

Verifica del progetto chiave TIC: Programma del sistema informatico per l'ammissione alla circolazione

L'essenziale in breve

Conformemente alle istruzioni del Consiglio federale concernenti i progetti chiave TIC, nei mesi di aprile e maggio del 2014 il Controllo federale delle finanze (CDF) ha verificato presso l'Ufficio federale delle strade (USTRA) il programma del sistema informatico per l'ammissione alla circolazione.

Gli Uffici della circolazione stradale amministrano i dati sull'ammissione alla circolazione relativi ai conducenti, ai detentori dei veicoli e ai veicoli stessi in banche dati decentralizzate. L'USTRA predispone copie dei dati e nell'ambito del mandato legale le mette a disposizione delle autorità autorizzate, ad esempio della Polizia e delle Dogane. La soluzione software MOFAD utilizzata a tale scopo è stata introdotta più di 30 anni or sono. La conservazione eccessiva di dati non è economica e può essere fonte di errori, mentre la manutenzione del software è possibile solo con notevole dispendio. Con il MOFAD 2500 utenti amministrano 12 milioni di record ed effettuano quotidianamente 3 milioni di ricerche; il volume di dati è di 2,5 terabyte. MOFAD dovrebbe essere sostituito dal «sistema informatico per l'ammissione alla circolazione».

Nonostante la necessità d'intervento nel complesso il progetto va avanti. Durante la verifica del progetto il termine per l'introduzione è stato prorogato di 5 mesi, fino a Pasqua del 2015. Con riferimento a questa nuova scadenza, il sistema informatico per l'ammissione alla circolazione procede il suo corso. I rischi legati all'introduzione vengono adeguatamente controllati. Il controllo del progetto avviene in maniera adeguata. A prescindere dal fatto che si è rinunciato a un approfondito accertamento preliminare e che quindi il progetto poggia su basi imprecise, la direzione del programma tiene adeguatamente conto della complessità del modo di procedere e degli elevati rischi di introduzione che ne sono collegati.

La direzione del programma ha cercato di evitare la proroga della data di introduzione sovrapponendo le fasi del progetto. Neppure con la nuova scadenza non è possibile derogare da questo modo di procedere. Lo sviluppo in parallelo dei test e dell'integrazione ha posto esigenze elevate alla direzione del programma, in particolare alla pianificazione e alla garanzia della qualità. Un altro fattore di rischio per l'introduzione tempestiva è rappresentato dall'approntamento dell'organizzazione della gestione da parte dell'Ufficio federale dell'informatica e della telecomunicazione (UFIT).

I ritardi e le differenze dei costi nello svolgimento del progetto attuale si possono spiegare.

In studi preliminari è stato riconosciuto che sotto il profilo dei dati e dell'economia nazionale avrebbe più senso disporre di un'applicazione per tutta la Svizzera che preveda una conservazione centralizzata dei dati. Tuttavia, questo approccio è stato respinto a causa delle attuali delimitazioni di competenze tra Confederazione e Cantoni. L'USTRA ha invece deciso di effettuare una sostituzione funzionale 1:1; con il sistema informatico per l'ammissione alla circolazione non viene ammodernato altro che il software e l'architettura dei dati. Il MOFAD è costituito da decine di moduli e interfacce, la cui funzionalità non viene descritta. Anche il codice sorgente costituito da 1,7 milioni di righe non è pressoché documentato. La pianificazione del programma effettuata su questa base inaffidabile ha dovuto essere adeguata più volte. Attualmente il progetto ha un ritardo

di due anni e costa 13 milioni di franchi in più di quanto è stato previsto originariamente. Con un'analisi approfondita del codice nella fase di inizializzazione le dimensioni effettive del progetto potevano essere dimostrate già prima. Considerando le condizioni quadro e il modo di procedere del progetto, secondo il CDF la durata e i relativi costi sono adeguati a un progetto di queste dimensioni e complessità.

La gestione dei rischi e la garanzia della qualità non coprono l'intero programma.

La gestione dei rischi e la garanzia della qualità sono garantiti a livello professionale, ma non si estendono formalmente all'integrazione e all'introduzione della soluzione. Il termine prorogato dell'introduzione ha ripercussioni sui tetti dei costi dei singoli lotti. Per compensare i prevedibili costi supplementari la direzione del progetto intende ridurre, tra l'altro, la garanzia della qualità e la gestione dei rischi. Ciò costituirebbe un notevole rischio per il successo del progetto che dovrebbe essere nuovamente controllato.

L'imminente fase finale necessita di una sorveglianza più stretta. Il livello dei dettagli della pianificazione per l'attuale svolgimento del progetto è risultato adeguato, ma dovrebbe essere migliorato per l'ultima fase molto impegnativa.

Tutti i requisiti di sicurezza non sono ancora stati concepiti. La necessità di protezione è stata accertata e le richieste di sicurezza sono note. Tuttavia, il piano della sicurezza è in ritardo e dovrebbe essere completato con la massima priorità. Il progetto di autorizzazione deve essere attuato ancora prima dell'attivazione del sistema informativo per l'ammissione alla circolazione.

Nella fase attuale del progetto gli investimenti apportano solo un'utilità limitata. L'utilità del sistema informativo per l'ammissione alla circolazione è limitato alla gestione del ciclo di vita dell'hardware e del software e alla creazione delle condizioni per una successiva integrazione dei dati cantonali. Un valore aggiunto diretto non è ancora stato generato. L'economicità può essere migliorata dopo l'introduzione del sistema informatico, se saranno portati avanti coerentemente l'adeguamento programmato dei dati e l'integrazione dei Cantoni e se questi ultimi parteciperanno ai costi. Si raccomanda già oggi di verificare se devono essere create eventuali basi legali.

Testo originale in tedesco