

**L'informatica al servizio del cittadino:
l'esempio del CED della Motorizzazione Civile**

La patente in due minuti

Interconnessione tra banche dati e procedure cooperanti possono aumentare l'efficienza e l'efficacia dei servizi. Ma l'informatica non basta, se il sistema è appesantito dai residui della vecchia mentalità burocratica

di Manlio Cammarata



L'idea di questo servizio nasce da... un viaggio con il nostro direttore. Dovevamo andare ad Ivrea, per la presentazione del Quaderno: aereo fino a Milano, auto a noleggio da Linate. «Manlio, non dimenticare la patente», mi dice Marco al telefono mentre prendiamo accordi per la partenza. «Di cosa?» chiedo io stupito dalla domanda. «Ho perso la mia ad aprile, speriamo si sbrighino a consegnarmi la nuova, nel frattempo l'Avis non mi dà una macchina con il solo foglio rosa».

Mi sono incuriosito, un po' perché una volta queste cose richiedevano tempi secolari ed ora si dice siano molto più rapide, un po' perché la nuova sede della Motorizzazione Civile è a po-

che centinaia di metri dalla nostra redazione, si può dire che l'abbiamo vista nascere.

Ecco un bell'argomento per Cittadini & Computer, dico io. Approvato, telefonata, appuntamento. Mi accolgono gli uomini della Bull, che gestisce in concessione il CED della Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione del Ministero dei Trasporti.

Superato un imponente sbarramento di sicurezza, mentre mi accompagnano lungo interminabili corridoi spiego come è nata l'idea del servizio. «Vediamo subito a che punto è la pratica» dice l'ingegner Giovanni Magno sedendosi davanti a un terminale. Istantaneamente faccio scattare il cronografo.

Quaranta milioni di schede

Cognome e nome? Marinacci Marco. Nato il? Non lo so. Il video presenta una lunga lista di Marinacci Marco. Che macchina ha? Questo lo so. L'ingegnere incrocia due archivi e il nostro Marinacci Marco compare in un attimo. C'è tutto, anche il numero della vecchia patente e quello della nuova, anche le auto che ha avuto. La stampante ronza, ecco la patente che esce, purtroppo è solo un facsimile su carta bianca. Fermo il cronografo: due minuti e quindici secondi, partendo da dati incompleti!

E allora perché non gliela consegnano? «La patente è stata stampata da una settimana, dice Magno indicando la data sul video, ora bisogna che qualcuno ci



L'antenna parabolica che collega il CED della Motorizzazione ai concentratori degli uffici periferici.

Come eliminare le code di TIR

Ricordate? Non è passato molto tempo da quando le cronache riportavano delle interminabili file di TIR fermi ai valichi di confine con l'Austria, a causa della mancanza di permessi di transito, rilasciati in numero limitato. Ora le code non ci sono più: sono aumentati i permessi? No, l'informatica ha consentito di razionalizzare i flussi. Il problema è stato risolto proprio dal CED della Motorizzazione Civile, che sovrintende anche al trasporto delle merci.

Vediamo come hanno fatto. L'Austria concede ogni anno 220.000 permessi, dei quali 180.000 per il transito verso altri paesi e il resto con destinazione interna. Le motivazioni sono ecologiche, ma in realtà sembra che si cerchi anche di limitare la penetrazione di trasportatori stranieri sul mercato austriaco. Non si poteva lasciare la libertà di ottenere i permessi alle frontiere fino al raggiungimento del tetto, perché dopo i primi mesi dell'anno non sarebbe passato più nessuno. Si era quindi stabilito un contingente variabile a seconda dei giorni della settimana: il lunedì settecento permessi, il martedì mille e così via, a seconda dei dati che erano stati rilevati in precedenti indagini. In questo modo, chi arrivava alla frontiera quando i permessi erano finiti, si metteva in coda per il giorno successivo. Con le conseguenze che si sono viste, perché non c'era modo di comunicare al trasportatore che si metteva in viaggio quale sarebbe stata la situazione al valico nel momento in cui vi sarebbe arrivato.

Proteste e polemiche, il Ministero dei

Trasporti incaricò il CED della Motorizzazione di trovare una soluzione, posto che l'Austria non era disposta a concedere un aumento dei permessi. Un «comitato di crisi», formato da funzionari della Direzione che regola il trasporto internazionale, funzionari del CED, ingegneri della Bull e rappresentanti delle associazioni dei trasportatori mise a punto una procedura di monitoraggio che assegnava ai trasportatori interessati un certo numero di tagliandi, proporzionato al parco di veicoli risultante dagli archivi della MCTC. Una fase di monitoraggio, iniziata nel giugno del '91, consentiva a chiunque fosse in possesso di un tagliando di prendere un permesso alla frontiera.

Conclusa la fase di monitoraggio, sono stati elaborati i dati ottenuti dall'analisi dei tagliandi utilizzati e così è stato possibile conoscere le effettive necessità delle ditte, che sono risultate di circa il 20 per cento superiori al tetto stabilito dagli austriaci. Quindi sono stati stampati e distribuiti i tagliandi, validi ciascuno per un passaggio, in numero proporzionale alle necessità delle ditte. Che in questo modo possono programmare in anticipo i loro viaggi fino alla fine dell'anno. Niente più code alla frontiera.

Ma non è la soluzione definitiva. Si pensa a un badge magnetico da fornire ai trasportatori. Basterà inserire la tessera in appositi terminali ai posti di frontiera, collegati alla sede centrale. Autorizzazione in tempo reale, monitoraggio, statistiche, tutto a posto. Grazie all'informatica.



Antenne in prova per i collegamenti via satellite. Si cerca di ottenere la massima efficienza con dimensioni sempre più ridotte.

attacchi sopra la foto, poi il documento deve andare in Prefettura per la firma, poi l'agenzia deve andare a ritirarlo». Siamo alle solite, dove c'è un intervento manuale i tempi si allungano oltre il ragionevole. Incollare la foto: e se si facesse un tesserino di plastica con la foto e la firma stampate a laser? Si può fare, rispondono gli ingegneri, noi siamo pronti, stiamo già facendo gli esperimenti con la patente nautica. Ma bisogna mettersi d'accordo con gli altri paesi europei... Basta, facciamo un giro a vedere il CED. La struttura della Motorizzazione ha incominciato a funzionare nella seconda metà degli anni '70. È un fatto singolare, e non solo nella Pubblica Amministrazione, che le strutture informatiche siano state introdotte non per automatizzare procedure interne, come l'amministrazione o la gestione del personale, ma per offrire un servizio all'esterno. «Dovevamo fare salti mortali, dice l'ingegner Ciro Esposito, direttore della Divisione del CED, per far compilare a mano da un personale ormai esausto un enorme numero di carte di circolazione e di patenti. Cinquanta, cento documenti uguali tutti i giorni, con un grande spreco di energie e risultati che spesso non soddisfacevano le aspettative. Noi siamo nati per produrre documenti in tempi brevi e nel miglior modo possibile. La differenza tra un documento fatto a mano e uno prodotto con questi sistemi è la stessa che c'è tra il giorno e la notte».

E le banche dati? Le banche dati sono

Dentro il CED

I grandi Centri di Elaborazione Dati sono tutti uguali, o quasi. Schiere di armadi metallici, tra i quali è difficile distinguere a prima vista unità centrali, memorie, controller e altro. Le unità a disco assomigliano quasi sempre a domestiche lavabiancheria. Cambiano solo i colori: nei centri con il marchio di Big Blue dominano i corpi grigi con gli sportelli blu (a volte si notano strisce rosse: sono i compatibili Amdahl). Qui alla Motorizzazione è tutto bianco e nero, l'impronta di Bull, che dal 1976 gestisce il CED.

Quando è stato realizzato questo servizio era in corso la sostituzione dell'unità centrale: un DPS9000/92T al posto di due DPS88/82 DUAL (il 92T è un «Tandem», cioè un sistema completamente doppio, nel quale le due parti possono lavorare l'una indipendentemente dall'altra.

Invece in un sistema «duale» ci sono due processori, ma il resto dell'architettura è singolo. La capacità in TPS (Transazioni Per Secondo) passa dalle 220 complessive della configurazione precedente a 510. Il sistema operativo è il GCOS8, proprietario Bull, con il potentissimo monitor transazionale TP8.

La memoria in linea è costituita da 118 unità a disco, per complessivi 157 GB, mentre 14 unità a nastro contengono i dati off-line. C'è anche un dipartimentale DPS6 per la gestione e il controllo dei sistemi periferici.

Nelle sedi periferiche sono attualmente presenti 42 sistemi dipartimentali tipo DPS6, in configurazioni adeguate alle ne-

cessità locali, oltre a una quantità di macchine e terminali di altri tipi; nel giro di un anno tutte le sedi provinciali saranno dotate di DPS6000.

Gli archivi principali sono:

ABA: contiene i dati anagrafici e di identificazione di tutte le persone fisiche e giuridiche che entrano a qualsiasi titolo nella sfera di competenza della MCTC (oltre 40.000.000 di anagrafiche);

ANV: dati di immatricolazione dei veicoli secondo le norme del Codice della Strada, 46.800.000 posizioni;

ANC: schedario dei titolari di patente, 38.300.000 documenti;

MRC: dati relativi alle imprese che esercitano attività di trasporto in conto proprio e in conto terzi, 1.500.000 imprese.

Con gli archivi di minori dimensioni si arriva a un insieme di 60 miliardi di caratteri in linea, che possono essere raggiunti 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno da qualsiasi terminale collegato al sistema.

Per la gestione di questo imponente complesso sono impegnate 90 persone: 9 sono negli Uffici provinciali dove sono installati i concentratori per le trasmissioni via satellite; 20 si occupano della sala macchine e del controllo della rete, divisi in tre turni di otto ore per coprire l'intero arco della giornata, comprese le festività; altre 15 sono adette allo sviluppo e alla manutenzione delle applicazioni e 27 si occupano della gestione del software applicativo e del controllo giornaliero delle procedure; infine ci sono gli specialisti di sistema e i responsabili dei diversi settori.

La sala di controllo delle linee esterne. A sinistra i collegamenti via satellite, a destra i modemi delle linee via cavo.



venute dopo, si sono formate a mano a mano che il lavoro di produzione andava avanti. Oggi la MCTC dispone di archivi che comprendono 40.000.000 di schede di persone fisiche o giuridiche, 38.300.000 patenti, 47.500.000 carte di circolazione, 1.500.000 autotrasportato-

ri, e altre informazioni, come i 762.000 conducenti che hanno commesso gravi infrazioni e gli 870.000 «fogli rosa» in corso di validità. I tempi di accesso a queste informazioni si misurano in pochi secondi, come ho constatato direttamente con una serie di interrogazioni

di prova (che fine ha fatto la macchina che avevo dieci anni fa?).

Ci vuole il satellite

La Direzione Generale MCTC ha una struttura diffusa su tutto il territorio na-

Esposito: siamo in concorrenza

Il responsabile del CED, per la precisione il direttore della Div. 60 della DG MCTC, è l'ingegner **Ciro Esposito**. L'intervista si svolge alla presenza di Giovanni Magno e Demetrio Chirici della Bull, la società che gestisce in concessione il CED della Motorizzazione. Ma non c'è differenza nel trattare con il burocrate o con i manager privati. Stesso linguaggio senza fronzoli, stesse risposte dirette. Anche l'ufficio potrebbe essere quello del dirigente di una qualsiasi multinazionale.

È una sensazione che ho avuto spesso, negli ultimi tempi: in molte amministrazioni la burocrazia tradizionale sta scomparendo, le pile pericolanti di pratiche polverose su tavoli scalcagnati sono sostituite sempre più spesso da asettici terminali.

Piano piano l'«abolizione dei supporti cartacei» prende piede e il burocrate diventa manager.

Ingegnere Esposito, tra pochi mesi andrà in vigore il nuovo Codice della Strada, che prevede un impiego più esteso dei sistemi informatici. In buona parte le nuove procedure riguarderanno proprio la Motorizzazione Civile. Al piano di sotto state installando un elaboratore molto più potente di quelli che hanno funzionato fino ad oggi. Prevedete quindi che i nuovi impegni saranno molto gravosi?

Il nuovo Codice della Strada avrà un impatto rilevante sui programmi che sovrintendono alle procedure amministrative legate ai veicoli e ai conducenti; inoltre imporrà uno sviluppo notevole del software applicativo necessario per gestire, ad esempio, la targatura dei ciclomotori, l'archivio nazionale dei veicoli, l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

L'anagrafe delle patenti esiste già...

In buona parte, ma non abbiamo una serie di dati che ci interessano molto. Occorrerà intanto raccogliere le informazioni in possesso delle Prefetture per concentrare, in un'unica banca, la storia completa di tutti i patentati. Occorrerà anche collegare i sistemi informativi delle forze di Polizia e delle assicurazioni per «assorbire» le infrazioni e gli incidenti di ogni automobilista.

Dopo di che, incrociando queste informazioni con il tipo di veicoli, si saprà quali sono i meno sicuri!



Ciro Esposito.

Non solo i veicoli, ma anche le strade a rischio, perché prevediamo di organizzare l'archivio in modo che esso contenga anche la località in cui si è svolto l'incidente, e anche l'ora. Quando gli archivi saranno a regime sarà possibile estrarre tutte queste informazioni. Al momento siamo impegnati a studiare l'architettura delle due banche dati, veicoli e conducenti, anche nell'ottica della loro completa interrelazione. Abbiamo inoltre attivato un'intensa collaborazione con l'ISTAT, che da anni produce studi statistici sugli incidenti stradali, per organizzare un archivio elettronico degli incidenti che risulti efficace anche sotto il profilo dell'analisi e della diffusione statistica, oltre che per lo svolgimento dei nostri compiti istituzionali.

Quali saranno i tempi di realizzazione?

Il Codice parte nel '93. Stiamo attendendo la stesura definitiva del regolamento di attuazione, che è all'esame del Consiglio di Stato, per studiarne tutti i dettagli. Sono in corso gli incontri con l'ANIA (l'associazione delle compagnie di assicurazioni, NdR) e con l'ISTAT. Prevediamo che da settembre lavoreremo esclusivamente per il nuovo Codice, secondo un rigoroso ordine di priorità dettato dai diversi tempi con cui avranno attuazione le varie norme. Al primo gennaio saremo sicuramente pronti per le cose che partiranno il primo gennaio, e poi ci sarà un'altra scadenza per marzo, e un'altra

per luglio. A luglio comunque tutto sarà a regime, per cui dovremo essere pronti per quella data. Non abbiamo mai «bucato» i tempi, ce la faremo anche stavolta.

L'anagrafe dei veicoli servirà anche a ridurre il traffico di auto rubate?

L'impostazione centralizzata del nostro archivio ci mette già al riparo da cose indesiderate, come il riciclaggio dei veicoli rubati: è praticamente impossibile che un veicolo possa essere immatricolato con documenti falsi in due o tre province differenti, perché la procedura della banca dati controlla se un certo numero di telaio è stato già immatricolato.

Parliamo un po' dell'Europa. Tra pochi mesi ci sarà il mercato unico, e questo probabilmente comporterà qualche novità anche per voi. Fra l'altro ci sono state alcune polemiche, nei mesi scorsi, a proposito del riconoscimento dell'omologazione dei dispositivi anti-inquinamento. Come stanno esattamente le cose?

Le norme comunitarie sull'inquinamento atmosferico derivante dalle emissioni di gas di scarico hanno un notevole grado di complessità; inoltre si sono incrociate con i provvedimenti varati dal Governo per incentivare l'acquisto di auto catalizzate. Le due cose, insieme, hanno creato un notevole sconcerto tra la gente, che ha avuto obiettive difficoltà a comprendere il significato delle norme comunitarie e il modo in cui esse interagiscono con il diverso regime fiscale anti-inquinamento. È un fatto, comunque, che l'armonizzazione delle normative dei Paesi membri, in tema di veicoli, procede a grandi passi: l'omologazione unica europea ormai è a portata di mano.

Che cosa manca ancora?

Attualmente un veicolo omologato in Italia, per essere immatricolato in un altro Stato membro deve ottenere una nuova omologazione da quello Stato. Altrettanto accade in Italia per immatricolare un veicolo già omologato in un altro Paese della Comunità. Con l'omologazione unica europea le procedure si semplificano notevolmente: l'omologazione rilasciata da uno qualunque degli Stati membri è sufficiente per immatricolare in qualunque paese CEE. E tuttavia l'omologazione europea fa già in-

zionale: c'è un Ufficio in ognuna della attuali 95 province italiane, che svolge diverse funzioni come «front end» della sede centrale. Gli Uffici provinciali coprono tutto l'ambiente del trasporto merci, dei veicoli, delle patenti, della navigazione interna e della gestione delle

agenzie e delle autoscuole, sia pure in forma indiretta. In quasi tutti i capoluoghi di regione ci sono i centri per le prove degli autoveicoli, sia per i controlli periodici del circolante, sia per le omologazioni di nuovi modelli. Infatti i prototipi costruiti dalle fabbriche vengono

sottoposti a prove piuttosto severe per verificare che soddisfino una serie di requisiti, soprattutto in termini di sicurezza. Solo dopo queste prove il veicolo viene omologato e può essere venduto.

Ci sono anche gli Uffici Speciali Trasporti e Impianti Fissi (USTIF), in pratica una maglia piuttosto estesa che copre una serie di attività. Gli USTIF si occupano di tutte le ferrovie che non sono dello Stato: dalle «opere d'arte», che sono ponti, gallerie eccetera, all'armamento, ai segnali, fino all'abilitazione dei macchinisti. Agli USTIF fa capo anche tutta la parte degli impianti di risalita, come seggiovie e funivie; ci sono persino i programmi per i calcoli delle funi.

Nell'attuale configurazione, i centri provinciali sono collegati via cavo a otto concentratori principali, e questi dialogano

travvedere due nuovi ordini di problemi. Il primo è legato alla forma di comunicazione dell'avvenuta omologazione. Se questa continuerà a realizzarsi con la trasmissione di documenti cartacei, buona parte degli obiettivi di tempestività e di efficienza verrà meno; i costruttori continueranno ad avere difficoltà a commercializzare i propri veicoli contemporaneamente in tutta Europa. Il collegamento tra le banche dati dei Paesi membri, con un uso sempre più diffuso del satellite, sembra essere la soluzione obbligatoria.

E il secondo problema?

La concorrenza. Le fabbriche costruttrici avranno la libertà di scegliere il paese presso il quale effettuare le prove di omologazione. E sceglieranno ovviamente quelli in cui le prove verranno effettuate con maggiore tempestività, minor costo e maggiore efficienza. La Direzione Generale Motorizzazione Civile non si è fatta cogliere impreparata. Ha attivato un piano organico di intervento, teso all'ulteriore miglioramento dei servizi, in un'ottica quasi privatistica. Anche in quest'area l'uso dell'informatica avrà un peso determinante. Stiamo studiando una serie di iniziative... Per la prima volta la Pubblica Amministrazione ha dei concorrenti, è un concetto nuovo.

C'è anche il problema della patente europea. A che punto è?

Abbiamo partecipato a numerose riunioni sulla patente europea, e siamo gli unici ad averla pronta. Aspettiamo soltanto che ci diano le caratteristiche minime, perché noi abbiamo studiato le massime. Abbiamo in corso un esperimento con la patente nautica in plastica e siamo pronti a fare anche quella con il microprocessore incorporato, con la CP8 della Bull.

Oltre che all'estero, anche all'interno la vostra struttura ha una specie di concorrente, l'ACI, che tratta in buona parte la stessa materia.

Nel settore delle patenti di guida l'ACI svolge esclusivamente un servizio di assistenza, alla stregua delle agenzie di pratiche automobilistiche.

Ma il Pubblico Registro Automobilistico, che l'ACI gestisce per legge, è praticamen-

te un doppione della vostra banca dati sugli autoveicoli!

Si, ma c'è una sottile differenza: noi immatricoliamo a nome di chi si dichiara proprietario, mentre il PRA chiede una prova legale, l'atto di vendita stipulato davanti al notaio. Di conseguenza la banca dati della Motorizzazione Civile contiene di dati anagrafici di «chi si è dichiarato proprietario», mentre la banca dati dell'ACI-PRA contiene i dati anagrafici dei «proprietari». Le due banche si allineano completamente non appena gli uffici periferici del PRA concludono il proprio iter e confermano i dati della proprietà. Nella sostanza quindi c'è una completa coincidenza, pur essendo le procedure della Motorizzazione Civile estremamente più semplici: il richiedente deve esibire soltanto la «dichiarazione di conformità al veicolo omologato, rilasciata dal venditore, e il certificato di residenza, che peraltro può essere sostituito dall'autocertificazione.

O, secondo la legge 241, con l'acquisizione d'ufficio del certificato...

Questo è un altro grosso filone di attività. Abbiamo già attivato intese e affinato tecniche di collegamento con i Comuni per le certificazioni anagrafiche e con le Camere di Commercio per le certificazioni riguardanti le imprese. In questo caso però il problema non è tecnico, ma legislativo: attiene al valore legale della certificazione elettronica.

C'è anche il problema della trasparenza, il cittadino deve poter sapere a che punto sono le sue pratiche.

Bisogna dare una sostanza alla parola «trasparenza». Noi abbiamo implementato una procedura di uso estremamente semplice, che consente a chi ha presentato domanda per ottenere la patente di guida di sapere a che punto è la sua pratica. L'obiettivo comunque resta quello di generalizzare, per quanto possibile, l'accesso al sistema informativo.

Anche con interrogazioni da Videotel? Per esempio, io potrei chiedere a che punto è l'aggiornamento relativo a un passaggio di proprietà...

Certo, ma noi concludiamo la pratica prima che lei abbia il tempo di fare la domanda...

Ma...

L'intervista con l'ingegner Esposito ha messo ancora una volta in evidenza i vantaggi che possono derivare da un corretto uso dei grandi sistemi informativi nell'ambito della Pubblica Amministrazione, soprattutto se interconnessi tra loro.

Le disposizioni contenute nella sempre citata Legge 241/90 sul nuovo procedimento amministrativo trovano puntuale applicazione nelle procedure della Motorizzazione Civile: trasparenza dell'azione amministrativa, efficienza ed efficacia, insomma un rapporto tra PA e cittadini improntato a un'ottica di servizio che ci auguriamo si diffonda sempre di più.

I risultati si vedono: un passaggio di proprietà, a Roma, si conclude in pochi giorni con la consegna della carta di circolazione aggiornata.

Ma... il foglio complementare? Aspetta e spera. Mentre l'aggiornamento della carta di circolazione è di competenza della Motorizzazione, il foglio complementare deve essere aggiornato dal PRA. Un'inutile duplicazione di procedure e di banche dati che, come si legge nell'intervista, hanno esattamente gli stessi contenuti, per emettere due documenti che dicono la stessa cosa. Ecco le vecchie norme da superare, ecco come l'informatica mette in luce le carenze organizzative della PA.

Perché mai l'ACI impiega tanto tempo per aggiornare il foglio complementare? Possibile che la legge obblighi ancora alla compilazione manuale dei documenti? E allora a che serve ACI Informatica, la società che gestisce la banca dati del PRA? Non serve a nulla o non funziona?

Cercheremo di scoprirlo in uno dei prossimi servizi di Cittadini & Computer.
M.C.

no con il centro via satellite. È una soluzione che a prima vista può apparire esagerata, ma basta una cifra per capirne i motivi: 200.000 operazioni al giorno. Ora i cavi possono funzionare sicuramente, nelle migliore delle ipotesi, a 9.600 bit al secondo, mentre su una linea satellitare si possono raggiungere velocità molto più alte (la rete della Motorizzazione va a 64 kbps). Ma c'è anche un altro motivo, che per motivi diplomatici nessuno dice chiaramente: le linee della SIP, soprattutto in alcune zone della penisola, non permettono collegamenti stabili. È una specie di ritornello che ho sentito praticamente da tutte le



La sala delle 118 unità di memoria a disco, per 157 GB complessivi.



Non capita tutti i giorni di vedere un mainframe incartato come un regalo. Questo è il Bull DPS9000/92T, che sta per sostituire i due DPS88/82 Dual.

persone che ho intervistato in quasi due anni di Cittadini & Computer. A mezza voce, o con eleganti metafore, da tutte le parti giunge un coro di lamentele: la rete sarebbe efficiente, se non ci fosse di mezzo la SIP. E così alla Motorizzazione hanno optato per il satellite di Telespazio che... se non ci fosse di mezzo la SIP, che gestisce il servizio, sarebbe anche più economico. Comunque anche le attuali linee via cavo della Motorizzazione saranno presto sostituite dai collegamenti via satellite, passando dalla configurazione «a grappolo» a una rete perfettamente «a stella».

Ma i collegamenti del CED della Motorizzazione non si fermano alla periferia dell'ente. Molti altri soggetti hanno l'accesso alle banche dati, primo di tutti il Ministero degli Interni, con il quale sono state messe in comune le procedure per il rilascio delle patenti. Si era verificata una situazione insostenibile, con la Motorizzazione che sfornava documenti a gran velocità, e le Prefetture che non riuscivano a tenere il passo con le procedure manuali necessarie a dare alle patenti la validità di documento di riconoscimento, prevista dalla legge. È nata una collaborazione tra i due enti, che ha visto la Motorizzazione mettere a disposizione del Ministero la propria banca dati. Con procedure cooperanti, oggi qualsiasi terminale di qualsiasi Prefettura «vede» gli archivi della MCTC come se fossero propri, con enorme risparmio di tempo e di risorse. I progetti a breve scadenza prevedono un ulteriore perfezionamento delle procedure, e già oggi ciascuno dei due enti aggiorna gli archivi per la parte di propria competenza e ambedue hanno la visione completa di tutte le informazioni. Dunque nessuna inutile duplicazione di archivi o di operazioni e comunicazioni in tempo reale. L'informatica e la telematica oggi servono proprio a questo: non importa dove sia l'informazione, l'importante è che sia esatta, aggiornata e rapidamente accessibile da parte di chi ne abbia interesse.

Troppe province!

Nella conduzione di un grande Centro di Elaborazione Dati possono presentarsi problemi apparentemente secondari, ma che in realtà creano ai programmatori grattacapi non indifferenti. Eccone uno: in Italia il numero delle province aumenta e tra poco tempo saranno più di cento. Ma i tracciati record degli archivi della Motorizzazione Civile contengono l'indicazione delle province, secondo la codifica dell'ISTAT con un campo numerico di due cifre: si può dunque arrivare a 99. Bisogna modificare il tracciato, e questo non sembra un grosso problema. Ma bisogna modificare anche tutti i record esistenti...

Un problema simile si sta ponendo per le date, anch'esse registrate con due numeri. Ma come la mettiamo con le scadenze, ormai prossime, che verranno dopo il 1999? L'anno 05 sarà il 1905 o il 2005? Anche qui sarà necessario cambiare la codifica.

Al servizio del cittadino

E sono in tanti ad avere l'interesse di accedere agli archivi della Motorizzazione. Prima di tutto le forze dell'ordine, che possono interrogare il sistema 24 ore su 24, per 365 giorni l'anno. Poi i Comuni, per identificare i proprietari dei veicoli a cui inviare i verbali di contravvenzione. Ma i dati interessano anche le fabbriche di autoveicoli, che sulla base del numero dei nuovi patentati per età e per sesso, tanto per fare un esempio, possono impostare le loro strategie di

marketing. Ma con le case automobilistiche è in programma un collegamento anche in senso inverso: comunicando alla banca dati i numeri di telaio delle auto messe in commercio, sarà possibile stroncare o quasi il traffico di auto rubate che vengono fatte passare per nuove: alla richiesta della carta di circolazione il sistema potrà controllare in tempo reale il numero del telaio e smascherare i lestofanti. Aggiungiamo le compagnie di assicurazioni, che possono calcolare i rischi di incidenti per tipo di veicolo, o ricavare altri dati che in fu-

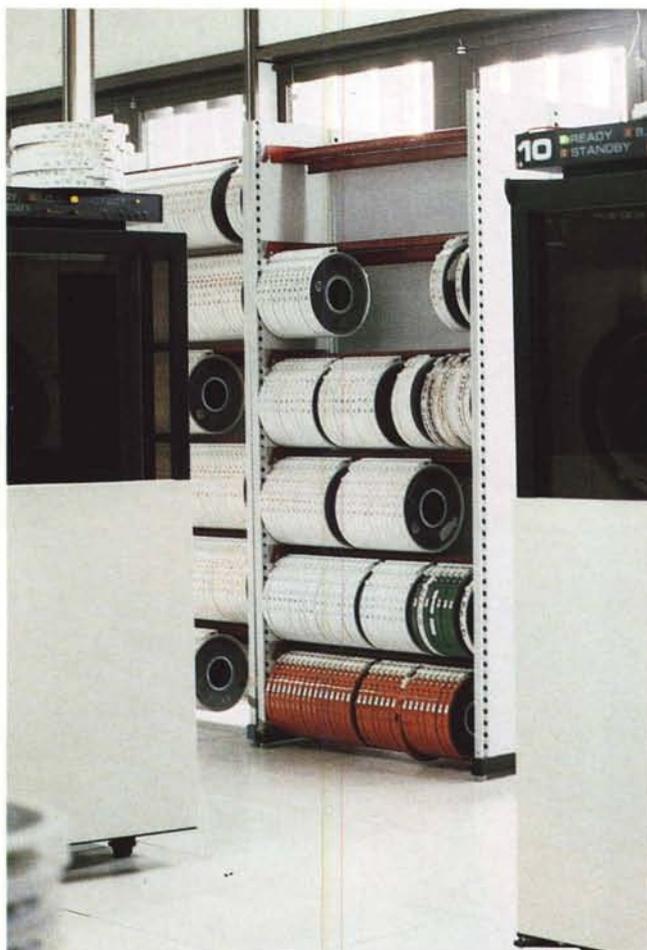
turo saranno utili per arrivare (finalmente!) alle polizze personalizzate. A questo proposito bisogna osservare che il nuovo Codice della Strada, che entrerà in vigore all'inizio del '93, prevede la creazione di tre nuovi archivi: uno delle strade, che sarà tenuto dall'ANAS, uno dei veicoli e uno delle patenti. Questi due, presso la MCTC, saranno quelli attuali, con alcune aggiunte, relative in particolare agli incidenti. In questo modo potranno essere realizzate statistiche sulle auto meno affidabili, sui guidatori più pericolosi, sulle strade e persino sugli orari in cui è più probabile che si verifichino incidenti. Tutto questo, oltre a far pagare premi assicurativi più bassi agli automobilisti più prudenti, servirà a programmare interventi mirati per la sicurezza.

Evidentemente lo sforzo tecnico-organizzativo non sarà indifferente. I collegamenti attuali andranno potenziati, altri dovranno essere istituiti. Al CED della Motorizzazione dovranno affluire altri dati oltre a quelli che arrivano già oggi, e aumenterà il numero dei soggetti interessati alle informazioni. Su questo punto si pensa addirittura di istituire un apposito ufficio, con il compito di vendere all'esterno le informazioni disponibili.

Ma anche il cittadino-utente dovrà poter accedere agli archivi, in applicazione delle disposizioni sulla trasparenza dell'azione amministrativa contenute nella legge 241/90. Su questo punto la Motorizzazione ha già intrapreso azioni concrete, come la preparazione di una spiegazione multimediale della procedura per il rilascio della patente. Si studia, fra l'altro, la possibilità di accesso ad alcune informazioni tramite Videotel. Anche se, osservano sorridendo gli ingegneri, non avrà senso chiedere informazioni sull'iter della pratica per la carta di circolazione: la procedura è conclusa prima che uno abbia il tempo di fare la domanda...

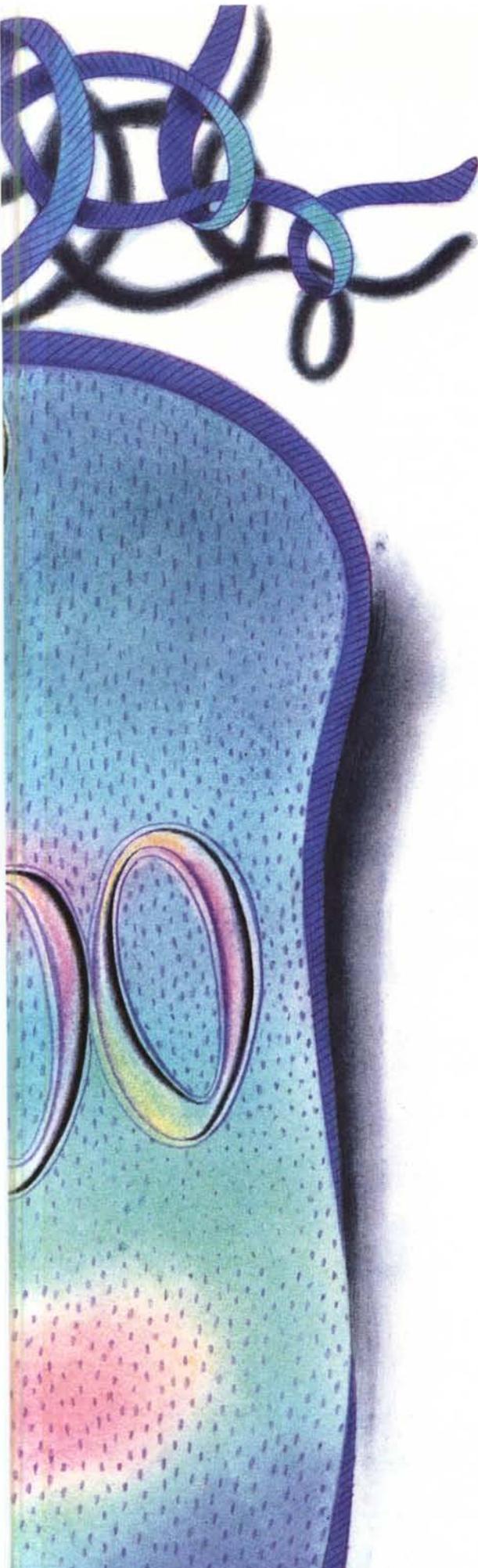
Sul punto dell'accesso generalizzato si pone però il problema di quali informazioni potranno essere pubbliche e quali dovranno restare riservate, o diffuse solo in forma aggregata. Tanto per fare un esempio, a nessuno farebbe piacere la diffusione di notizie sul fatto che è stato punito per aver guidato un stato di ubriachezza, o altre cose del genere. Ma è proprio un'informazione di questo tipo che può essere utile a una compagnia di assicurazioni che proponga polizze personalizzate. Bisognerà dunque stabilire «quali informazioni potranno essere rilasciate a chi», problema che si pone oggi per tutte le grandi banche dati: ne parleremo presto nelle pagine di Informatica e Diritto. *MS*

Uno scorcio dell'archivio dei nastri con i dati off-line.



DELL VI TRATTA DA GRANDI.



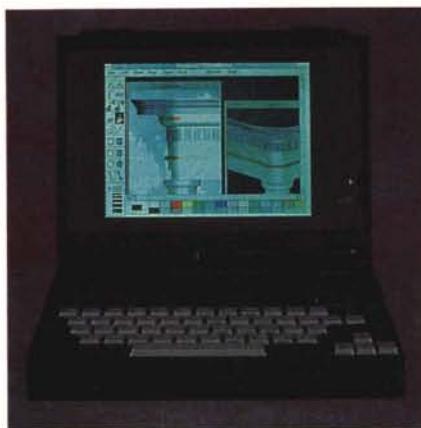


Dell 325NC a colori.
4.490.000 lire più IVA.

Processore i386(TM)SL a 25MHz; 64KB di memoria cache a 4 vie; 4MB di RAM espandibile a 12MB; monitor LCD VGA a colori; dischi da 60 e 80MB; floppy da 3,5"; interfacce: seriale, parallela, per mouse, per video, per tastiera esterna; batterie NiMH;



alimentatore/carica battEria; dimensioni: 28,5 x 11 x 5,9 cm; peso: 3,1 kg (batteria inclusa); MS-DOS 5,0 italiano installato.



Desktop compatti.
 Da 1.990.000 lire.

Dell 316SX
 i386SX/16MHz

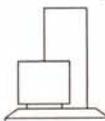
Dell 325SX
 i386SX/25MHz

Dell 333P
 i386/33MHz

Dell 486P/16
 i486SX/16MHz

Dell 486P/25
 i486SX/25MHz

Dell 450DE
 i486/50MHz



Desktop.
 Da 5.990.000 lire.

Dell 420SE
 i486SX/20MHz

Dell 433SE
 i486/33MHz

Dell 450SE/2
 i486DX2/50MHz

Dell 450SE
 i486/50MHz

Siete rimasti a bocca aperta? Niente paura: solo Dell può darvi un notebook a colori ad un prezzo così dolce. Perché solo Dell vi offre lo stesso rapporto che gli altri riservano ai grandi clienti. Un rapporto diretto, da produttore a utente. Così, se scegliete un computer nella vastissima gamma Dell, non solo trovate il non plus ultra della tecnologia hardware, con un esclusivo sistema di autocrescita basato su

RISPOSTA IMMEDIATA: FAX 02.26909269

Vorrei sapere caratteristiche e prezzo dei modelli:

Nome e cognome _____

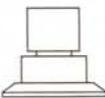
Indirizzo _____

Cap e città _____

Telefono _____ Fax _____

Dell 486P/33
 i486/33 MHz

Dell 486P/50
 i486DX2/50MHz



Desktop.
 Da 2.790.000 lire.

Dell 325D
 i386/25MHz

Dell 333D
 i386/33MHz

Dell 486D/16
 i486SX/16MHz

Dell 486D/25
 i486SX/25MHz

Dell 486D/33
 i486/33MHz

Dell 486D/50
 i486DX2/50MHz

Dell 433DE
 i486/33MHz

Dell 450DE/2
 i486DX2/50MHz



Notebook.
 Da 2.990.000 lire.

Dell 320N
 i386SX/20MHz

Dell 320N+
 i386SX/20MHz

Dell 325N
 i386SL/25MHz

Dell 325NC
 i386SL/25MHz

Prezzi IVA esclusa.

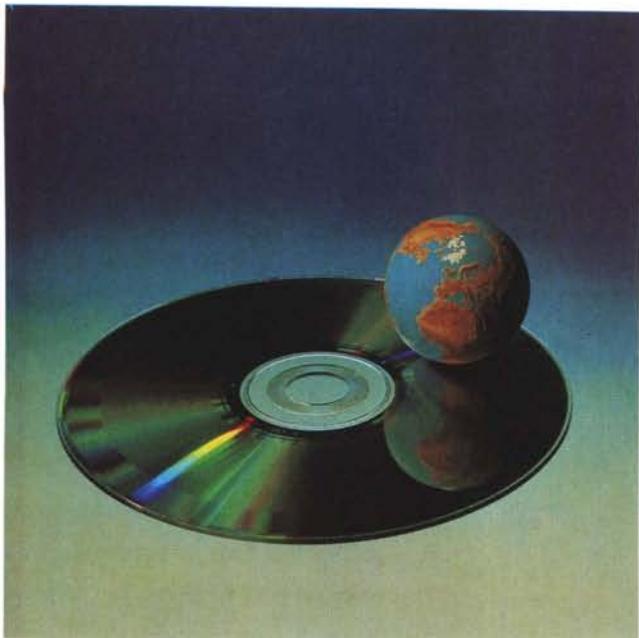
GRATIS SERVICE PACK

Consulenza prima e dopo l'acquisto. Configurazione PC personalizzata. Spedizione in 5 giorni. Supporto tecnico telefonico. Garanzia di 1 anno. Assistenza tecnica on-site entro il giorno successivo. "Valutazione prodotto" per 30 giorni. (Vedi condizioni generali di vendita).

processori upgradabili. Ma trovate un esperto che lo configura e lo installa proprio in base ai vostri bisogni. E un collaudo di 12 ore, una consegna entro cinque giorni, un supporto tecnico gratuito "a vita", un'assistenza on-site entro 24 ore per un anno (se volete, per cinque). Tutto compreso nel prezzo. Per crescere senza traumi, telefonate. Oppure spedite il coupon via fax o via posta a Dell, via Di Vittorio 55, 20090 Segrate (MI).

RISPOSTA IMMEDIATA:
1 6 7 8 . 3 2 0 1 2
 Chiamata gratuita





"... the Wiesbaden conference was the big event of September."

John Barker
Inside IT
Issue No. 57

"... the event was used as a meeting place by most of the principle protagonists, and a good many deals were clinched at the show."

Sotires Eleftheriou
CD-ROM International
Issue No. 48

"... I enjoyed the conference very much. It was exciting, mind boggling and has given me food for thought. Not too many conferences do these days. But this one succeeded."

Jak Boumans
Electronic Media Reporting



Reed Exhibition Companies invites you to participate in the 1992:

EUROPEAN CONFERENCE & EXHIBITION ON MULTIMEDIA AND CD-ROM

OCTOBER 7-9, 1992 in WIESBADEN, GERMANY

More than 100 exhibitors and 2970 attendees enjoyed the 1991 event, which was sponsored by Microsoft. If you have ideas, developments, products and services for the European market, this is where your prospects will be discussing trends, looking for new technologies and applications, gathering information, making buying decisions and planning for the future.

For further details, please contact: Reed Exhibition Companies, Heerdter Sandberg 32, 4000 Dusseldorf 11
Germany, Tel: +49-211-55-62-81, Fax: +49-211-55-62-31

----- ✂ -----

EXHIBITOR

DELEGATE

VISITOR (tick box)

Name _____

Company _____

Address _____

Tel: _____ Fax: _____

Date: _____ Signature: _____