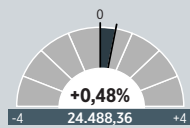
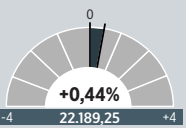
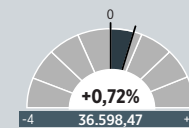
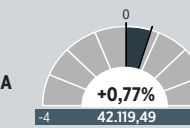


FTSE ITALIA
ALL SHAREFTSE
MIBFTSE
ITALIA
STARFTSE
ITALIA
MID

Euro/Dollaro

Euro/Yen

Euro/Franco svizzero

Euro/Sterlina

PETROLIO
ICE BRENT INDEX

VAR%

LO SPREAD 145
Differenziale
di riferimento
fra i titoli di Stato
italiani e tedeschiICE BRENT INDEX 61,86
VAR% -1,37

LA DIMOSTRAZIONE DEL SUPER-ESPERTO A PALAZZO SAN GIORGIO

«Siamo entrati nel loro sistema»
In dieci minuti la nave è attaccata

L'assalto virtuale a una petroliera. «Da qui controlliamo tutto»

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. «Scusate, in queste occasioni sono sempre quello che dice le cose più spaventose... e di solito mi riesce bene». Gianni Cuozzo è il 27enne amministratore delegato della Aspisec, azienda specializzata nella consulenza sul cyber-rischio: conoscenza del tema che arriva da un passato di frontiera («ero tra i cattivi, quelli col cappuccio in testa») messa poi a frutto nel settore Difesa, con la creazione di società informatiche prima in Nord Europa e poi, nel 2016, con la decisione di tornare in Italia.

Così all'informatico italo-tedesco bastano un pc portatile, una connessione Internet e 10 minuti per smontare i sistemi



Gianni Cuozzo mentre «attacca» la petroliera

FORNETTI

di sicurezza di una nave. Hackeraggio in diretta, durante un convegno: per qualche minuto centinaia di persone in griglia hanno potuto osservare su uno schermo i dati di un'ignara

petroliera nel Mar Adriatico, il cursore che ne sfiorava i numeri della rotta.

Cuozzo ha usato due programmi "open-source", accessibili a chiunque, per identifi-

care la nave e le caratteristiche del suo sistema operativo, e ha poi verificato che la porta di accesso al protocollo Ais (cioè il tracciamento in rete della nave) non era protetta da alcun firewall (protezione del sistema informatico). Trovato quindi un varco non presidiato, la barriera successiva era costituita dalla password del sistema, ma «il 70% di tutti i dispositivi elettronici in rete del mondo è protetto dalle password-base impostate dal produttore». Infatti Cuozzo è passato al primo tentativo, digitando "1234": «A questo punto potremmo prendere il controllo di tutti i sistemi della nave, senza che nessuno se ne accorga. Solitamente un'azienda si rende conto di aver subito un attacco hacker dai sei ai 12 mesi dopo l'intrusione. Ho lavorato anche in scenari di guerra: Siria, Ucraina - spiega Cuozzo -. Bene, anche in quei contesti, la maggior parte degli attacchi hacker è scambiata per un'anomalia del sistema». Più che negligenza, un approccio culturale.

Eppure i danni possono essere ingenti: Gian Enzo Duci, presidente Federagenti, ha ricordato il caso Maersk, dove l'attacco hacker è costato alla compagnia di navigazione 300 milioni di dollari. Fenomeno che «ha cambiato la sensibilità - dice Alessandro Morelli, direttore operativo della Siat -. Ma quello marittimo è un settore in ritardo su questo fronte, e le compagnie assicurative stanno ancora studiando come realizzare un prodotto che copra non solo i danni alle navi, ma anche quelli a terzi prodotti dagli hackeraggi».

«In media - conclude Cuozzo - le aziende investono il 90% in hardware e il 10% in software, di cui solo l'1% è firewall». In altre parole, solo l'1% degli investimenti delle imprese è dedicato alla protezione del loro cuore operativo, del motore che tiene in piedi tutta la loro attività.

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA SPEZIA

Code in porto, dagli operatori una richiesta di sostegno

GENOVA. Serve un piano condiviso per risolvere il problema delle code nel porto della Spezia. A lanciare la richiesta sono gli operatori del porto della Spezia, formata dalle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi e agenti doganali, che pensa ad un «intervento globale» e non ad una «soluzione tampone» per risolvere il problema una volta per tutte. «È giunto il momento di una forte mobilitazione globale di tutte le forze in campo, anche cittadine, per risolvere un problema che minaccia di compromettere il core business di La Spezia, ovvero il suo porto». La proposta prevede un intervento immediato sull'organizzazione dei varchi per sveltire il più possibile le operazioni di scarico, ma contemporaneamente anche il coinvolgimento dei maggiori caricatori, e quindi le imprese produttrici presso le quali gli autotrasportatori caricano i container con destinazione La Spezia, per un progetto di razionalizzazione anche degli orari.

«Solo in questo modo - spiega una nota della Port Community cittadina - sarà possibile incidere a fondo sui flussi evitando le concentrazioni di tir in coda e favorendo lo smaltimento dei camion, oggi costretti a lunghe e insopportabili code, specialmente in alcune ore centrali del pomeriggio».

COLLOQUIO ESCLUSIVO CON IL NUMERO UNO DEL GRUPPO MSC

Aponte: «Alleanza con Psa al Vte? Noi ci siamo, dipende solo da loro»

Oggi il summit con Delrio. «La diga va finanziata, qui è l'opera più importante»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Oltre tre ore di confronto, partito nel pomeriggio di ieri, poco prima delle quattro e terminato alle sette, con la discesa dallo scalone principale dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona.

Gianluigi Aponte scende a Genova per sistemare la partita di Bettolo: al *Secolo XIX/TheMediTelegraph* risulta che Paolo Signorini abbia garantito la firma della concessione entro fine anno, dopo che Aponte ha mostrato il nuovo layout del terminal. Accompagnato dall'avvocato Alberto Rossi e da Franco Zuccarino, numero uno dell'agenzia Le navi, il secondo armatore mondiale ha parlato per un'ora e mezza con i vertici del porto, poi è arrivato anche il presidente della Regione Giovanni Toti, accompagnato da Edoardo Rixi (assessore ai porti) e dal segretario generale Pierpaolo Giampellegrini. «Ottimo idee per Genova. Vogliamo investire e investiremo sicuramente» dice il numero uno di Msc all'uscita del primo incontro genovese. Oggi Aponte sarà protagonista di un faccia a faccia nel capoluogo con il ministro Graziano Delrio in un incontro pubblico sul futuro della portualità ligure e italiana. Ma si parte da Genova, dal nuovo terminal contenitori che dovrà sorgere a Bettolo. È lì che Msc investi-



Paolo Signorini, Francesco Zuccarino e Gianluigi Aponte

rà? «Certo, ma non solo: lo faremo in generale anche sulla logistica». Aponte non si sottrae quando chiediamo se nel futuro si può prevedere un'alleanza tra il gruppo di Ginevra e il Vte, il terminal contenitori di Psa: «Noi saremmo aperti, ma dipende da loro». I due gruppi, colossi dello shipping e alleati già in diverse parti del mondo nella gestione dei terminal, stanno per realizzare una nuova infrastruttura a Panama. Ad Anversa il matrimonio già funziona. Perché non dovrebbe funzionare anche a Genova? Aponte lancia l'offerta di alleanza a Psa: per Genova significherebbe avere due player di rilevanza mondiale a gestire la quasi totalità

del traffico contenitori. E Bettolo per Genova cosa diventerebbe? «Un altro polo importante - spiega Aponte - Come il Vte: ormai il Vte è più o meno "arrivato" dal punto di vista della capacità, quindi ci vuole un altro terminal ed è bene che ci sia Bettolo». A Ponente e a Sampierdarena potrebbero così sorgere i due poli container del porto.

Non c'è solo Genova nei pensieri di Aponte, capo di un gruppo con dimensione mondiale. La crisi del settore colpisce duro da anni, ma il 2017 non si chiuderà male, anzi «abbastanza bene» dice il numero uno di Msc, «Sono abbastanza soddisfatto». Ma sarà un anno migliore per il cargo o

per le crociere? «Entrambe le attività vanno bene». Il fronte genovese rimane invece aperto su diverse questioni. L'accordo con i Messina per entrare nel capitale della società, «sta procedendo», ma quando chiediamo se c'è qualche intoppo sul fronte bancario - Banca Carige è la banca esposta con il gruppo genovese - l'armatore sorrentino conferma che qualche intoppo su quel fronte esiste «ma penso che arriveremo ad una conclusione». Oggi Aponte incontrerà il ministro Delrio a Genova, e sarà Fabrizio Palenzona a moderare il dialogo pubblico tra i due. Ma già ieri il «Comandante» aveva le idee chiare su cosa chiedere al ministro: «Speriamo che decida qualcosa sulla nuova diga che è l'opera più importante per Genova, per l'economia del porto e per la sua espansione. Spero che il ministro decida di fare che questa diga».

In un'intervista al *Secolo XIX* questa estate, Aponte confermava la propria contrarietà all'accordo tra Stx e Fincantieri. Oggi che la strada tra i due gruppi cantieristici è tracciata, il numero uno di Msc non cambia idea: «Rimango contrario. E penso che i risvolti saranno negativi in futuro. Non voglio entrare nel merito dei dettagli, ma lo vedremo in futuro».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Obbligazioni?

Investimento in

MONETE & ORO

Discrezione & Professionalità
a Monte Carlo

WWW.GADOURY.COM

00377 93 25 12 96
contact@gadoury.com