



Strategie nazionali Protezione delle infrastrutture critiche PIC / Cyber SNPC

Factsheet sul sottosettore critico Traffico navale

Descrizione generale e prestazioni del sottosettore

I porti svizzeri sul Reno sono il punto nodale del corridoio di trasporto merci Rotterdam-Basilea-Genova. Nei porti di Basilea, Birsfelden e Muttenz arriva il 12-15% di tutte le importazioni della Svizzera, ossia circa sette milioni di tonnellate di merci e 100'000 container (TEU) all'anno, e questo trend è in crescita. Qui si trovano grandi sili di cereali, depositi per la benzina e altri prodotti petroliferi nonché aree per la movimentazione dei container. Un centinaio di imprese portuali gestiscono impianti di movimentazione e stoccaggio per tutti i tipi di merci e forniscono soluzioni logistiche su misura. Due terzi delle merci trasbordate nei porti renani svizzeri arrivano o ripartono su rotaia.

I porti renani svizzeri sono una parte essenziale dell'economia svizzera. I principali anelli della catena del traffico navale sono la navigazione stessa e il trasbordo nei porti (su navi e trasporti ferroviari/stradali). Benché esistano tre impianti portuali, l'arresto anche di uno solo di essi può ripercuotersi sul trasbordo delle merci e quindi sulle importazioni, poiché nei tre porti vengono movimentate e stoccate merci differenti.

Le maggiori vulnerabilità della navigazione sul Reno sono il trasbordo e il trasporto delle merci nonché la comunicazione. Tutti e tre i processi dipendono fortemente dai sistemi TIC e, in caso di guasti, non possono più essere eseguiti in modo efficiente o del tutto. A seconda dello scenario, possono essere toccate contemporaneamente merci liquide e secche e/o container. Considerata l'importanza del Reno per le importazioni svizzere, l'interruzione di questi processi può mettere a repentaglio l'approvvigionamento del nostro Paese con merci fondamentali, in particolare prodotti petroliferi, cereali e fertilizzanti.

Secondo gli esperti, gli attacchi ransomware costituiscono la maggiore cyberminaccia per i gestori dei terminal. Gruppi aziendali internazionali come Maersk sono già stati presi di mira da attacchi ransomware (p. es. il ransomware Petya), che hanno causato perdite fino a 300 milioni di dollari alla compagnia.

Sebbene la digitalizzazione cresca anche nel sottosettore del trasporto navale e sempre più processi vengano supportati o comandati dalle TIC, certe operazioni richiedono ancora procedure manuali per garantire il massimo della sicurezza, in particolare durante il passaggio dalle chiuse e la navigazione stessa. La procedura d'annuncio al porto presenta invece già un livello di sicurezza molto elevato soprattutto grazie ad allacciamenti elettrici ridondanti e a prova di piena.

Pericoli particolarmente rilevanti



Cyberattacco



Blackout



Interruzione TIC

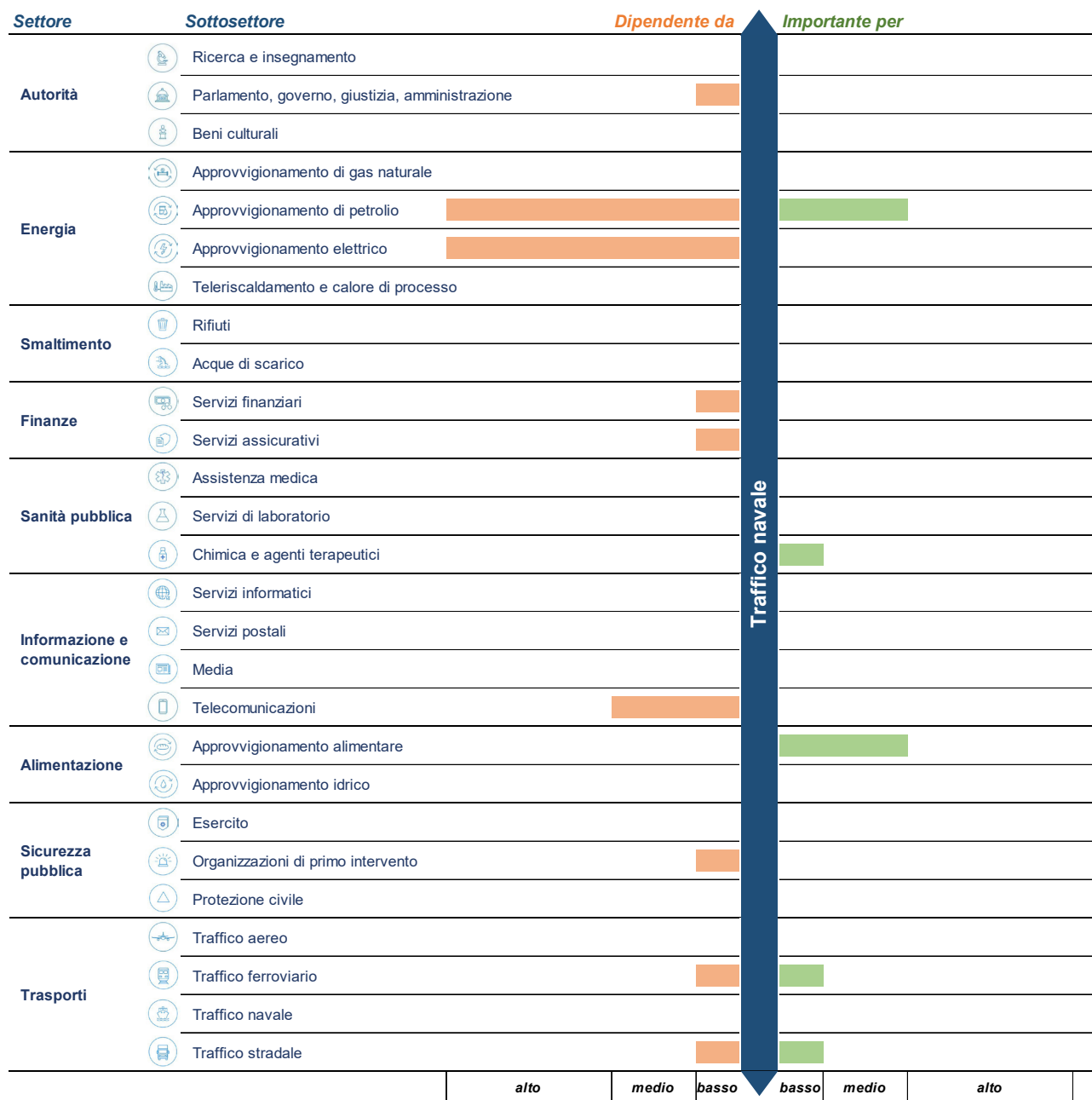
Nota: sono stati esaminati i rischi rilevanti in Svizzera per l'intero sottosettore. Per determinate aziende od oggetti potrebbero essere importanti altri rischi.

Misure per migliorare la resilienza

Elaborare uno standard minimo per la sicurezza TIC nel sottosettore Traffico navale

Uno standard minimo per la sicurezza TIC della logistica del trasporto navale (gestori dei terminali) permetterebbe di alzare il livello di sicurezza e promuovere una consapevolezza uniforme della sicurezza informatica e delle contromisure necessarie. L'associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica SpedlogSwiss aiuta a chiarire se lo standard minimo per i gestori dei terminali è attuabile. L'approvvigionamento economico del Paese stabilisce quali attori sono da intendere come «gestori dei terminali».

Interdipendenze del sottosettore Traffico navale



Maggiori informazioni online sulla PIC e sulla SNPC

www.infraprotection.ch

www.ncsc.admin.ch