



Supplemento al n. 10 - 2018  
de Il Giornale dell'Ingegnere



ORDINE DEGLI INGEGNERI  
DELLA PROVINCIA DI MILANO

# argomenti

DELL' ORDINE DEGLI INGEGNERI DI MILANO

## Milano Smart City e sicurezza urbana

L'ingegnere non ha paura dell'innovazione, ma sa agire con prudenza se le soluzioni risultano pericolose

di Enrico P. Mariani\*

**E**istono varie definizioni di *Smart City*. In sintesi, si può definire "smart" una città quando è in grado di migliorare la qualità dei servizi e della vita per coloro che vi abitano o vi si recano grazie all'uso intelligente di tecnologie avanzate.

Tramite queste tecnologie, in particolare **IoT** (*Internet of Things*: oggetti controllabili via Internet) è possibile realizzare infrastrutture intelligenti (ospedali, istruzione, viabilità etc.) e raccogliere grandi quantità di dati da analizzare. Grazie alla tecnologia della *Big Data Analysis* è possibile capire e valutare:

- Le necessità dei cittadini e dei visitatori;
- le prestazioni delle infrastrutture;
- il gradimento dei servizi;
- il ritorno degli investimenti.

Una città non nasce "smart" ma lo diviene gradualmente, con l'evoluzione e l'integrazione dei suoi componenti. In questo processo è fondamentale l'apporto degli ingegneri civili, industriali e dell'informazione. Più si prosegue su questa strada più diventano preponderanti le tecnologie *ICT* (Tecnologie dell'Informazione e della Telecomunicazione). La realizzazione di una *Smart City* coin-

volge numerose attività, dalla salute agli edifici intelligenti, dal trasporto intelligente agli open data, dalla sicurezza pubblica alla pianificazione urbana, dall'istruzione alle forniture di gas, acqua ed elettricità, e richiede la collaborazione di tecnici, amministratori e cittadini. Più i processi vengono integrati e ottimizzati, più la città sarà considerata "smart".



ENRICO P. MARIANI,  
Vicepresidente OIM

**Ma integrazione significa complessità e interdipendenza tra i servizi.**

Più i sistemi sono interconnessi più è probabile che un malfunzionamento o una vulnerabilità di un componente causi problemi o danni ad altri componenti o all'intero sistema. Più

i sistemi sono accessibili da Internet più sono esposti ad azioni criminose di hacker.

Uno dei primi indici della qualità della vita è la sicurezza, pertanto una delle prime preoccupazioni nel pianificare una *Smart City* dovrebbe essere quella di progettare delle infrastrutture capaci di ridurre a un livello accettabile sia i rischi derivanti da errori umani e da malfunzionamenti dei componenti che quelli provocati da possibili azioni di frode o sabotaggio.

Il problema più difficile da affrontare è la velocità con cui si espande l'uso di nuove tecnologie: il mondo fatica ad adattarsi

a esse e a mitigare i rischi connessi con regole, esperienza e tecnica, come avveniva in passato. Questo non significa, però, che l'ingegnere debba temere l'innovazione, anzi. L'ingegnere è innovativo persino per legge (curiosamente la legge lo prevede solo agli ingegneri quinquennali, secondo il DPR 328/2001 art. 46 "formano in particolare oggetto dell'attività professionale degli iscritti alla sezione A [...] le attività, ripartite tra i tre settori come previsto dal comma 1, che implicano l'uso di metodologie avanzate, innovative o sperimentali nella progettazione, direzione lavori, stima e collaudo di strutture, sistemi e processi complessi o innovativi", mentre agli ingegneri triennali lascia procedure e processi standardizzati).

L'ingegnere però non cerca l'innovazione fine a se stessa, che è un fine ultimo da perseguire solo in alcuni settori - ad esempio la moda, dove è un potente motore di mercato - ma spesso la trova cercando la soluzione migliore, e questo vale specialmente nell'ICT. Essendo anche tutore della sicurezza, egli deve però saper calcolare e prevedere i rischi e prendere le contromisure necessarie o rinunciare a soluzioni innovative quando risultino troppo rischiose o costose.

Si deve tener conto delle esigenze di sicurezza fin dalle prime fasi della progettazione, perché aggiungerla successivamente, in fase di implementazione, ha costi molto più elevati, costi che diventano proibitivi se lo si fa a opera completata. Questo spesso contrasta con le ragioni commerciali che cercano soprattutto di minimizzare il *time to market* e massimizzare il **ROI** (*Return On Investment*) a breve, quindi **troppo spesso si pensa alla sicurezza solo dopo eventi catastrofici**, come purtroppo dimostrano troppi eventi anche recenti.

Bisogna invece seguire un approccio strettamente ingegneristico, dalla progettazione accurata sia dei singoli componenti che delle interazioni, a una direzione dei lavori che non lascia nulla al caso, all'esecuzione di test,

segue >>

### Sommario

#### La UNI/PdR 48:2018

Una novità nel campo della sicurezza

[A PAG. 2 >](#)

#### Dalla Smart City alla Smart Land

Tecnologia al servizio delle città e dei cittadini

[A PAG. 3 >](#)



#### Il CNIL, una rete di conoscenze, competenze e opportunità

Dalla sua fondazione nel 2005, fino all'adesione del CNI nel 2007

[A PAG. 4 >](#)

## argomenti

Supplemento al n. 10 - 2018  
de Il Giornale dell'Ingegnere registrazione al Tribunale di Milano n. 229 del 18.05.2012

Direttore responsabile  
Armando Zambrano

Editore Quine Srl  
via Spadolini, 7 - 20141 Milano - www.quine.it

Stampato da:  
Aziende Grafiche Printing s.r.l.  
via Milano 5, 20068 P. Borromeo (MI)



## Milano Smart City e sicurezza urbana

<< continua dalla pag. precedente

senza risparmi di tempo, alla preparazione di procedure rigide e meticolose per la gestione e la manutenzione.

### Una City non è Smart se non è sicura: non è smart se non è sostenibile

Per le Smart City è necessaria una grande attenzione alla sicurezza e ai costi futuri nascosti, occorre stabilire priorità di intervento non solo considerando i benefici immediati o la visibilità dei pianificatori, ma soprattutto i rischi connessi. L'Ordine e la Fondazione sono fortemente coinvolti sui temi di sicurezza urbana. L'Ordine degli Ingegneri di Milano, anche tramite la sua Fondazione, è profondamente impegnato nel compito di fare diventare Milano una città sempre più sicura e più "smart".

Ricordiamo due tra le iniziative più recenti:  
– Il 26 settembre in Prefettura è stato firmato il Protocollo d'Intesa per la mappatura dei sistemi di videosorveglianza nella città di

Milano: l'Ordine degli Ingegneri di Milano ha accolto l'invito a firmare il protocollo per poter contribuire al progetto con la competenza e la professionalità dei suoi iscritti. Il protocollo, lanciato dalla Procura, dalla Prefettura e dal Comune di Milano, prevede un'anagrafe interattiva e georeferenziata dei sistemi di videosorveglianza privati. Scopo del progetto è di rendere rapida ed efficiente l'acquisizione di immagini soprattutto in relazione a reati gravi. Per garantire la riservatezza il database contiene unicamente i dati essenziali ed è disponibile solo a Procura e Forze dell'Ordine. Durante la cerimonia della firma il Dott. Francesco Greco, procuratore capo di Milano, ha parlato di ulteriori sviluppi possibili e desiderabili, quali l'elaborazione della grande massa dei dati raccolti ai fini della prevenzione;  
– Nel 2017 la Fondazione ha fondato il CCSU (Centro di Competenze sulla Sicurezza Urbana), su sollecitazione della Pubblica Amministrazione, di Associazioni nazionali di settore e di primarie aziende operanti nel settore della Security. Il primo obiettivo del CCSU è stato la redazione e la promo-



zione della prima Prassi di Riferimento UNI sulla Sicurezza Urbana in Italia, pubblicata nell'ottobre 2018.

\*Vicepresidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano

“L'Ingegnere guida il progresso agendo sull'acceleratore dell'innovazione e sul freno della sicurezza”

# La UNI/PdR 48:2018, una novità nel campo della sicurezza urbana

In vigore dallo scorso 29 ottobre, quali sono gli obiettivi della nuova Prassi di Riferimento?

di Francesco Castorina\*

Il 29 Ottobre 2018 è stata pubblicata la Prassi di Riferimento UNI n. 48 (sigla: UNI/PdR 48:2018), “Sicurezza urbana - Quadro normativo, terminologia e modelli applicativi per pianificare, progettare, realizzare e gestire soluzioni di sicurezza urbana”, che nasce dalla collaborazione tra UNI-Ente Italiano di Normazione e la Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano (FOIM), soggetto che sta approfondendo notevoli sforzi per la diffusione della cultura della sicurezza urbana.

### LE PRASSI DI RIFERIMENTO UNI, UN PRODOTTO DI SUCCESSO

Per quanto ormai molto conosciute, è bene ricordare che le Prassi di Riferimento sono documenti para-normativi nazionali, che si affiancano in Europa alle similari iniziative già perseguite dal CEN con i CWA (CEN Workshop Agreement) e dal BSI con le PAS (Publicly Available Specification), solo per ricordare le più note.

Lo scopo di tali documenti, che hanno suscitato l'interesse del mercato, garantendosi un notevole successo, è di disporre di una modalità di condivisione e veloce formalizzazione di contenuti tecnici innovativi, in cui la limitazione del coinvolgimento delle parti interessate (e quindi del livello di consenso) è funzionale alla rapidità dell'iter di elaborazione e quindi al ruolo di trasferimento della conoscenza proprio della normazione, che oggi richiede una maggior velocità rispetto al passato.

Sono pertanto strumenti al servizio della normazione tecnica, capaci di rispondere prontamente alle sollecitazioni del mercato, ma non solo.

Questa forma di pubblicazione si è rivelata particolarmente



atta a esporre argomenti innovativi non ancora perfettamente consolidati e/o in fase di sviluppo. L'approccio che contraddistingue le UNI PDR va pertanto nella direzione di accrescimento della cultura dell'innovazione e di preparazione dei contesti di sviluppo per le future attività di normazione.

### SCOPO E STRUTTURA DELLA UNI/PdR 48:2018

Gli obiettivi dichiarati nello Scopo sono i seguenti:

- “Contribuire alla definizione e all'adozione di un linguaggio comune da parte di tutti i soggetti operanti a vario titolo nel settore della sicurezza urbana”;
- “fornire una panoramica delle prescrizioni nazionali, europee e internazionali relative alla sicurezza urbana”;
- “proporre modelli applicativi di riferimento per pianificare, progettare, realizzare e gestire soluzioni di sicurezza

urbana”. A tal fine il documento fornisce:

- Un quadro dei più importanti riferimenti legislativi e normativi nazionali, europei e internazionali relativi alla sicurezza urbana;
- un glossario arricchito di riferimenti terminologici;
- una mappatura del contesto che caratterizza lo scenario di riferimento della sicurezza urbana;
- Propone altresì:
  - linee di sviluppo della sicurezza urbana;
  - implementazione delle soluzioni di sicurezza urbana;
  - esempi di modelli applicativi per pianificare, progettare, realizzare e gestire soluzioni di sicurezza urbana.

La prassi è corredata da quattro appendici esemplificative che illustrano buone pratiche inerenti all'argomento trattato:

- Appendice A – Messa in sicurezza della ‘Promenade des Anglais’, Nizza, Francia;
  - Appendice B – Sistema di videosorveglianza della città di Venezia;
  - Appendice C – Esempio di illuminazione intelligente e videosorveglianza: statua del Cristo Redentore a Rio de Janeiro, Brasile;
  - Appendice D – Caso applicativo reale di sorveglianza della rete FERROVIENORD.
- Chiude il documento una curata Bibliografia.

### CONSIDERAZIONI

In quanto tale, il documento è destinato all'utilizzo da parte di soggetti che a vario titolo operano nel settore della sicurezza urbana quali la pubblica amministrazione, le forze dell'ordine, i “security manager”, i “product manager”, gli ingegneri, i progettisti, gli urbanisti, i giuristi, gli avvocati, i consulenti, gli installatori e non ultimi i cittadini, che potrebbero trovarsi a confrontarsi con problematiche di ‘Sicurezza Urbana’ in aree e luoghi pubblici e privati.

Non è però pensabile che il documento, da considerare informativo e trasversale, possa essere esaustivo di una materia talmente vasta e sfaccettata quale la sicurezza urbana, ma è comunque un buon inizio ed apre la strada alla possibilità di ulteriori documenti che per filiazione potranno occuparsi di situazioni di dettaglio, procedure, etc. La Prassi di Riferimento UNI/PDR 48:2018 è scaricabile per tutti gli abbonati dal sito internet di UNI.

\*Capitano, Centro di Competenze sulla Sicurezza Urbana (CCSU) della Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano

### SICUREZZA URBANA: SCENARI E PROSPETTIVE

A Milano il 26 novembre l'evento di presentazione della UNI/PdR 48:2018

Frutto della collaborazione tra UNI e FOIM, Fondazione Ordine Ingegneri Provincia di Milano, la UNI/PdR 48:2018 intende contribuire alla definizione e all'adozione di un linguaggio comune nel settore, fornire una panoramica della legislazione e della normazione tecnica nazionale, europea e

internazionale e proporre modelli applicativi di riferimento per pianificare, progettare, realizzare e gestire soluzioni di sicurezza urbana. L'evento di presentazione che si terrà il prossimo 26 novembre 2018, presso la Sede UNI, alle ore 10, è rivolto alla pubblica amministrazione, alle forze dell'ordine, alle istituzioni,

alle autorità locali e cittadine, agli ingegneri, progettisti, urbanisti, giuristi, consulenti, security manager e non ultimo ai cittadini.

La partecipazione è gratuita, previa iscrizione online all'indirizzo: <http://bit.ly/UNIPdR48>

# Dalla Smart City alla Smart Land

## Tecnologia al servizio delle città e dei cittadini

di Raffaele Gareri\* e Carmelo Iannicelli\*\*

**N**ei social, in Internet ma anche nei media tradizionali, emergono con forza i termini Smart City e Smart Land non solo da parte di attori pubblici, ma sempre più spesso anche da imprenditori e manager privati. Ma di cosa si tratta, perché questa crescente attenzione? Non è facile darne una definizione sintetica, ma di certo occorre fare chiarezza e guardare alle esperienze internazionali affinché il sistema socio-economico comprenda appieno le opportunità di crescita che questo approccio può generare nei nostri territori. Una Smart City è intesa come ecosistema complesso in cui il miglioramento della qualità di vita dei propri abitanti in termini di sostenibilità, sicurezza, mobilità e ambiente e dovuto alla presenza di:

- **Capitale fisico** ovvero infrastrutture tradizionali quali la mobilità e i trasporti;
- **capitale tecnologico** inteso come la disponibilità e la qualità delle infrastrutture dedicate alla rilevazione e alla comunicazione quali reti sensoriali, telefonia fissa e mobile, reti informatiche;
- **capitale intellettuale** ovvero la partecipazione sociale dei cittadini alla *res publica*;

Rendere Smart le nostre città, infatti, vuol dire utilizzare risorse e infrastrutture tradizionali e innovative governando mediante modalità di utilizzo nuovo delle risorse pubbliche e private; adottare nuovi modelli di business, acquisire nuove competenze e nuove logiche di *governance* del cambiamento e dell'innovazione al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini e la competitività delle nostre imprese. Si tratta, dunque, non solo di una nuova tecnologia, ma di un nuovo modo di pensare, di organizzare il lavoro e la cooperazione in logica di ecosistema; di consolidare modelli di partnership pubblico-privata al fine di determinare un forte impatto sulla qualità della vita delle persone. In tale scenario risulta chiaro che l'unica direzione possibile è nella collaborazione costante tra cittadini e istituzioni per migliorare la qualità della vita e lo sviluppo sostenibile delle città.

Infatti, studi recenti hanno determinato che una Smart City che funziona in modo adeguato è in grado di "restituire" 125 ore in un anno ai propri abitanti ad esempio riducendo il traffico, erogando servizi di trasporto pubblico più razionali; diminuendo le attese nella fruizione dei pubblici servizi; utilizzando uno smartphone per trovare e pagare un parcheggio in centro. Uno studio realizzato da **Juniper Research** e commissionato da Intel ha stilato la classifica globale delle venti città più smart (**Tab.1**) analizzandone i principali fattori di successo. La graduatoria è stata stilata prendendo in considerazione quattro aree: mobilità, healthcare, sicurezza pubblica e produttività.

Tra le tecnologie più interessanti adottate nei centri che si sono classificati ai piani alti della classifica, nel campo della mobilità la ricerca segnala l'utilizzo di **infrastrutture IoT** (Internet of Things) per il traffico intelligente, **la sicurezza delle strade e l'assistenza e il pagamento per i parcheggi**, che possono "restituire" a ogni cittadino circa 60 ore ogni anno. Quanto alla **salute**, lo studio evidenzia che le Smart City caratterizzate da **servizi sanitari digitali e connessi** possono giocare un ruolo significativo nel creare efficienza, per un risparmio annuo di circa dieci ore. Le prime cinque posizioni della graduatoria sono occupate da **Singapore, Londra, New York, San Francisco e Chicago**.

Al primo posto Singapore: che si candida a diventare addirittura la prima "smart nation" al mondo. Nella Repubblica di Singapore sono veramente pochi gli aspetti della vita urbana che non siano monitorati attraverso sensori in grado di acquisire e processare una considerevole mole di dati: smaltimento rifiuti, parcheggi, sanità, illuminazione pubblica a basso consumo, etc.

Tutti i dati raccolti vengono monitorati e analizzati dalle autorità locali definendo le modalità più efficaci per gestire la città. Il governo di Singapore ha identificato i seguenti fattori chiave di successo:



– **Identità digitale**: per consentire a cittadini e aziende di effettuare transazioni digitali in modo comodo e sicuro;

– **Pagamenti elettronici**: per effettuare pagamenti semplici, rapidi e sicuri;

– **Piattaforma integrata di sensori**: implementazione di sensori e altri dispositivi IoT (Internet of Things) per rendere la città più vivibile e sicura;

– **Mobilità urbana**: valorizzazione dei dati e delle tecnologie digitali, tra cui l'intelligenza artificiale e veicoli autonomi per migliorare il trasporto pubblico;

– **Facilità di accesso ai servizi della PA**;

– **Abilitare una cultura dell'innovazione e della sperimentazione**.

Al secondo posto una città europea, **Londra**, in cui l'uso di nuove tecnologie sta aiutando a migliorare sensibilmente la vita dei suoi quasi nove milioni di cittadini. La **mobilità** è certamente il fiore all'occhiello della Londra Smart: un progetto intelligente di monitoraggio dei parcheggi e sistemi di

**Bike Sharing elettrico** ne costituiscono i principali strumenti.

Sono stati, inoltre, istituiti:

– **Il London Datastore**: un portale di libero accesso in cui è possibile conoscere in tempo reale lo sviluppo delle soluzioni che si stanno attuando per migliorare la vivibilità della città;

– **lo Smart London Board**, un organismo che riunisce alcuni professionisti tra imprenditori, docenti e specialisti informatici per apportare soluzioni ai problemi cittadini grazie alla tecnologia. In questo scenario i cittadini londinesi rappresentano il fulcro del progetto: infatti, sono costantemente sollecitati a inviare feedback su tutte le iniziative messe in campo. Terza, quarta e quinta classificate sono città degli USA: **New York, San Francisco e Chicago**.

Il **sistema di trasporto pubblico** è uno dei settori in cui l'approccio smart risulta più sviluppato: sistemi intelligenti per il pagamento delle tariffe via smartphone e contactless hanno sensibilmente migliorato la fruizione dei mezzi pubblici da parte

della popolazione. In Italia, nella classifica di **ICity Rate 2017** (il rapporto annuale realizzato da FPA, società del gruppo Digital360, per fotografare la situazione delle città italiane nel percorso per diventare "smart") **conferma Milano, per la quarta volta consecutiva, al primo posto** per crescita economica, mobilità sostenibile, ricerca/innovazione, trasformazione digitale, con ottimi risultati anche nella partecipazione dei cittadini e nella gestione dei beni comuni. Un primato importante per Milano è proprio quello relativo al trasporto pubblico, essendo poi anche leader per la dotazione di veicoli in sharing, sia automobili che biciclette. C'è da migliorare invece nell'ambito dell'ambiente e della sicurezza. Scivola infatti in 87esima posizione, in fondo alla classifica, per quel che riguarda sicurezza, corruzione, efficienza del sistema di giustizia e livelli di criminalità.

**Al secondo posto tra le città più Smart c'è Bologna** che ha notevolmente ridotto il distacco da Milano rispetto gli anni precedenti, potendo vantare il primato nell'energia e nella governance. **Al terzo posto si posiziona Firenze** in particolare grazie a politiche per turismo sostenibile e cultura, crescita digitale, energia e ambiente.

La Smart City del futuro deve essere anche sostenibile, ma i risultati del rapporto ICity Rate 2017 evidenziano complessivamente un ritardo del sistema urbano italiano nei confronti degli obiettivi di sostenibilità, che rischia di limitare l'attrattività e la vivibilità dei nostri centri urbani.

In tale contesto per promuovere la diffusione della cultura dell'innovazione l'ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano e **The Smart City Association Italy** (<http://www.thesmartcityassociation.org>), mediante una indispensabile azione di comunicazione, divulgazione e networking vogliono rendersi insieme protagonisti nel facilitare l'interazione virtuosa tra il settore pubblico e quello privato, nonché sperimentare e attuare le nuove logiche di cooperazione per lo sviluppo delle Smart City e Smart Land nel nostro Paese, anche grazie al confronto con le principali esperienze internazionali.

\*Direttore Settore della Innovazione, Turismo e Servizi ai Comuni della Provincia di Brescia e Presidente di "The Smart City Association Italy"

\*\*Presidente della Commissione TLC dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano

### BIBLIOGRAFIA

ICity rate 2017 – FPA Digital 360, ricerca curata da Gianni Dominici e Valentina Piersanti  
Smart cities - What's in it for citizens?, Juniper Research, 18 marzo 2018.

Tabella 1.

SMART CITY INDEX 2017 Conducted by Juniper Research		
1	Singapore	Singapore
2	London	UK
3	New York	US
4	San Francisco	US
5	Chicago	US
6	Seul	South Korea
7	Berlin	Germany
8	Tokyo	Japan
9	Barcelona	Spain
10	Melbourne	AUSTRALIA
11	Dubai	UAE
12	Portland	US
13	Nice	France
14	San Diego	US
15	Rio de Janeiro	Brazil
16	Mexico City	Mexico
17	Wuxi	China
18	Yinchuan	China
19	Bhubaneswar	India
20	Hangzhou	China

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI  
PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - 00186 ROMA - VIA ARENULA, 71

PRESIDENZA E SEGRETERIA  
00187 ROMA - VIA IV NOVEMBRE, 114  
TEL. 06.5976701 r.a. - FAX 06.69767048

Prot.n. 4842/AC/07

Roma, 10 dicembre 2007

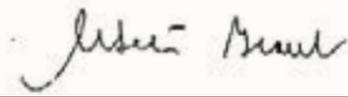
Comitato di coordinamento  
degli Ordini provinciali  
dell'Ingegneria  
dell'Informazione  
e delle Telecomunicazioni  
c/o Ordine Ingegneri  
Corso Venezia, 16  
20121 Milano

Con riferimento alla Vostra richiesta del 4 dicembre u.s., questo Consiglio Nazionale comunica di aver designato quale proprio rappresentante in codesto Comitato, il Consigliere Segretario dott.ing. Roberto Brandi.

Pertanto, le future comunicazioni potranno essere inviate direttamente all'ing. Brandi ai seguenti indirizzi:  
st. V.le Benedetto Croce, 147 63013 Chieti Scalo  
fax 0871.552839 e.mail: [brandiro@tin.it](mailto:brandiro@tin.it)  
Con i più fervidi auguri di buon lavoro si inviano i migliori saluti

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO  
(Dott. Ing. Roberto Brandi)

IL PRESIDENTE  
(Dott. Ing. Paolo Stefanelli)




“ Nell’Ordine di Milano l’essere Ingegneri prevale sull’appartenenza al settore, e la necessaria collaborazione tra le varie competenze non viene mai a mancare ”

“ Siamo stati i primi in europa a coprire un’esigenza reale e pressante con la norma UNI 11506, che mette ordine alle attività ICT, la base della norma Europea EN 16234-1 ”

A Sinistra:  
Adesione del  
Consiglio  
Nazionale degli  
Ingegneri al  
CNII

## Il CNII, una rete di conoscenze, competenze e opportunità

Dalla sua fondazione nel 2005, fino all’adesione del CNI nel 2007 ad oggi: il lavoro dell’Ordine di Milano per il progresso dell’ingegneria dell’informazione

di Enrico P. Mariani\*

Milano ha guidato per lunghi anni il cammino che ha portato gli ingegneri dell’informazione ad avere un ruolo crescente e di piena visibilità nel sistema ordinistico. Per questo è doveroso ringraziare un galantuomo illuminato che lo ha presieduto per lunghi anni: l’ing. **Gianfranco Agnoletto**.

Fin dall’inizio della sua presidenza Agnoletto ha avuto ben chiaro che l’Ordine doveva essere la casa di tutti gli ingegneri, liberi professionisti o dipendenti, civili, industriali o dell’informazione.

Grazie a lui nel 1995 è stata costituita, tra le prime in Italia, la commissione dell’Ingegneria dell’Informazione e sotto la sua presidenza per la prima volta, nel 1999, un ingegnere dell’informazione è entrato a far parte del Consiglio dell’Ordine. Soprattutto, grazie alla sua spinta, il primo marzo 2005, nella sala di Consiglio dell’Ordine degli Ingegneri di Milano, 7 rappresentanti delle commissioni dell’Ingegneria dell’Informazione e delle Telecomunicazioni degli Ordini degli Ingegneri di Bologna, Milano, Trento e Verona hanno fondato il Comitato Nazionale dell’Ingegneria dell’Informazione (CNII). Il CNII è una rete per lo scambio di informazioni su conoscenze, competenze, normative, opportunità di lavoro, andamento dei mercati tra le commissioni ICT degli Ordini degli Ingegneri.

Questo modello ha rappresentato una novità assoluta, ed è stato successivamente utilizzato anche dai bioingegneri e dagli ingegneri forensi.

La svolta fondamentale, che ha favorito il rapido sviluppo, indispensabile per il successo del Comitato, è stata l’adesione del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, nel dicembre 2007. Questo è stato un forte segnale di cambiamento, rispetto al precedente orientamento verticistico del CNI.

Grazie alla consulenza del CNII si sono ottenuti risultati importanti per tutti gli ingegneri, non solo per quelli dell’informazione; tra questi possiamo citare la convenzione del CNI per dare a tutti gli iscritti la casella di Posta Elettronica Certificata, senza alcun onere economico o burocratico per gli stessi.

Il Comitato ha dato all’Ingegneria dell’Informazione una visibilità impensabile fino a pochi anni fa, culminata al Congresso di Bari del 2011 dove, per la prima volta, è stata dedicata una sessione ad ognuno dei tre settori dell’ingegneria. Grazie alla segnalazione e all’insistenza del Comitato il CNI è entrato nel CT UNI 526, che ha prodotto la norma UNI 11506, che mette ordine alle attività ICT. Con questa norma siamo stati i primi in Europa a coprire un’esigenza reale e pressante. Pertanto, essa è stata la base per la norma Europea EN 16234-1.

Per una volta, e non sarà l’ultima, gli Italiani sono stati leader nella normazione Europea.

Senza ombra di dubbio si può affermare che nell’Ordine di Milano l’essere Ingegneri prevale sull’appartenenza al settore, e la necessaria collaborazione tra le varie competenze non viene mai a mancare; per esempio nella gestione del deposito delle pratiche CIS, la cooperazione tra commissione informatica e commissione strutture ha consentito di realizzare una procedura informatica molto automatizzata, economica ed efficiente.



Fondazione del CNII, 1 marzo 2005