

L'AVVERTIMENTO DI MORELLI (SIAT): IL SETTORE MARITTIMO INIZIA A CAPIRE L'URGENZA DI PROTEGGERSI

# «Cyber-attacchi, la prima arma è la prevenzione»

La sottrazione di dati sensibili fra i pericoli maggiori. Le compagnie assicurative studiano nuovi prodotti

## L'INTERVISTA

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Le assicurazioni che operano nello shipping «si stanno facendo carico dei cyber-risk che possono colpire questo settore», dice Alessandro Morelli, direttore operativo di Siat Assicurazioni, la compagnia del gruppo Unipolsai specializzata nel settore marittimo. Il tema dei nuovi rischi che arrivano dal digitale, anche per il comparto marittimo, è stato uno degli argomenti trattati lunedì scorso al quarto Forum organizzato da *The MediTelegraph* e il *Secolo XIX* a Genova.

**Per quale motivo il mondo delle assicurazioni non si è mosso con maggiore anticipo?**

«La nostra società, circa un anno fa, ha cominciato a studiare la cosa e ha effettuato alcune analisi nel mondo armatoriale e degli operatori del trasporto. Le prime risposte non hanno evidenziato una necessità palese di offrire una copertura assicurativa che si facesse carico dei cyber-risk. Tuttavia abbiamo proseguito nei nostri studi, prendendo le mosse dal prodotto che già il gruppo Unipolsai propone da tempo in altri settori, con l'obiettivo di fornire ai clienti uno specifico prodotto Siat».

**Lo farete nei prossimi mesi?**

«Ne abbiamo l'intenzione e ci stiamo lavorando assiduamente. Anche il settore marittimo inizia a capire che è necessario avere maggiori tutele. Ma facciamo chiarezza: la prima arma contro questi nuovi rischi deve essere la prevenzione. Ciò sarà anche di aiuto agli assicuratori nella proposta di una polizza cyber».

**Bastano davvero 10 minuti per hackerare una nave in attività e prendere il controllo del sistema informatico?**

«C'è questo rischio. Ma le maggiori conseguenze riguardano le altre perdite economiche da interruzione di attività ed i costi nei quali le aziende colpite da attacco informatico

possono incorrere. Particolarmente serio è poi il rischio di sottrazione di dati sensibili con le relative responsabilità nei confronti di terzi».

**Ci sono rischi maggiori per le navi cargo oppure per quelle passeggeri?**

«A livello di possibili perdite economiche le compagnie passeggeri sono particolarmente esposte. Ci sono navi da crociera che trasportano più di 5.000 persone e un attacco via web potrebbe sottrarre dati sensibili di un'enorme quantità di passeggeri con conseguenti responsabilità nei confronti di terzi e danni reputazionali».

**Rischiano solo le compagnie armatoriali nel settore**



## PIRATERIA

*Il fenomeno è in calo, soprattutto al largo della Somalia e nell'Oceano Indiano*

## LEGGE RESTRITTIVA

*In Italia è vietata l'assicurazione sui riscatti da sequestro: la norma vale anche per le navi*

**ALESSANDRO MORELLI**  
direttore operativo Siat

## shipping?

«Direi proprio di no. Stiamo studiando un apposito prodotto anche per spedizionieri marittimi e per terminal portuali».

**Pirateria marittima. Fenomeno in calo?**

«I dati dicono di sì. Soprattutto al largo delle coste somale e nell'Oceano Indiano».

**Per quale motivo non esiste per i marittimi un'assicurazione anti-sequestri?**

«Una legge italiana del 1991 vieta l'assicurazione dei riscatti per sequestro di persona e questo vale anche per le navi che battono bandiera del nostro Paese. In altre parti del mondo la normativa è differente».

## L'ANALISI

## COSÌ IL CARICO DELLE PORTACONTAINER DIVENTA BERSAGLIO DI HACKER E FURBETTI

UMBERTO RAPETTO

dati è fin troppo evidente, così come è chiara la differenza di interesse che può essere riservata ad una eventuale vulnerabilità di queste comunicazioni da parte di criminali "tradizionali" o di organizzazioni terroristiche. Queste ultime possono essere attratte dalla possibilità di destabilizzare un bastimento per provocare problemi in area portuale o in navigazione. Le "bande" di altro genere puntano certo a rubare il carico di maggior pregio o di più facile collocazione sul mercato o ne prevedono il dirottamento verso destinazioni malandrine.

In passato non sono mancate operazioni fraudolente attraverso i sistemi informatici dei porti o delle navi: incursioni - tutt'altro che ludiche - hanno consentito di occultare o reindirizzare grandi quantità di sostanze stupefacenti o di merci di valore. I computer adoperati per

questo delicatissimo genere di corrispondenza sono spesso obsoleti e - non bastasse - poco protetti. La presenza di lettori di floppy disk (a quanto pare non è un vezzo di qualche appassionato vintage) testimonierebbe il livello tecnologico del parco macchine cui sono affidate comunicazioni vitali. La disponibilità di porte Usb e una certa libertà nel potersi servire sono, invece, la prova di una troppo agevole accessibilità a favore di malintenzionati o di semplici dipendenti infedeli e costituiscono l'autostrada per virus e malware di ogni sorta.

Cosa succede se i corsari del bit riescono nell'arrembaggio? La manipolazione dei valori corrispondenti al peso del container può determinare conseguenze catastrofiche sull'equilibrio della nave: l'hacker che intercetta il flusso di messaggi punterà i suoi cano-

ni virtuali sulla sigla Vgm corrispondente alla "massa lorda verificata" per poi decidere se il carico deve in un attimo risultare più pesante o alleggerirsi con la semplice pressione di qualche pulsante della tastiera a disposizione. A voler essere banali, anche i furbi - che intendono fregare il terminal portuale e risparmiare sui costi di spedizione di container sovraccarichi - potrebbero essere allettati da una simile opportunità. Un gruppo di ricercatori britannici facenti capo a Ken Munro asserisce che un container molto pesante può essere collocato nella parte superiore della pila semplicemente grazie ad una etichettatura fraudolenta realizzata da abili hacker.

Una erronea distribuzione del peso si traduce in ovvia instabilità e prospetta un lampante rischio di affondamento. Se si vuole immaginare il

tallone d'Achille, è bene sapere che ci si trova dinanzi ad un ipotetico millepiedi con l'imbarazzo della scelta ad individuare quello più appetibile da colpire. Tra le debolezze dei documenti bersaglio dei malfattori c'è la porzione, etichettata come Lin, in cui sono riportate le caratteristiche di quanto è stivato nel container. Una alterazione, anche banale, può risultare devastante. Basta pensare alle merci che devono essere refrigerate e posizionate così da garantirne l'alimentazione elettrica. Cosa succede se trovano una collocazione irraggiungibile per il collegamento all'indispensabile presa?

Mentre c'è già chi cerca una prolunga, vale la pena riflettere su come blindare il sistema in argomento. Rinviare potrebbe portare ad un caos di proporzioni bibliche...

*L'autore è generale (r) della Guardia di Finanza, già comandante del Gruppo Anticrimine Tecnologico, e ora imprenditore. Interviene oggi alla SmartWeek di Genova*



# SignorPrestito S.p.A.

Ti aiutiamo a realizzare i tuoi progetti  
Chiamaci ora o vai su [www.signorprestito.it](http://www.signorprestito.it)

Fino a 80.000€ - Firma singola - Anche con altri prestiti in corso

## IL PRESTITO IDEALE PER:

✓ DIPENDENTI Statali Pubblici e Privati

✓ PENSIONATI Convenzione Inps Fino a 85 anni

## HAI GIÀ UNA CESSIONE DEL QUINTO?

RINNOVALA CON NOI!  
Sostituiscila e ottieni più liquidità a condizioni migliori!

## SCOPRI L'OFFERTA

Fino al 30/11/2017

CON UNA RATA DI

289€

OTTIENI

27.000€

TAEG FISSO

5,27%

Importo totale dovuto: 34.680€ Durata: 120 mesi  
Tan: 4,55% Spese: 746,80€

Per il tuo preventivo gratuito

NUMERO GRATUITO  
**800.200.989**

Signor Prestito S.p.A. è Agente in Attività Finanziaria. Iscrizione OAM A7278, Partita Iva: 04134480237.  
Per maggiori informazioni visita il sito [www.signorprestito.it](http://www.signorprestito.it)

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Salvo approvazione da parte dell'Istituto erogante la richiesta di finanziamento. Al fine di gestire le tue spese in modo responsabile Signor Prestito ti ricorda, prima di sottoscrivere il contratto, di prendere visione di tutte le condizioni economiche e contrattuali, presso le nostre filiali o sul sito [www.signorprestito.it](http://www.signorprestito.it). Esempio simulazione per Dipendente statale donna, nata l'1/1/1976 e assunta l'1/1/2000. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua comprensivo dei costi di istruttoria, dell'imposta sostitutiva, delle Commissioni Bancarie e degli Oneri di distribuzione. Le condizioni economiche delle offerte, in particolare in termini di tassi applicati (TAN e TAEG) e importo delle rate mensili, potranno subire variazioni in funzione del tuo profilo finanziario. Offerta valida fino al 30/11/2017