

## Capitolo quinto

### IL COSTO ECONOMICO DELLA PIRATERIA SOMALA

#### 5. IL COSTO ECONOMICO DELLA PIRATERIA SOMALA

I costi della pirateria somala per l'economia globale sono uno degli aspetti meno approfonditi e in buona parte sottovalutati di tutta la questione del contrasto alla pirateria nel Golfo di Aden. Ci sono vari motivi ovviamente che possono spiegare il ritardo accumulato nel mettere a fuoco con correttezza, non solo l'entità della dimensione economica del meccanismo dei riscatti e dei flussi di denaro movimentati dai pirati, ma anche il più elevato costo complessivo della pirateria somala per l'economia internazionale. In primo luogo la mancanza di dati attendibili ed uniformi, unita alla ritrosia di diversi attori sia privati che pubblici a condividere le proprie informazioni rendono in molti casi aleatorie le valutazioni e le stime che possono essere fatte per identificare l'impatto economico della pirateria. Questa è sicuramente una delle motivazioni per cui, se esiste una copiosa letteratura su pressoché ogni aspetto riguardante la pirateria somala, al di fuori del modello finanziario, pochissimi lavori si sono soffermati sui costi economici, sulle economie e diseconomie create dalla pirateria.

È però un tema che merita sicuramente maggiori approfondimenti poiché la dimensione dei costi economici della pirateria, soprattutto quelli "altri dal riscatto" di cui beneficiano i pirati, è sicuramente diventata una porzione molto più ampia del valore dei riscatti stessi. Una serie di motivi hanno portato alla emersione di tali costi collaterali ed indiretti della pirateria. Tra di essi vi è sicuramente il fatto che non potendo il fenomeno criminale della pirateria essere contenuto con strumenti di prevenzione o repressione tradizionali a causa del vuoto statutale e della mancanza delle adeguate strutture di contrasto, il sistema economico internazionale si è adattato a convivere con la pirateria somala, trattandola alla stregua di un semplice "costo", finanziarizzando gli aspetti di sicurezza e spalmando i costi su milioni di consumatori finali dei beni e delle merci in transito tra Asia ed Europa. Tale meccanismo ha avviato una partita al rialzo in cui i pirati, di fronte ad un "settore" disposto a pagare cifre sempre più alte pur di garantire il transito dei propri prodotti attraverso il Golfo di Aden, hanno avvertito che per loro era possibile alzare il livello della sfida e quello delle loro richieste.

#### 5.1 Le diverse tipologie dei costi della pirateria

La complessa questione dei costi della pirateria somala può essere affrontata partendo innanzitutto da una distinzione tra le diverse tipologie di costi che sono collegate al fenomeno. Una prima distinzione va fatta tra i **costi reali** ed i **costi macroeconomici** del fenomeno. Per *costi reali* intendiamo tutti i costi che vengono sostenuti in maniera preventiva o reattiva per prevenire, ridurre o gestire le conseguenze di atti di pirate-

ria. Essi vanno tenuti distinti dai *costi macroeconomici* che si identificano negli effetti che il fenomeno della pirateria produce all'interno delle economie dei paesi della regione o di altri paesi. Tale distinzione è importante in quanto queste due macro-tipologie di costi differiscono notevolmente per entità, natura, e per le differenti modalità con cui possono essere stimati.

Esempi di costi reali associati alla pirateria sono il pagamento dei riscatti, le missioni navali, i costi assicurativi. I costi macroeconomici sono sostanzialmente rappresentati dall'impatto della pirateria sulle economie dei paesi regionali, in particolare quelli limitrofi della costa. I costi reali sono, nonostante le difficoltà ed i gap informativi, esattamente misurabili, possono essere quantificati in dollari, cambiano di anno in anno, ma sappiamo che ammontano all'ordine di grandezza di diverse centinaia di milioni di dollari. Al contrario, i costi macroeconomici si possono misurare solo nel medio periodo in termini di mancata crescita del PIL, ma sono sostanzialmente impossibili da calcolare a causa della volatilità del Prodotto interno lordo e di altri fattori economici come i tassi di cambio, i prezzi delle commodity, ecc. Nonostante queste difficoltà di misurazione, l'ordine di grandezza di tali costi può essere stimato in miliardi di dollari.

A loro volta distinguiamo i costi reali in costi diretti e costi indiretti. Per **costi diretti** intendiamo tutti quei costi in cui si incorre una volta avvenuto il sequestro e direttamente connessi alla soddisfazione delle richieste economiche dei pirati per ottenere la liberazione dell'equipaggio, della nave e del carico trattati nei capitoli precedenti. La loro natura è "reattiva e successiva" rispetto all'evento piratesco. Possono a loro volta essere distinti in costi materiali e costi strumentali. Qui la distinzione tra **costi materiali** e **costi strumentali** è sostanzialmente legata alla natura criminogena o meno degli stessi. I costi materiali sono quelli procurati dai pirati sotto la minaccia della violenza ed in seguito ad un atto criminale come il sequestro di una nave. Essi comprendono il riscatto, il valore di eventuali danni materiali alla nave e/o al carico, l'eventuale ferimento o morte di membri dell'equipaggio<sup>29</sup>.

I costi strumentali sono i costi accessori che l'armatore deve sostenere per poter negoziare e pagare il riscatto con tutte le necessarie garanzie giuridiche e di sicurezza. Ciò comporta il ricorso ad un'ampia gamma di servizi e prestazioni che l'armatore sostiene volontariamente e legalmente al fine della gestione del pagamento del riscatto, comprando sul "libero mercato" servizi assicurativi, di informazione, di protezione etc.

I **costi indiretti**, rappresentano invece una diversa categoria e sono sostenuti preventivamente al fine di contrastare o ridurre il rischio delle azioni di pirateria, aumentare la resilienza delle navi e coprire i possibili danni economici. A seconda che tali costi ricadano sugli Stati e le Organizzazioni internazionali o sui privati (armatori) essi possono essere distinti in costi di contrasto e deterrenza e costi di protezione. Il quadro delle diverse tipologie dei costi della pirateria è riassunto nella seguente tabella.

Ricostruire i costi complessivi della pirateria vuol dire dunque misurare e valorizzare una diversità di costi differenti che cadono su una molteplicità di soggetti e che hanno molti e diversi beneficiari. Alcuni di questi costi sono tracciabili e statisticamente rile-

**Tabella 9: riassunto delle diverse tipologie di costi della pirateria**

<b>COSTI REALI DIRETTI</b>	
<i>Costi materiali (riscatto e altri danni)</i>	<i>Costi strumentali (costi di negoziazione, legali, PMCs, logistici, air dropping etc.)</i>
<b>COSTI REALI INDIRETTI</b>	
<i>Costi di contrasto e deterrenza (missioni navali, missioni a terra, azioni giudiziarie)</i>	<i>Costi di protezione (aumento premi assicurativi, protezione attiva passiva delle navi, re-routing)</i>
<b>COSTI MACROECONOMICI</b>	

vabili. Altri possono essere solamente stimati in funzione di parametri previsionali.

## 5.2 I costi reali diretti

I costi materiali ed in particolare i costi del pagamento del riscatto sono stati già affrontati nella seconda parte della ricerca sulla base di dati di varie fonti, in particolare UNODOC. Da questi dati si può dedurre che negli ultimi quattro anni sono stati pagati riscatti per un valore medio annuale che si avvicina ai **100 milioni di dollari**<sup>230</sup>. Data la difficoltà di stimare il valore degli altri costi materiali, che varia da tipologia a tipologia di carico e da caso a caso, assumeremo che il costo fisso dei riscatti rappresenti la componente costante e misurabile dei **costi materiali** e pertanto useremo tale cifra come indice (uguale a 100) dei costi materiali annuali medi della pirateria nell'ultimo quadriennio e su tale valore misureremo, ove possibile, l'entità degli altri costi connessi con la pirateria. I dati per questi stime sono, ove non diversamente indicato, tratti dallo studio *The economic cost of maritime piracy* realizzato nell'ambito del progetto *Oceans Beyond Piracy*<sup>231</sup>, uno dei pochi studi approfonditi dedicati al tema, ancorché non privo di imprecisioni ed omissioni.

La seconda voce dei costi diretti è rappresentata dai **costi strumentali** che comprendono tutti i servizi necessari per il pagamento del riscatto. Includono tutti i servizi accessori al negoziato che consentono di trattare con il gruppo dei pirati, o meglio con i loro intermediari e negoziatori. Essi possono comprendere i servizi più diversi che vanno dalla consulenza giuridica e la contrattualistica, alla stima dei danni e valutazione del prezzo del riscatto, ai trasporti e la logistica, la protezione fornita dalle compagnie private di sicurezza, alla raccolta ed il trasporto del denaro, fino al servizio di *air dropping*<sup>232</sup>, ossia di consegna del riscatto in sacchi ermetici paracadutati ai pirati da piccoli aerei privati. Spesso è lo studio legale selezionato, nella maggioranza dei casi uno studio inglese, a gestire tutta la rete dei contatti strumentali alla fissazione e la consegna del valore del riscatto. Pur mancando delle cifre

esatte sul valore di questi costi essi rappresentano un valore affatto trascurabile. Dall'incrocio di diverse testimonianze esse appaiono aggirarsi attorno ad una media di 2-3 milioni di dollari per sequestro con una variazione in funzione del valore del riscatto. In altre parole i costi strumentali appaiono aggirarsi tra il 30% ed il 50% del valore del riscatto. Se consideriamo il valore dei riscatti medio degli ultimi anni essere stato circa pari a 100 milioni di dollari, bisogna calcolare che **almeno altri 40 milioni di dollari** sono stati pagati in servizi strumentali al pagamento del riscatto. Un valore non estorto da pirati somali ma fatturato da società di servizi occidentali agli armatori. Con la specializzazione della professionalizzazione di alcuni studi legali, PMCs e società di servizi su questa tipologia di business, i costi strumentali hanno assunto una rilevanza sempre più crescente, in quanto essi possono incidere sia sulla durata del sequestro che sul valore finale del riscatto concordato. In molti casi tali servizi mettono gli armatori anche al riparo di potenziali incriminazioni per aver trattato con gruppi criminali o persino per aver finanziato, attraverso di loro, gruppi terroristici.

### 5.3 I costi reali indiretti

Passando ai **costi indiretti**, essi rappresentano un investimento fondamentale su cui gli armatori hanno sempre più investito negli ultimi anni contribuendo in maniera importante all'aumento della resilienza delle navi agli assalti e dunque riducendo il numero di navi sequestrate. Alcuni di questi costi, come quelli assicurativi, vanno però solamente a coprire il rischio del sequestro a fronte del pagamento di più premi assicurativi (per l'equipaggio, per il carico, per la nave) mentre altri vanno ad influire sulla sicurezza delle navi. Per quanto riguarda l'aumento dei premi assicurativi il loro calcolo è estremamente difficile e volatile in quanto essi cambiano di anno in anno. Ad esempio, secondo la compagnia di riassicurazione Munich-RE le polizze contro *Kidnap e Ransom* (K&R) sono aumentate del 10% dal 2008 al 2009. Tali valori sono ulteriormente scesi nel 2012, quando si è registrata una riduzione delle attività di pirateria rispetto al 2011. Mettendo assieme tutte le differenti polizze che è opportuno sottoscrivere per l'attraversamento del golfo di Aden (attraversamento aree di guerra + K&R + assicurazione cargo + assicurazione natante) ed ipotizzando che tutte e 30.000 le navi che in media attraversano il Golfo di Aden ciò avrebbe un costo teorico superiore ai 4 miliardi di dollari. Utilizzando come base le simulazioni ed i dati forniti dallo studio della *One Earth Foundation*, deducendo il numero di navi che si stima optino per il *re-routing* ed ipotizzando che non tutte le navi che attraversano il Golfo di Aden decidano di sottoscrivere il *surcharge K&R e War Risk* si può stimare che negli anni 2009 e 2010 **il sovrapprezzo delle polizze assicurative** per i rischi aggiuntivi legati alla pirateria somala non sia stato inferiore ad **1,5 miliardi di dollari**.

Un'altra importante voce dei costi di protezione è quella legata al *re-routing*. Considerando che la circumnavigazione dell'Africa comporta un aumento medio del

viaggio di circa 10 giorni e stimando che per tale periodo il valore del costo del noleggio della nave e del combustibile in media si aggira attorno al milione di dollari per viaggio è possibile calcolare il sovra costo per l'economia internazionale dal *re-routing* causato dalla pirateria somala. Nel caso del *re-routing*, tuttavia, va considerato che scegliendo questa opzione l'armatore risparmia il costo del *transit fee* di Suez, che in media vale circa 300.000 dollari a nave. Bisogna pertanto valutare in circa 700.000 dollari a viaggio il sovra-costo della circumnavigazione dell'Africa. Sono ovviamente stime molto approssimative, in funzione della mancata conoscenza del numero esatto di navi che optano per il percorso più lungo. Ovviamente si possono usare i dati di transito forniti dall'Autorità portuale di Suez per tentare di approssimare il mancato traffico. Tuttavia, non è facile immaginare quale parte della perdita del volume di traffico commerciale è imputabile alla contrazione delle economie europee dopo la crisi del 2008 e quale può essere attribuita alla minaccia dei pirati somali. Il rapporto della *One Earth Foundation* imputa la riduzione del traffico via Suez per metà agli effetti della crisi economica e per metà agli effetti del *re-routing* per porsi fuori dalla portata del raggio d'azione della pirateria somala. Il 2008, difatti, è stato sia l'anno dell'esplosione della pirateria somala che quello della crisi economica globale. Nel 2011, secondo le statistiche ufficiali dell'Autorità del Canale di Suez il traffico commerciale si è ridotto di circa 3.600 unità rispetto al 2008, in maggioranza appartenenti alla categoria dei *Bulk carrier* (navi porta rinfuse) e porta container.

**Tabella 10: Riduzione del traffico via Suez 2008 - 2011**

	2008	2009	2010	2011
Totale	21.415	17.228	17.993	17.799
Container	8.156	6.080	6.852	7.178
Bulk Carr	4.048	3.166	2.781	2.601
Petroliere	3.795	3.479	3.550	3.509

Fonte: Suez Canal Authority

Se vogliamo accettare le stime del rapporto della *One Earth Foundation*, che in parte sono suffragate dal fatto che alcuni dei principali operatori internazionali di navi petroliere come *AP Moeller Maersk*, *Stolt*, *Odfjell*, hanno dichiarato di aver spostato le loro flotte in transito per l'Europa via Capo di Buona Speranza, si può stimare che sono circa 1500 le navi che hanno scelto la rotta più lunga per raggiungere l'Europa al fine di evitare i rischi ed i costi associati alla pirateria somala nel Golfo di Aden. Un tale livello di *re-routing* comporta per l'economia mondiale un costo approssimativo di **1 miliardo di dollari**.

Per quanto riguarda il costo degli **apparati di difesa attiva e passiva** a bordo delle navi, la voce maggiore è rappresentata dal costo della scorta armata, rivelatasi essere la più efficace forma di protezione, sia essa composta da personale militare, VPD (*Vessel Protection Detachment*) o privato, PASGs (*Private Armed Security Guards*) che si aggi-

ra attorno agli 80.000 dollari per viaggio. Se a questa misura vengono unite altre misure di sicurezza passiva della nave (come barriere di filo spinato, difese elettriche e sonore), ecc. il costo si aggira attorno ai 100.000 dollari. Ipotizzando che il 50% delle navi in transito, escluse quelle che ovviamente hanno optato per il *re-routing*, si doti di tali strumenti di protezione il costo economico aggiuntivo delle misure di protezione attive e passive si aggira attorno ai **900 milioni di dollari**.

Passando all'altra voce dei costi indiretti, quella legata alle misure di contrasto e deterrenza messe in atto dalla comunità internazionale e dagli Stati, la voce di costo più grande è rappresentata dalle missioni navali. Le tre principali Atalanta (UE), *Ocean Shield* (NATO) e *Task Force 151* (multinazionale) impiegano un totale di 43 navi militari. Utilizzando un costo standard di circa 80.000 dollari per "*steaming day*" il costo minimo delle missioni navali anti pirateria si aggira oltre **1,2 miliardi di dollari**. Altre voci dei costi di contrasto, come i costi per i processi dei pirati catturati (oltre 500 processati in oltre 10 paesi) e di quelli delle organizzazioni internazionali anti pirateria (il *Contact Group* sulla Somalia, l'IMO Gibuti Code, ecc.) raggiungono un costo stimato di circa **55 milioni di dollari**.

#### 5.4 I costi macroeconomici

Infine, i costi **macroeconomici**. La loro valutazione rappresenta una questione particolarmente complessa e discutibile. Certo è che la pirateria somala ha un impatto profondamente negativo sulle economie dei paesi vicini, in particolare per il settore della pesca soprattutto per paesi come lo Yemen, il Kenya e le Seychelles. A ciò si dovrebbero aggiungere i costi per l'inflazione dei prezzi anch'essi una conseguenza indesiderata della pirateria. Complessivamente, stime approssimative contenute nel rapporto della *One Earth Foundation* calcolano in 1,2 miliardi di dollari i costi macroeconomici della pirateria somala, contando le stime dei danni per le economie dell'Egitto, Kenya, Yemen, Nigeria e Seychelles e sommandoci stime sulla riduzione dell' "afflusso di valuta pregiata" e del "costi dell'inflazione dei beni alimentari". Per quanto riguarda tale analisi, essa non può essere accettata così come proposta dal pur valido studio in questione. Sia perché include paesi non interessati dal fenomeno della pirateria somala, come la Nigeria, sia perché molte delle analisi su questo punto sono basate su calcoli economici realizzati su basi estremamente incerte e aleatorie. A titolo di esempio vengono imputati a costi della pirateria i mancati introiti per l'economia egiziana dovuti al *re-routing* attorno a capo di Buona Speranza di una parte del traffico commerciale per Aden. A nostro avviso il mancato attraversamento del Canale di Suez e la perdita delle *transit fee* da parte della *Suez Canal Authority* – un valore quantitativamente rilevante perché calcolato dallo studio in oltre mezzo miliardo di dollari – non può essere imputato come un costo della pirateria per l'economia globale, in quanto se è vero che esso rappresenta una perdita per le casse egiziane al tempo stesso è un risparmio di costi per gli armatori. E difatti, nel nostro modello, abbiamo dedotto il valore medio di un transito per Suez dalle spese aggiuntive che l'armatore va a sostenere per la circumna-

vigazione del continente africano<sup>233</sup>. Facendo una serie di aggiustamenti e semplificazione dei dati del rapporto della *One Earth Foundation* relativi alla stima dei costi macroeconomici, possiamo giungere a considerare non inferiori a **500 milioni di dollari** i costi macroeconomici delle conseguenze della pirateria nel Golfo di Aden sulle economie dei paesi vicini alla Somalia.

### 5.5 Stima dei costi totali della pirateria

Pertanto, il totale dei costi diretti annui della pirateria possono essere riassunti nella seguente tabella, in cui tuttavia non si è potuto includere, all'interno dei costi materiali il valore degli altri danni materiali, al carico, alla nave, all'equipaggiamento. Al fine di includere il valore degli altri costi materiali prodotti da episodi di razzia si è proceduto ad un'approssimazione del valore dei costi del riscatto da 92 a 100 milioni e si considera tale cifra essere approssimata per difetto.

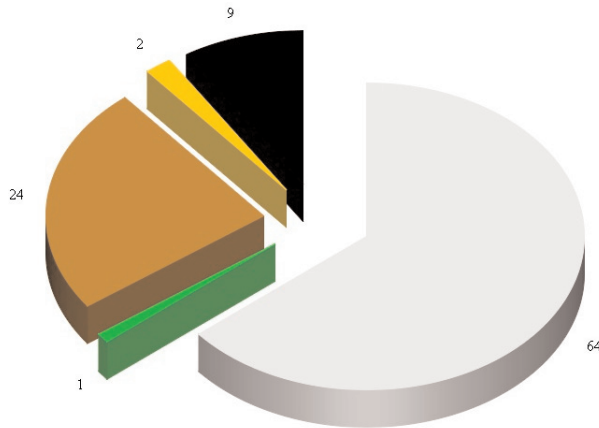
COSTI REALI	
<i>Costi Diretti</i>	
<i>Costi materiali</i> <i>(riscatto e altri danni)</i> <b>superiori ai 100 Mln 2 %</b>	<i>Costi strumentali</i> <i>(costi di negoziazione, legali, PMCs,</i> <i>logistici, air dropping etc.)</i> <b>40 Mln 0,7%</b>
<i>Costi indiretti</i>	
<i>Costi di contrasto e deterrenza</i> <i>(missioni navali, organizzazioni</i> <i>internazionali,</i> <i>azioni giudiziarie)</i> <b>1,3 Mld 24%</b>	<i>Costi di protezione</i> <i>(aumento premi assicurativi,</i> <i>protezione attiva passiva delle navi,</i> <i>re-routing)</i> <b>3,4 Mld 63%</b>
<b>COSTI MACROECONOMICI :Superiori a 500 Mln 9%</b>	

Il costo totale annuo della pirateria per l'economia mondiale, riferito ad una stima media del quadriennio 2008 – 2011 ed al netto dei costi umani, può pertanto essere valutato in circa **5 miliardi di dollari annui**. Di essi il 63% è rappresentato dai costi di protezione, sostenuti dagli armatori e dai proprietari dei carichi trasportati ed, in ultima analisi, è un costo scaricato sui consumatori finali dei beni trasportati. Il 24% è costituito dai costi di contrasto internazionali della pirateria, ed è in buona parte sostenuto dagli Stati e dagli Organismi internazionali, ed è un costo coperto attraverso la fiscali-

tà generale dei paesi contributori. Il 9% può essere attribuito agli effetti negativi diretti per le economie dei paesi limitrofi e comporta una riduzione del PIL per i paesi colpiti da tale fenomeno. Solo il 2% è rappresentato dai costi reali e materiali della pirateria, ossia il riscatto ed i danni procurati dalla nave. Essi sono solitamente coperti dalle assicurazioni. Il guadagno reale dei pirati, dedotti i costi dei rimborsi dei finanziatori e quelli delle altre spese da loro sostenute si riduce a circa il 50% della voce “costi materiali”. Un valore molto simile a quello rappresentato dai costi legali spesi dagli armatori per consulenze e servizi che consentono la trattativa con i pirati e la consegna del riscatto.

Costi di protezione	Costi di contrasto	Costi macroeconomici	Costi materiali	Costi strumentali
64%	24%	9%	2%	1%

Protezione (64%)
  Servizi e Consulenze (1%)
  Contrasto (24%)
  Riscatto e danni (2%)
  Macroeconomici (9%)



In altre parole, a fronte di un costo dalla pirateria nel Golfo di Aden stimabile in oltre 5 miliardi di dollari, il compenso effettivo per coloro che sono la causa prima di questi costi – ossia i pirati - vale meno di 50 milioni di dollari annui<sup>234</sup>. Il fenomeno criminale della pirateria vale dunque meno di un centesimo dei costi globali che essa produce. Una parte di tali costi è rappresentata da un'economia securitaria statale e parastatale che si è creata nel corso degli anni, e che è estremamente più ampia e costosa dello stesso fenomeno criminale per combattere il quale essa è nata e si è consolidata.



**RIQUADRO 5 - NOTE AL QUINTO CAPITOLO**

229. Uno dei maggiori problemi consiste nella valutazione del valore dei danni procurati dai pirati a bordo per razzia, vandalismo, incuria o per furto. Particolarmente elevati essi possono essere nel caso del deperimento di carichi di elevato valore. Se, con qualche difficoltà, è possibile ricostruire l'entità dei riscatti non esistono stime comprensive ed attendibili dei danni a bordo. In un caso che siamo riusciti ad identificare, in via riservata, il valore dei danni materiali diversi dal riscatto ammontava a svariati milioni di dollari. Non è stato pertanto possibile inserire il valore annuale per tutte le navi sequestrate di tali danni. Ove necessario abbiamo approssimato per eccesso il valore del riscatto a compensare parzialmente il valore degli altri danni materiali. C'è da dire che in alcuni casi il livello dei danni procurati alla nave o al carico contribuisce ad abbassare il valore del riscatto, e pertanto è in parte valorizzato all'interno delle cifre dei riscatti. Tuttavia in molti altri casi ciò non avviene.

230. Cifra approssimata per eccesso anche a parziale compensazione degli altri costi materiali non rilevabili.

231. Anna Bowden, Kaija Hurlburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee The Economic Cost of Maritime Piracy, One Earth Future Working Paper, Dicembre 2010.

232. Si stima che solo questo servizio, effettuato prevalentemente da piste di decollo in territorio keniano, abbia un costo attorno ai 400.000 dollari per ogni lancio.

233. Tale riduzione non era stata presa in considerazione nel modello della One Earth Foundation

234. Media degli ultimi quattro anni