento da parte della comunità degli sviluppatori, perché l'informazione sulla revisione mancata e sulla copertura assicurativa può abilitare delle *app* o dei servizi che loro vorrebbero fornire alle compagnie assicurative o agli operatori che effettuano le revisioni auto.

Ho inserito quest'ultima *slide* come punto di domanda, perché tutti gli oggetti che abbiamo visto, quindi Open Trasporti, OpenCantieri, la Banca dati operatori economici, altri ecosistemi che non riguardano le

infrastrutture e i trasporti hanno un modello da studiare, ed è correlato anche alla domanda che l'onorevole mi ha fatto prima, cioè « cosa fate e a che punto vi fermate ». Tutta la parte verde a sinistra è la generazione di questo serbatoio di dati, quindi il lago, l'oceano, il serbatoio di dati, perché immaginate – facciamo l'esempio delle *smart road* – tutti i dati della A2, dell'autostrada mediterranea, sulla quale ANAS sta inserendo i sensori, le misure di flusso, gli altri oggetti tecnologici, tutti questi dati vanno a riempire un serbatoio e così come sono possono essere esposti in *open data*, ma hanno poco significato perché parliamo di una quantità enorme di informazioni non strutturata. All'interno di quella nuvola verde ci sono quindi degli oggetti che ci consentono di migliorare la fruibilità di quel dato, quindi l'analisi delle forme di intelligenza artificiale che possono strutturare meglio il dato, conoscerlo, quindi non solo tutti i dati dei sensori di misura di flusso sulla Salerno-Reggio Calabria, ma una strutturazione ordinata per periodo, per esodo estivo, invernale, per altri modelli che ci consentono di agire sulle API, che sono quelle frecce tra il mondo verde e il mondo arancione, cioè le funzioni di programmazione che consentono di accedere non al dato, ma alla strutturazione del dato.

Tutto il mondo arancione è il mondo dei servizi, che ha sopra un *market place*, un mercato. La domanda (e le sperimentazioni che noi stiamo facendo, perché non abbiamo ancora una soluzione) è: il mondo pubblico dove deve arrivare? Sicuramente deve poter gestire l'area verde, perché è il garante di quelle informazioni, vigila su quelle informazioni, può dare garanzia perché, tornando all'esempio di Open Trasporti, Alitalia, Trenitalia e NTV, tutti i soggetti coinvolti nel mondo del trasporto vedono il Ministero come garante rispetto all'uso di quei dati, quindi abbiamo anche una funzione richiesta da parte degli operatori.

La strutturazione delle API è un punto delicato, perché ovviamente io strutturo delle API come Ministero non tenendo conto appieno del mercato, perché non sono un operatore di mercato. Lo sviluppo delle

altre frecce tra il mondo arancione e il *market place* riteniamo che non sia appannaggio del mondo pubblico, ma – questo è un tema che stiamo studiando anche a livello internazionale – può generare degli introiti per il mondo pubblico.

Tornando all'esempio delle strade intelligenti, è evidente che i dati sul flusso e su altre informazioni sono pubblici e devono essere usati da tutti, ma alcuni dati privati dei cittadini che stanno viaggiando su quell'autostrada, che decidono di cedere il dato non solo ad operatori multinazionali che li raccolgono attraverso gli *smartphone*, ma anche a operatori connessi al gestore della strada o all'ecosistema che c'è attorno a quell'autostrada, possono generare dei servizi di valore. Generare servizi di valore significa consentire al gestore della strada di avere degli introiti dalla vendita di quei dati autorizzati dai cittadini che viaggiano. In sostanza, il servizio di avere informazioni meteo, di avere informazioni turistiche o informazioni ricreative o il ristorante più vicino all'interno di quell'autostrada può essere un servizio che genera valore, genera un miglioramento dell'esperienza dell'utente e del cittadino, genera un introito per il gestore della strada.

Questo è un modello che stiamo discutendo anche con AgID e con il *team* per la trasformazione digitale, perché è un modello replicabile alla cultura, al turismo, a tutti i settori dove i dati possono generare un valore.

L'ultima *slide* – lascerò ovviamente il materiale agli atti – è una breve descrizione sugli aspetti finanziari. Ho visto che la Commissione ha tra i suoi compiti quello di analizzare la spesa e la sua potenziale razionalizzazione; come Direzione generale noi raggruppiamo le spese generali per tutto il Ministero, abbiamo due « esclusioni » che sono il mondo delle Capitanerie di porto per la parte relativa alla difesa, relativa a servizi informativi più riservati, e il mondo della motorizzazione, che ha un CED incardinato presso la Direzione Generale della Motorizzazione.

Eccetto questi due aspetti, noi abbiamo una media annua di costi che si avvicina ai 7.900.000 euro, quindi a circa 8 milioni di

euro, di cui circa 2,5 milioni sono spese in conto capitale, quindi in investimenti, circa 5.200.000 euro di gestione corrente, quindi la connettività, le spese correnti e quella quota parte di servizi che devono essere assicurati.

Tanti progetti come quelli che vi ho illustrato fanno riferimento a fondi diversi, ad esempio sia per Open Trasporti che per la Banca Dati Operatori Economici abbiamo già firmato un protocollo d'intesa con AgID, stiamo firmando una convenzione attuativa per utilizzare anche dei fondi del PON Governance che AgID ha ottenuto per il progetto Italia login, quindi cerchiamo di caricare i progetti non sul bilancio corrente, che è anche abbastanza confinato e vincolato rispetto alle spese da fare, ma su fondi europei o comunque su fondi che sviluppano progetti complessivi come Italia login, che ovviamente appoggiamo molto, perché devono essere riempiti di servizi per consentire l'allargamento.

PRESIDENTE. Scusi, la cifra degli investimenti è triplicata nel 2017 ?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto. Il documento che vi lascio è il nostro invio ad AgID per il Piano triennale della razionalizzazione ICT, le cifre aumentano con quei due asterischi perché lì abbiamo inserito il valore degli extra fondi di cui vi parlavo prima, quindi la cifra allocata nel bilancio dello Stato è di circa 2,5 milioni e vedete un innalzamento perché li stiamo già inserendo questi nuovi fondi che derivano da PON Governance o da altre fonti di finanziamento che sono sostanzialmente fondi comunitari. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a Lei. Prima di passare ad altre domande, visto che il suo Ministero non ci ha ancora risposto, Lei sa dirci chi è il vostro responsabile alla transizione digitale, come da articolo 17 del Codice dell'amministrazione digitale, e il vostro difensore civico digitale ?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e*

statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'interno del nostro regolamento di organizzazione non è stata prevista la funzione di ufficio strategico per i sistemi informativi, abbiamo ricevuto la sua lettera e stiamo valutando insieme all'ufficio legislativo la modalità di inserimento, perché il regolamento di organizzazione era un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri generato nel 2014, come sapete...

PRESIDENTE. Quindi, scusi se La interrompo, dopo l'introduzione della figura, nel 2011, dal Codice dell'amministrazione digitale, nonostante quello, non è stata recepita? Lei ci sta dicendo che il Ministero non ha recepito la normativa né nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di organizzazione del 2014, né a seguito della modifica della legge, a settembre 2016?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.* Sì, nel 2016.

PRESIDENTE. Ci sono domande da parte dei commissari?

MARA MUCCI. Avrei una domanda sull'ultima parte, perché Lei segnalava che, secondo Lei, il sistema pubblico non deve arrivare al punto di occuparsi — nel grafico era evidenziato in arancione — della composizione dei servizi. Segnalo, però, che, da quello che sto vedendo in diverse amministrazioni, capita che i dati alle amministrazioni servano, ci costruiscano sopra magari dei servizi, però ogni amministrazione fa un servizio a sé e questo crea un dispendio di risorse, perché ognuno adotta il proprio sistema.

Mi chiedo se non sia il caso di ragionare in termini più generici a livello di sistema Italia, sui servizi che maggiormente utilizzano gli enti locali o gli enti regionali o comunque organizzazioni più grandi per quanto riguarda i servizi principali, perché va bene occuparci delle auto, che è essenziale, sicuramente standardizzando la strut-

tura dell'auto, perché magari non sono tutti dati che ricavate voi come Ministero, però mi chiedo se non convenga sull'opportunità di avere una visione più ampia del sistema, perché altrimenti se ci concentriamo sulla struttura del dato, sulle API, sul ciclo di vita dei dati, possiamo parlarne a lungo, ma non ci occupiamo di dare un servizio che sia coerente a livello nazionale.

Anche il cittadino che ha come base di lavoro più amministrazioni, perché magari è un professionista, si ritrova a dover studiare ogni volta sistemi diversi che rappresentano dei costi per l'amministrazione, che poi si vanno a moltiplicare, quindi non so se stiate pensando anche ad una cosa di questo tipo, anche perché so che su alcuni temi — penso al turismo, perché è stato il mio lavoro — è stato finanziato un fondo che serviva a finanziare le *start up*, quindi questi fondi si potrebbero dirottare per la costruzione di questi sistemi che poi possono essere utilizzati per più amministrazioni.

PRESIDENTE. Magari raccogliamo qualche altra domanda, quindi prego, onorevole D'Incà.

FEDERICO D'INCÀ. Sì, grazie, sulla parte di sviluppo servizi a valore Lei ha fatto cenno a studi internazionali che state seguendo, quindi Le chiederei qualche informazione in più rispetto a questo, e se sappiate questo utilizzo dei dati quanto possa generare come flusso di cassa in entrata e se vi siano esperienze internazionali già in vantaggio lungo questo percorso, se siano soltanto *start up* o siano anche grandi aziende come Uber o Google a chiedervi l'utilizzo di questi dati. Grazie.

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.* Cerco di raccogliere le due domande perché vanno su temi simili. Rispetto alla prima domanda concordo in pieno, faccio un esempio pratico per farvi capire la complessità e la difficoltà, è verissimo comunque che serve un'architettura

tura unica per i diversi settori (turismo, cultura, trasporti).

Esempio concreto, Open Trasporti: stiamo raccogliendo questi dati su Cagliari, ma avevamo già cominciato su Fiumicino perché abbiamo 160 milioni di passeggeri aerei l'anno, 40 milioni su Fiumicino, 20 milioni su Malpensa, 11 su Bergamo Orio al Serio. Questi sono i numeri, gli altri vanno a scendere.

I 40 milioni di passeggeri su Fiumicino, strutturando tutta la parte sinistra del grafico, strutturando la raccolta dei dati in tempo reale, raccogliamo Alitalia, Trenitalia, altri vettori, il Leonardo Express, i taxi, tutti gli oggetti che arrivano all'aeroporto e che collegano l'aeroporto con il centro città. Ovviamente per l'esperienza dell'utente, ipotizzando che io stia arrivando a Fiumicino in aereo e che debba andare a Milano con un Frecciarossa che prendo a Roma Termini, c'è una connessione tra Fiumicino e il centro città, se i dati in tempo reale mi danno informazioni su uno sciopero dei taxi, un blocco del Leonardo Express, altri eventi di collegamento, potenzialmente questa informazione in mano a un integratore di sistemi può consentire di offrire un volo da Fiumicino a Milano risparmiando il tratto che ovviamente ha delle criticità.

Per fare questo mestiere, i diversi soggetti ovviamente non hanno l'obiettivo di fare da integratori di sistema, quindi il mondo Trenitalia, il mondo Alitalia, gli altri mondi dei vettori, il soggetto che dovrebbe fare questo dovrebbero fare come gli intermediari sugli alberghi – non faccio nomi, ma li conosciamo tutti – che raccolgono dei posti disponibili nei vari alberghi ad un certo prezzo e poi offrono l'operazione di intermediazione all'utente che *via web* o con altri sistemi vuole quella camera d'albergo.

Strutturare quel servizio è molto difficile per il pubblico, perché deve fare un *co-marketing* tra i diversi soggetti di trasporto, chiedendogli la disponibilità di alcuni posti e di una certa flessibilità del prezzo, è difficile per la pubblica amministrazione entrare su questo, perché non posso dirlo a Trenitalia o Italo o altri soggetti come devono vendere il loro biglietto

del treno, ma il soggetto che dovrebbe integrare, che sta tra la parte arancione e la parte blu, potrebbe andare da Trenitalia, andare da Italo, andare dagli altri soggetti, operare come già oggi si sta operando sugli alberghi con le piattaforme di scelta degli alberghi e consentire un'offerta dinamica a chi si trova in quel punto in quel momento e ha, ad esempio, delle difficoltà ad arrivare a Roma Termini da Fiumicino.

Tutta questa parte attiene al mercato di questi servizi. È chiaro che rispetto alla Sua domanda io concordo sul fatto che le regole del gioco le deve stabilire il pubblico, per evitare *dumping*, per evitare fenomeni non controllabili. Il pubblico ha come primo obiettivo l'esperienza del cittadino che viaggia, come secondo obiettivo il buon funzionamento delle società che hanno anche un trasferimento di denaro pubblico.

Rispetto alla seconda domanda, già ci sono esempi di *smart road*, di strade intelligenti, ci sono dei modelli che vedono il totale *outsourcing* della gestione di questi dati, dei modelli che prevedono un'intera pubblicizzazione della gestione di questi dati; posso sicuramente inviarvi del materiale; non si parla ancora di valori perché sono stime non tanto sostenute da analisi scientifiche, si parla ovviamente di miliardi in tutti i documenti che si leggono rispetto al valore di questi dati; noi riteniamo che sicuramente debba essere superato il meccanismo mentale che ci fa pensare che il produttore dell'auto sia proprietario dei dati dell'auto, il gestore della strada sia proprietario dei dati della strada, perché il mondo sta cambiando, non ci può essere più questa divisione netta. Chiaramente il valore della vendita di alcuni dati non è in questo momento calcolabile, però riteniamo che sia un valore importante.

Rispetto alla possibilità di fornire questi servizi, una delle ipotesi che è sul nostro tavolo è quella di fornire le API gratuite a tutti, quindi anche alla multinazionale fino a un certo numero di istanze, quindi mille istanze al giorno, la chiami mille volte ed è gratuito, dalla millesima volta c'è una quota da pagare, quindi ovviamente la multinazionale dovrà pagare se usa in maniera massiva il servizio, la *startup* in una prima

fase può essere incoraggiata ad utilizzarlo, poi se supera le mille avrà il valore per poter pagare anche questo servizio, però è una delle ipotesi che stiamo studiando.

FEDERICO D'INCÀ. Sulla parte degli studi internazionali in atto ha qualche riferimento?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Vi posso mandare sia del materiale del Department Of Transportation (DOT) americano, sia del materiale olandese e inglese su queste *smart road*, che fa anche delle stime, in *billion*, di sterline. Ripeto: sulle stime sono un po' freddo, sui concetti sicuramente sono materiali interessanti.

PRESIDENTE. AgID nell'audizione che abbiamo avuto il 7 febbraio ha detto che nella rilevazione della spesa ICT il Ministero delle infrastrutture nel 2016 aveva 37 milioni di euro di spesa, mentre Lei ha appena detto che, invece, sono 7; bene, quindi ne mancano 30. Sono i 30 milioni che vengono spesi da Motorizzazione e Capitanerie di porto?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto.

PRESIDENTE. Quindi, la sua direzione, dal punto di vista finanziario, è un quinto della spesa totale. Avevo altre domande. Rispetto ai progetti, in particolare a quello della Banca Dati degli Operatori Economici, esistono degli indicatori di impatto? Il progetto quando sarà valutato come un progetto terminato con successo? Lei ci ha parlato dei tempi, e questo è uno degli indicatori di impatto su cui verrà valutato il successo o meno del progetto? Questi indicatori di impatto sono presenti nei piani delle *performance* dell'ente oppure no, e in generale gli indicatori dei vari progetti di digitalizzazione sono presenti nel piano delle *performance* dell'ente o no?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, presidente, la Banca Dati degli Operatori Economici nasce dall'articolo 81 del codice, come dicevo, che stabilisce in maniera netta la necessità che ci sia il passaggio da AVCpass alla Banca Dati Operatori economici. Uno dei commi dell'articolo 216 del decreto legislativo n. 50 del 2016 dice: « fino al momento di entrata in vigore della Banca dati operatori economici si continua ad assicurare lo svolgimento della comprova dei requisiti attraverso AVCpass ».

Dopo quell'articolo abbiamo preparato un decreto ministeriale che stabilisce una serie di regole e che contiene alcune ipotesi di indicatori di *performance*. All'interno dell'articolo 81 è previsto anche che ci sia una responsabilità dirigenziale per chi delle dodici amministrazioni non consenta l'accesso, la cooperazione applicativa e l'interoperabilità tra le banche dati. In questo momento noi abbiamo un grave problema sulle dodici, perché qual è la criticità di AVCpass? Che una stazione appaltante oggi ottiene, in sostanza, quattro modalità di documenti: sincroni, automatici, sincroni non automatici; asincroni automatici, asincroni non automatici; DURC o casellario giudiziale, faccio la richiesta e la banca dati mi risponde in maniera sincrona e automatica; antimafia, c'è una risposta sincrona, ma non è automatizzata la banca dati per complessità derivanti dal processo antimafia; per la legge n. 68 del 1999, sui diritti dei diversamente abili, non esiste una banca dati nazionale, quindi già oggi le 35 mila stazioni appaltanti non sanno come prelevare la certificazione della legge n. 68 del 1999, perché non esiste, appunto, una banca dati, quindi ci sono dei documenti cartacei che le singole province, i servizi provinciali del lavoro rilasciamo, a seconda dell'ubicazione della sede legale dell'operatore economico per cui viene richiesto. È chiaro che questo elemento critico danneggia tutta la banca dati perché, finché non avremo una banca dati centralizzata che dia informazioni sulla legge n. 68 del 1999, quel tempo di attraversamento rimane co-

stante. La nostra unica ipotesi è sul tempo di attraversamento, perché il vero indicatore, secondo noi, è la riduzione dei tempi per comprovare i requisiti di una gara pubblica.

Rispetto al piano delle *performance*, non è incluso all'interno di quello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, perché è un tema assolutamente trasversale, noi non facciamo tantissimo *procurement*, siamo un Ministero pesante, di spesa, perché trasferiamo fondi ai diversi soggetti che poi sviluppano le infrastrutture.

Abbiamo al nostro interno delle *performance* relative alla ostensione e alla pubblicazione dei dati relativi agli appalti pubblici, e questo esiste all'interno del piano della *performance*, però le ho dato questa risposta perché noi siamo uno dei 35 mila e neanche uno dei più grandi, in termini di *procurement* pubblico, siamo un utilizzatore della banca dati.

PRESIDENTE. Sì, però, la dovete realizzare.

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Certo.

PRESIDENTE. La mia domanda era dovuta a questo: nel corso delle audizioni è venuto fuori più volte che uno dei problemi relativi ai progetti di digitalizzazione nel nostro Paese è che hanno una logica di adempimento; quindi, ad esempio, la legge dice che si deve fare la Banca Dati Nazionale Operatori Economici, poi la qualità del progetto non viene valutata da nessuno perché la legge non dice che deve essere fatta bene, mentre invece esiste un'altra legge, quella relativa ai piani delle *performance*, in cui gli obiettivi potrebbero avere degli indicatori di *performance* di qualità legati all'adempimento di realizzazione.

La mia domanda quindi era in questo senso: visto che la legge chiede l'adempimento, che è a carico del vostro Ministero, il Ministero ha strutturato il piano delle *performance* in modo che, oltre che l'adem-

pimento, ci sia anche una misura della qualità del progetto oppure no?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. La risposta è no.

PRESIDENTE. E quanto costa il progetto?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda il progetto Banca Dati Operatori Economici al momento stiamo definendo questo protocollo d'intesa con AgID per i fondi PON Governance e stiamo ipotizzando una spesa di circa 2 milioni di euro complessivi, tra realizzazione e conduzione. Ovviamente vi parlo di stime anche derivanti dal fatto che, per scelta sia nostra che di AgID, useremo una convenzione Consip, che si chiama SPC lotto 3 e lotto 4, che prevede cooperazione applicativa e portali *web* delle pubbliche amministrazioni; quindi l'analisi precisa del costo deriverà da documenti già conclusi da Consip rispetto alla gara fatta.

Come dicevo prima, non c'è la correlazione con un diretto, mio obiettivo nel piano delle *performance*, ma il nostro impegno su Banca Dati Operatori Economici è massimo, tant'è che sia rispetto all'articolo 44 del codice che all'articolo 213, con AgID stiamo strutturando una serie di funzionalità che riguardano non solo la Banca dati Operatori Economici, perché sapete che il codice richiede tante banche dati di controllo e di verifica, quindi lo stiamo posizionando all'interno di tutto l'insieme delle banche dati che dovranno essere sviluppate per il Codice degli appalti.

Un indicatore indiretto di *performance* è il fatto che il tavolo con AgID è allargato a MEF, ANAC, a tutti i soggetti coinvolti dal codice per le diverse, singole banche dati.

PRESIDENTE. Sì, ma se nessuno di questi ha un indicatore di qualità, c'è una probabilità media che venga fuori bene o male, verrà fuori sicuramente una banca

dati, però, se nessuno ha mai definito un obiettivo di qualità e non solo di adempimento da perseguire, non riesco a capire come si possa sperare di ottenere dal sistema qualcosa che abbia standard di qualità più elevati del solito, se non per caso o per fortuna.

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi permetto di obiettare che sicuramente l'inserimento all'interno del piano delle *performance*, essendo legato agli obiettivi e, quindi, anche alle retribuzioni di risultato degli attori che sviluppano, è un elemento importante, però l'analisi BDOE non è fatta a caso o dicendo « cerchiamo di strutturare le connessioni tra le banche dati ».

All'interno del progetto preliminare che abbiamo già sviluppato insieme ad AgID ci sono degli indicatori, dei KPI che dicono che oggi la legge n. 68 del 1999 è gestita così, oggi i DURC vengono rilasciati così; ovviamente la nostra base di partenza è AVCPass in termini di numeri, non dobbiamo essere sotto AVCPass, però all'interno del progetto sono previsti gli indicatori, non sono collegati, rispetto alla Sua domanda precisa, ai miei obiettivi e al piano delle *performance* del Ministero...

PRESIDENTE. E quindi, se non vengono rispettati, cosa succede? Se il *target* non viene raggiunto, cosa succede?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Che io perdo la faccia e che tutti i soggetti che hanno approvato quel piano hanno dei documenti formali che non sono stati seguiti, e questo è ben più pesante della retribuzione di risultato, secondo noi.

FEDERICO D'INCÀ. Io capisco perfettamente la sua buona fede nel dirci che perde la faccia, ma sa quante volte nel passato questo Paese ha avuto persone che dovevano perdere la faccia, ma non l'hanno

mai persa e sono rimaste sempre al loro posto? La domanda fatta dal presidente quindi è corretta e la nostra Commissione guarderà in maniera molto attenta anche alla qualità dell'opera.

PRESIDENTE. Lei ci ha fatto un elenco dei progetti, ma, se dovesse valutare il livello di digitalizzazione del Ministero anche rispetto agli indicatori del DESI, lo riterrebbe soddisfacente o ci sono margini di miglioramento, ci sono cose che devono essere fatte internamente al Ministero?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Sicuramente ci sono margini di miglioramento, abbiamo la necessità di modificare il modo di lavoro, nel senso che – parlo del *layer* più basso, dello strato infrastrutture materiali – oggi non è possibile.

PRESIDENTE. Per esempio, quanti *data center* avete?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. In questo momento abbiamo tre *data center*, uno a via Nomentana, Porta Pia, uno a Viale dell'arte, quindi all'EUR, nell'ex Ministero della marina mercantile, e un altro a via Caraci, che è la sede della Motorizzazione.

PRESIDENTE. E avete un progetto di unificazione di questi *data center* o magari di unificazione con altri Ministeri?

MARIO NOBILE, *responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto, di ottimizzazione. Stiamo sperimentando il lotto 1 SPC *cloud*, che offre sia *platform as a service* che *infrastructure as a service* in termini di *data center* perché c'è una gara Consip già avviata, però in diverse occasioni, anche con i colleghi di AgID, ho detto che il *data center* per me non è un *asset*, non sono

interessato alla gestione delle macchine, e che in qualunque momento ci può essere una convergenza di Ministeri, di pubbliche amministrazioni centrali, ciò di cui ho bisogno è una macchina virtuale, un'infrastruttura o una piattaforma come servizio.

Il tema nodale è che io non devo occuparmi della posta elettronica o del protocollo documentale, lo può fare uno per tutti e dodici, perché non ho alcun interesse a tenermi la gestione.

Il margine di miglioramento è che noi abbiamo difficoltà, rispetto all'età media alta e al *turnover* assente rispetto a dei soggetti pubblico-privati o privati, di modificare il modo di lavoro; per cui il margine di miglioramento è che non si lavora con la posta elettronica, non si scambiano documenti con la posta elettronica, bisogna avere un *cloud* condiviso, lo abbiamo strutturato, ma è molto difficile formare le persone, far capire loro che un documento che riguarda una gara d'appalto è un documento riservato, che deve essere protetto, che un documento che riguarda una modifica normativa è un documento riservato che va protetto e non va scambiato via posta elettronica, deve essere allocato in un luogo sicuro. La difficoltà è farlo capire, tenendo conto del fatto che intorno a me non ho giovani neo assunti, ma le ultime assunzioni risalgono a dieci anni fa, questo è un forte vincolo, è un problema di *change management*...

PRESIDENTE. Scusi se La interrompo, ha fatto un esempio molto concreto, ma non credo che ci siano problemi cognitivi, cioè che il suo interlocutore non capisca la frase « questo è un documento riservato, quindi non può essere mandato via posta elettronica, ma devi usare quest'altro sistema »; quindi, escludendo problemi cognitivi, l'unico problema può essere di non rispetto dell'autorevolezza o dell'autorità con cui gli viene detto di seguire una certa procedura; quindi è questo il problema oppure ce n'è un altro ?

MARIO NOBILE, responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti. È un altro, nel senso che non è, purtroppo, solo autorizzativo, è anche un problema di formare le persone a utilizzare correttamente lo strumento; quindi noi abbiamo un *cloud* ibrido all'interno, abbiamo fatto dei *webinar* e delle pillole video per insegnare la modalità, nonostante le circolari o comunque l'atto autoritativo, il mio nucleo di *help desk* viene poi subissato da richieste di aiuto concrete sull'esecuzione delle diverse attività.

A livello cognitivo, l'indicazione viene compresa, a livello pratico, per la condivisione di quel documento, l'abilitazione dei diritti, il caricamento, tutta la gestione di quegli errori c'è più difficoltà purtroppo, quindi a livello cognitivo, è molto chiaro quando lo diciamo, a livello applicativo, si genera un aumento di chiamate all'*help desk* delle mie persone che devono gestire e che, alla fine, caricano loro, fanno loro direttamente l'attività, e questo distrugge tutto il processo formativo.

MARA MUCCI. Volevo sapere se abbia un dato sull'età media. Voi comunque avete fatto la formazione, che spero sia continua, quindi mi chiedevo se potesse entrare più nel dettaglio sulla formazione, per capire come accompagnate questi dipendenti, perché il problema è grande se non vengono rispettati i vostri dettami in termini di lavoro quotidiano.

MARIO NOBILE, responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Purtroppo i capitoli della formazione, che non gestisco io, ma gestisce il collega della direzione del personale degli affari generali, evidenziano che per tutto il Ministero l'anno scorso – consentitemi un minimo errore – il dato dovrebbe essere di 5 mila euro complessivi, quindi parliamo del nulla.

PRESIDENTE. Su quante persone ?

MARIO NOBILE, responsabile della direzione centrale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Noi siamo circa 9 mila civili e

11 mila dipendenti delle capitanerie di porto. Questo perché, purtroppo, è un capitolo soggetto ai tagli lineari, quindi viene sempre più prosciugato. Nella logica che vi dicevo prima è chiaro che un'organizzazione del genere non può essere gestita con i soli fondi allocati in bilancio.

Noi abbiamo strutturato per OpenCantieri per la trasparenza e l'*accountability* una convenzione con il Formez, che sa fare bene queste cose, e, all'interno di questa convenzione, abbiamo inserito tutta la parte *webinar* e la parte di pillole di formazione all'interno di un'operazione di apertura del dato come OpenCantieri, ma chiaramente non si tratta di un'attività che riguarda l'esempio che ho fatto prima, perché la convenzione è vincolata a OpenCantieri.

La pillola di formazione è far capire a un dipendente cosa sia un *open data*, far capire a un dipendente che il materiale che maneggia attraverso fogli Excel o fogli di carta rappresenta una miniera di valore inestimabile per l'ostensione di quel dato, quindi è finalizzata a quello scopo e non potrebbe essere ovviamente distolta.

L'età media dei dipendenti dovrebbe essere di 52 anni, però mi riservo di darvi conferma perché è un dato che devo verificare con il collega del personale degli affari generali. Parlo ovviamente solo dei 9 mila civili, non dei militari.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Nobile e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.30.

Comunicazioni del Presidente.

La seduta comincia alle 9.35.

PRESIDENTE. Comunico che, nella riunione appena svoltasi, l'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ha stabilito che la Commissione si avvalga della collaborazione, a titolo gratuito, del professor Donato Limone. La

presidenza avvierà le procedure previste per assicurare l'avvio della collaborazione sopraindicata, previo distacco o autorizzazione dall'ente di appartenenza nei casi contemplati dalla legge.

Comunico altresì che, nella riunione appena svoltasi, l'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ha convenuto sull'opportunità di scrivere una lettera al commissario straordinario Piacentini in ordine alla vicenda della mancata nomina del responsabile della transizione alla modalità operativa digitale, ai sensi dell'articolo 17, commi 1 e 1-ter del Codice dell'amministrazione digitale e del difensore civico digitale, ai sensi dell'articolo 17, comma 1-*quater* del Codice dell'amministrazione digitale, nelle amministrazioni centrali e locali, chiedendogli formalmente di esercitare i propri poteri di impulso e coordinamento ed eventualmente di accedere alla procedura di autorizzazione all'esercizio del potere sostitutivo nei confronti delle amministrazioni inadempienti, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera *d*) del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 settembre 2016 e dell'articolo 63, commi 3 e 4, del decreto legislativo n. 179 del 2016.

Comunico infine che, durante le scorse sedute, la Commissione ha ricevuto documentazione da ANUSCA, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato e Agenzia delle dogane che, d'accordo con gli autori, ritiene di includere nella categoria degli atti liberi e di pubblicare quindi, come di consueto, sul sito *web* della Commissione. Lo stesso avverrà per la documentazione ricevuta in data odierna dall'ingegner Nobile.

Non essendoci interventi, dichiaro conclusa la seduta di comunicazioni.

La seduta termina alle 9.40.

*Licenziato per la stampa
il 30 giugno 2017*



17STC0023860