

Ar2

Greta Tellarini

La pirateria marittima

Regime di repressione e misure di contrasto



Il presente volume è pubblicato con i Fondi dell'Ateneo di Bologna, relativi al Programma di Ricerca Scientifica di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN 2008) – Spese generali.

Copyright © MMXII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133/ A–B
00173 Roma
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-5635-6

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: ottobre 2012

*A mia figlia
Matilde*

INDICE

CAPITOLO PRIMO ORIGINE ED EVOLUZIONE STORICO-GIURIDICA DELLA PIRATERIA MARITTIMA

1. Premessa	pag.	11
2. L'origine e l'evoluzione storica del fenomeno: dalla pirateria marittima alla guerra di corsa	»	14
3. La pirateria nelle antiche civiltà del Mediterraneo	»	19
3.1. La pirateria nell'antica Grecia	»	24
3.2. La pirateria nella civiltà romana	»	27
4. La pirateria e la guerra di corsa nell'età medioevale	»	32
4.1. La pirateria e la corsa marittima nelle lotte fra Cristiani e Musulmani nel Mediterraneo: la nascita degli Stati barbareschi.....	»	39
4.2. La rilevanza giuridica della pirateria e della corsa marittima nel Libro del Consolato del Mare	»	46
5. L'evoluzione storica del fenomeno della guerra di corsa	»	48
5.1. La disciplina giuridica della guerra di corsa nella <i>Ordonnance de la marine</i> del 1681	»	57
5.2. La Dichiarazione di Parigi del 1856 e l'abolizione della guerra di corsa	»	61
6. La pirateria marittima del XXI secolo	»	64
7. (<i>Segue</i>). Le Organizzazioni internazionali coinvolte nell'azione di prevenzione e di contrasto alla pirateria marittima	»	73
8. (<i>Segue</i>). Recenti sviluppi del fenomeno della pirateria marittima	»	76

CAPITOLO SECONDO DEFINIZIONE ED INQUADRAMENTO GIURIDICO DELLA PIRATERIA MARITTIMA

1. L'inquadramento giuridico della pirateria nel diritto internazionale: la pirateria marittima quale <i>delictum juris gentium</i>	»	83
2. Il processo di elaborazione della nozione giuridica di pirateria nel diritto internazionale	»	91
2.1. La nozione di pirateria nella Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare	»	96
2.2. La pirateria nella Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare. Natura giuridica delle norme sulla pirateria	»	102

3. I limiti della nozione di pirateria nella normativa di diritto internazionale	pag.	115
4. La pirateria marittima nell'ordinamento giuridico italiano: la pirateria come reato «proprio esclusivo» della navigazione	»	121
4.1. Le disposizioni del codice della navigazione in materia di pirateria: art. 1135 ed art. 1136 cod. nav.	»	128
4.2. Problemi di integrazione e coordinamento tra la normativa interna e la disciplina internazionale in materia di pirateria	»	141

CAPITOLO TERZO
REGIME DI REPRESSIONE DELLA PIRATERIA MARITTIMA
ED I POTERI DI GIURISDIZIONE

1. Il regime di repressione della pirateria marittima nel diritto internazionale quale eccezione al principio della libertà dell'alto mare	»	145
2. Lo statuto internazionale della nave e la sua condizione giuridica in alto mare	»	151
3. I poteri degli Stati nel contrasto alla pirateria marittima: l'esercizio della giurisdizione universale in alto mare	»	158
3.1. Diritto di visita della nave sospettata di pirateria	»	162
3.2. Diritto di inseguimento della nave pirata	»	165
3.3. Diritto di sequestro della nave pirata, arresto dei responsabili e requisizione dei beni a bordo; diritto di perseguire penalmente i pirati	»	169
4. Criticità del regime di repressione della pirateria e problematiche connesse all'esercizio della giurisdizione	»	173
4.1. Strategie alternative e rimedi correttivi alle questioni relative all'esercizio della giurisdizione: la Risoluzione 1816 (2008) del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite e l'estensione dell'ambito di applicazione spaziale della normativa internazionale sulla pirateria	»	181
4.2. (<i>Segue</i>). La conclusione di « <i>shiprider agreements</i> » e di ulteriori accordi per l'esercizio della giurisdizione	»	185
4.3. (<i>Segue</i>). La Risoluzione 1976 (2011) del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite e la proposta di istituire tribunali speciali in Somalia o nei Paesi della regione	»	190
5. L'esecuzione delle sentenze di condanna e l'individuazione degli Stati disposti a detenere i soggetti condannati	»	193
6. La repressione della pirateria nell'ordinamento giuridico italiano: l'esercizio della giurisdizione e la normativa speciale per le missioni internazionali	»	197

CAPITOLO QUARTO
DISTINZIONE DELLA PIRATERIA MARITTIMA
DA ULTERIORI FATTISPECIE CRIMINOSE

1. La pirateria «relativa» o per «analogia» e gli atti di «armed robbery»	pag.	207
2. Ulteriori figure affini: la corsa; l'ammutinamento; la tratta degli schiavi . »		216
3. Terrorismo marittimo e pirateria marittima. Il caso <i>Abille Lauro</i>	»	220
4. (Segue). La Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (<i>SUA Convention</i>)	»	224
5. La c.d. pirateria aerea	»	234

CAPITOLO QUINTO
MISURE DI PREVENZIONE E DI CONTRASTO ALLA
PIRATERIA MARITTIMA: LA COOPERAZIONE
INTERNAZIONALE, LE *BEST MANAGEMENT PRACTICES*
E L'IMPIEGO DI PERSONALE ARMATO A BORDO

1. La cooperazione internazionale quale strumento essenziale nel contrasto alla pirateria marittima; la rilevanza del « <i>Sea Monitoring</i> » e dell'« <i>Information Sharing</i> »	»	241
1.1. Gli accordi di cooperazione internazionale in ambito regionale; in particolare, il <i>ReCAAP</i> ed il <i>Djibouti Code of Conduct</i>	»	246
1.2. Le missioni navali antipirateria al largo del Corno d'Africa; in particolare, le missioni EUNAVFOR ed EUCAP NESTOR	»	255
1.3. La conclusione di accordi per l'esercizio della giurisdizione: gli accordi EUNAVFOR con Kenya, Seychelles e Mauritius	»	267
2. Le linee guida e le <i>Best Management Practices</i> dell' <i>International Maritime Organization</i> (IMO)	»	274
3. L'autodifesa delle navi private: dalle misure preventive di autoprotezione all'impiego di personale armato a bordo	»	283
4. (Segue). Il contratto GUARDCON, pubblicato dal <i>Baltic and International Maritime Council</i> (BIMCO)	»	298
5. (Segue). La scelta di impiego di nuclei di protezione armata a bordo delle navi mercantili operata in ambito comunitario	»	300
6. Le misure urgenti antipirateria nella legislazione italiana: la l. 2 agosto 2011, n. 130	»	304
6.1. Inquadramento e funzioni dei Nuclei Militari di Protezione e ruolo del comandante della nave durante la navigazione	»	312

6.2. Impiego delle guardie armate private nella protezione delle navi mercantili italiane	pag.	321
6.3. Possibili linee di intervento del Governo per assicurare una tutela più efficace al naviglio italiano	»	325
BIBLIOGRAFIA	»	329

CAPITOLO PRIMO

ORIGINE ED EVOLUZIONE STORICO-GIURIDICA DELLA PIRATERIA MARITTIMA

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. L'origine e l'evoluzione storica del fenomeno: dalla pirateria marittima alla guerra di corsa. – 3. La pirateria nelle antiche civiltà del Mediterraneo. – 3.1. La pirateria nell'antica Grecia. – 3.2. La pirateria nella civiltà romana. – 4. La pirateria e la guerra di corsa nell'età medioevale. – 4.1. La pirateria e la corsa marittima nelle lotte fra cristiani e musulmani nel Mediterraneo: la nascita degli Stati barbareschi. – 4.2. La rilevanza giuridica della pirateria e della corsa marittima nel Libro del Consolato del Mare. – 5. L'evoluzione storica del fenomeno della guerra di corsa. – 5.1. La disciplina giuridica della guerra di corsa nella *Ordonnance de la marine* del 1681. – 5.2. La Dichiarazione di Parigi del 1856 e l'abolizione della guerra di corsa. – 6. La pirateria marittima del XXI secolo. – 7. (*Segue*). Le Organizzazioni internazionali coinvolte nell'azione di prevenzione e di contrasto alla pirateria marittima. – 8. (*Segue*). Recenti sviluppi del fenomeno della pirateria marittima.

1. *Premessa.*

Nel nostro immaginario collettivo la pirateria viene normalmente identificata nelle gesta avventurose dei predoni dei mari dei Caraibi o della Malesia, con riguardo ai quali la letteratura d'avventura e la più recente cinematografia si sono focalizzate sugli aspetti più romantici e cavallereschi, arricchendo il mondo della pirateria di tanti stereotipi che ben poco hanno in comune con la realtà storica.

In verità, le origini della pirateria risalgono alle più antiche civiltà del mondo e si sono evolute principalmente nel mare Mediterraneo, a partire, in particolare, dal II millennio a.C., interessando Micenei, Fenici, Greci, Etruschi e Romani ⁽¹⁾. Per la maggior parte degli scrittori greci la pirateria

⁽¹⁾ Riferimenti storici alla pirateria nel mondo antico si rinvengono in C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, in *Enc. dir.*, XXXIII, Milano, 1983, 873 ss.; M. GIUFFRIDA IENTILE, *La pirateria tirrenica. Momenti e fortuna*, Roma, 1983; G. MACCHI, *La pirateria*

rappresentava una professione riconosciuta come le altre, il pirata era sostanzialmente sinonimo di navigatore ed i luoghi preferiti in cui porre in essere gli atti pirateschi erano le rotte commerciali ⁽²⁾.

Da sempre, quindi, l'attività di depredazione è risultata strettamente connessa con la storia della navigazione marittima; anche le cronache più recenti comprovano che la pirateria marittima è collegata alla navigazione, mentre l'esigenza dei traffici marittimi ha costantemente alimentato, sin dall'antichità, la pirateria, tanto che i confini tra commercio e pirateria sono risultati sempre piuttosto labili ⁽³⁾.

nel Mediterraneo. Dai tempi mitici al XIX secolo, in *Riv. mar.*, 1987, 59 ss.; S. TRAMONTI, *Hostes communes omnium: la pirateria e la fine della Repubblica romana (145-33 a.C.)*, Ferrara, 1994; P. JANNI, *Il mare degli antichi*, Bari, 1996; L. MONACO, *Persecutio piratarum. Battaglie ambigue e svolte costituzionali nella Roma repubblicana*, Napoli 1996; L. BRACCESI (a cura di), *La pirateria nell'Adriatico antico*, Roma, 2004; F.M. TORRESI, *La pirateria marittima del XXI secolo*, in *Dir. maritt.*, 2007, 598-601; I. CAVARRETTA, E. REVELLI, *Pirati. Dalle origini ai nostri giorni, dai Caraibi alla Somalia*, Roma, 2009; D. CARRO, *I pirati dell'antichità*, in *Pirati di ieri e di oggi*, a cura di M. Annati, F. Caffio, suppl. *Riv. mar.*, 2009, 15-16; F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, Napoli, 2010, 11 ss.; M. LANGELLA, *I pirati nel mito e nell'antichità*, consultabile sul sito www.vesuvioweb.com; J.M. SESTIER, *La piraterie dans l'Antiquité*, Paris, 1880; H.A. ORMEROD, *Piracy in the ancient world. An essay in Mediterranean history*, London, 1924; P. GOSSE, *Storia della pirateria*, Firenze, 1962; M. ROSTOVZEV, *Storia economica e sociale del mondo ellenistico*, Firenze, 1966; P. DE SOUZA, *Piracy in the Graeco-Roman world*, Cambridge, 1999; D. CORDINGLY, *Storia della pirateria*, Milano, 2003.

(2) Nell'Odissea (Libro I, 47-51) lo stesso Ulisse pratica saccheggi e violenze: «Ad Ismaro, de' Ciconi alla sede, / Me, che lasciava Troia, il vento spinse. / Saccheggiai la città, strage menai / Degli abitanti; e sì le molte robe / Dividemmo le donne, che alla preda / Ciascuno ebbe ugal parte».

Tucidide (*La guerra del Peloponneso*, Libro I, 5, 1-2) descrive in questi termini l'attività di depredazione nell'antica civiltà greca: «giacché i Greci anticamente e, tra i barbari, quelli che sono costieri e abitano nelle isole, da quando avevano cominciato ad attraversare più frequentemente il mare per recarsi gli uni dagli altri, si erano dati alla pirateria sotto la guida dei più abili, in cerca di guadagno per sé e di nutrimento per i più deboli. E, assalendo le città che erano senza mura e disperse in villaggi, le saccheggiavano e così si procuravano la maggior parte dei loro mezzi di sussistenza, senza ancora vergognarsi di questo modo di agire, il quale anzi portava loro perfino una certa gloria. Anche ora lo dimostrano alcuni popoli della terraferma, per i quali è un onore esercitare con successo la pirateria, e lo dimostrano gli antichi poeti nelle domande che senza eccezione facevano rivolgere dappertutto a coloro che sbarcavano, vale a dire se erano pirati. Giacché gli uni non respingevano come indegno quel fatto di cui gli altri li interrogavano e gli altri, che avevano interesse a sapere questa cosa, non lo biasimavano [...]».

(3) Sulla stretta connessione esistente tra commercio e pirateria, tanto da renderne assai labili i confini di demarcazione nelle civiltà antiche, si rinvia a A. MELE, *Il commercio*

Per millenni il fenomeno della pirateria marittima si è intrecciato con gli eventi politici, economici e sociali che hanno interessato le principali potenze marittime ed è stato oggetto di un'abbandonante produzione storiografica, volta a testimoniare dagli albori ai giorni nostri l'alternanza di periodi ora di sviluppo ora di declino fino alla sua più moderna e recente rinascita.

In alcune epoche storiche la pirateria ha assunto l'aspetto della guerra di corsa, anch'essa strettamente connessa alla navigazione marittima, quale attività di depredazione autorizzata dallo Stato attraverso l'emissione di lettere di corsa. Il fenomeno della guerra di corsa si è manifestato nel corso dei secoli contemporaneamente in tutti i Paesi europei, in cui lo sviluppo dei traffici commerciali aveva dato origine ad una classe di armatori, commercianti e marinai, pronta a sfruttare in ogni momento tutte le possibili fonti di arricchimento, che l'evoluzione degli eventi, bellici e non, avesse potuto presentare ⁽⁴⁾.

Talvolta, il fenomeno della pirateria ha trovato il suo fondamento nella mera complicità delle autorità di alcuni Stati, se non addirittura degli stessi sovrani. In questi casi, il confine tra pirateria e guerra di corsa è risultato alquanto labile, così come è sovente permessa, di fatto, una concreta

greco arcaico: *prexis ed emporie*, Napoli, 1979.

⁽⁴⁾ Sul fenomeno della guerra di corsa si vedano, in particolare, F. SASSI, *La guerra di corsa e il diritto di preda*, in *Riv. crit. storia dir. ital.*, II, 1929, 102 ss.; A. SCIALOJA, *Contratti dei corsari di San Bonifacio*, in *Saggi storici di diritto marittimo*, Roma, 1946, 246 ss.; A. TENENTI, *I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento*, in *Riv. stor. it.*, 1960; A. GIANNINI, voce *Corsa marittima*, in *Enc. dir.*, X, Milano, 1962, 770 ss.; S. BONO, *I corsari barbareschi*, Torino, 1964; ID., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, 1993; F. PERTUSIO, *L'oro e il sangue. Corsari, pirati e filibustieri: gli avventurieri alla conquista del nuovo mondo*, Firenze, 1998; A. SAVAGLIO (a cura di), *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo*, Atti del Convegno di Crotone, 30 novembre-3 dicembre 1995, Cosenza, 1999; F.G. ROMEO, *Pirati e corsari nel Mediterraneo. Lo scontro tra cristiani e saraceni tra il IX e il XVII secolo*, Lecce, 2000; R. CANCELILA, *Corsa e pirateria nella Sicilia della prima età moderna*, in *Quaderni storici*, 2001, 363 ss.; L. LO BASSO, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Genova, 2002; G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara: forma estrema del libero commercio*, Milano, 2002; A. DE WISMES, *Jean Bart et la guerre de corse*, Paris, 1963; M. MOLLAT, *Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge: aspects économiques et sociaux. Position de problèmes*, in *Etudes d'histoire maritime*, Torino, 1977; ID., *De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV-XV siècle)*, in *Mélanges de l'école française de Rome*, n. 87, 1977, 591 ss.; M. FONTENAY, A. TENENTI, *Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIX siècle*, Paris, 1987; J.E. THOMSON, *Mercenaries, pirates, sovereigns. State-building and extraterritorial violence in early modern Europe*, Princeton, 1994.

difficoltà a distinguere le figure di «pirata» e di «corsaro», sebbene, in linea teorica, tale distinzione sia apparsa ed appaia tuttora piuttosto chiara e netta sotto il profilo giuridico. Sotto tale profilo, in verità, la pirateria marittima si presenta come un fenomeno multiforme, all'interno del quale possono individuarsi diverse *species* di un'unica fattispecie criminosa, assimilabili sotto l'aspetto sostanziale, ma distinte sotto quello giuridico.

2. *L'origine e l'evoluzione storica del fenomeno: dalla pirateria marittima alla guerra di corsa.*

L'ampia diffusione del fenomeno della pirateria nel mondo antico è comprovata dal gran numero di termini che le lingue greca e latina contengono per definire la figura del pirata: già in Omero ed in altri autori antichi si rinviene il termine «*leisté*» (bottino, preda) ⁽⁵⁾, mentre il termine «*peiratés*» (pirata) sarà utilizzato per la prima volta dallo storico Polibio verso la metà del II secolo a.C. ⁽⁶⁾. Anche in latino al termine originario di «*praedo*» (presente già in Plauto) si affianca più tardi, al tempo di Cicerone, la nuova parola, prestito dal greco, «*pirata*» ⁽⁷⁾. È comunque lo storico greco Plutarco che nel 100 a.C. offre la più antica definizione di pirateria marittima, de-

⁽⁵⁾ Riferimenti ai predoni del mare sono espressi già nell'Odissea (ed in alcuni Inni omerici) con il generico termine di «predoni» (*leisté*); sono presenti anche nei tragici (Sofocle, Euripide), sebbene con valenza metaforicamente al di fuori della predazione per mare. In Omero i concetti di guerra e di pirateria sono sostanzialmente indistinguibili, in quanto sia l'uno che l'altro sono finalizzati alla conquista di un bottino costituito indifferentemente da oro e/o essere umani da ridurre in schiavitù; cfr. E. PIANEZZOLA, *Le parole dei pirati, schede lessicali*, in *La pirateria nell'Adriatico antico*, a cura di L. Braccesi, Roma, 2004, 11; M. LANGELLA, *I pirati nel mito e nell'antichità*, cit., 4.

⁽⁶⁾ Il termine «*peiratés*» si diffonde successivamente per designare i predoni che corrono il mare; il termine si afferma nella prosa a partire da Polibio (poi Strabone, Plutarco), senza comunque che cada in disuso l'originario termine «*leisté*»; cfr. E. PIANEZZOLA, *Le parole dei pirati, schede lessicali*, cit., 12.

⁽⁷⁾ Cicerone usa il termine «*pirata*» già nella *pro Roscio Amerino*, ponendo il grecismo in coppia con il termine autoctono «*praedo*»; in seguito, Cicerone userà varie volte «*pirata*», soprattutto nelle *Verrine*. Tuttavia, è curioso notare come egli nella scelta tra «*praedones*» e «*piratae*» effettui una valutazione di purismo linguistico: pur avendo usato frequentemente il termine «*piratae*» nelle *Verrine*, Cicerone usa, invece, esclusivamente «*praedones*» per indicare i pirati sconfitti da Pompeo nell'orazione *de imperio Cn. Pompei*, orazione politica fatta davanti all'assemblea del popolo quando egli era pretore in carica; cfr. E. PIANEZZOLA, *Le parole dei pirati, schede lessicali*, cit., 12-13.

scrivendo il pirata come colui che attacca senza autorità legale le navi mercantili e le città costiere.

Il termine «pirata» è stato, di norma, utilizzato indistintamente in contesti diversi, in cui, in relazione alla particolare epoca storica o zona geografica, sarebbe risultato semmai opportuno l'uso di termini più appropriati per definire le varie tipologie di predoni del mare che sono andate via via sviluppandosi: «corsari» (dal latino medievale *cursariu(m)*, derivato da *cursus*, viaggio per mare) per definire i comandanti di navi pirata autorizzati dal proprio Stato a depredare le navi nemiche; «filibustieri» (derivato dall'olandese *vrijbuiter*, che significa «fare bottino») per indicare i noti predoni che dalla metà del Cinquecento fino alla fine del Settecento arrembavano le navi mercantili, soprattutto spagnole, nel mare dei Caraibi⁽⁸⁾; «bucanieri» (derivato dal francese *boucan*, che designava la griglia sulla quale questi solevano bucanare, ossia affumicare la carne) per definire coloro che dalla caccia alle mandrie di buoi selvatici sulle isole Antille passarono alla cattura delle navi mercantili; «barbareschi o saraceni» per indicare i pirati della Barberia, antica denominazione dell'Africa nordoccidentale, che compirono scorribande nel Mediterraneo tra il Quattrocento ed il Cinquecento⁽⁹⁾.

L'evoluzione della pirateria marittima dalle sue forme originarie al fenomeno più complesso della guerra di corsa ha prodotto e mantenuto

⁽⁸⁾ Si rinvia per maggiori approfondimenti a J.W. D'ARCHENHOLZ, *Storia dei filibustieri*, Milano, 2007; V.A. VECCHI, *Storia generale della marina militare: corredata d'incisioni e carte*, vol. I, Livorno, 1895, 181-182.

⁽⁹⁾ Si rinvia per maggiori approfondimenti a I. CAVARRETTA, E. REVELLI, *Pirati. Dalle origini ai nostri giorni, dai Caraibi alla Somalia*, cit., 10-12, ove si afferma che, fatta chiarezza sul significato e sulle differenze esistenti tra le varie tipologie di predoni del mare, occorre focalizzare l'attenzione sulle origini della pirateria, che, al contrario di ciò che molti credono, collegando la pirateria solo con il mare dei Caraibi, risalgono addirittura alle più antiche civiltà del mondo, evolvendosi principalmente nel mare Mediterraneo. «Come vedremo, fenici, greci, etruschi e cartaginesi batterono le acque del bacino mediterraneo e si spinsero ben al di là delle Colonne di Ercole, assaltando navi, depredando carichi, imprigionando equipaggi per venderli come schiavi o per richiedere riscatti. Prima di spostarci verso i Caraibi, bisogna dare ancora uno sguardo al mar Mediterraneo che, dal tredicesimo secolo in poi, fu teatro delle lotte tra i pirati barbareschi e gli Ottomani contro i Cavalieri di Malta. Se dalla storia passata arriviamo alle cronache di questi ultimi anni, vediamo come la pirateria sia stata, e sia tuttora, un'attività collegata alla navigazione, da non ricordare solamente con le figure "romantiche" dei filibustieri ma da comprendere e mostrare in ogni sua manifestazione, epoca e mare».

nel corso dei secoli la confusione tra l'uso dei termini «pirata» e «corsaro».

Il *Dizionario della Lingua Italiana Treccani* definisce «pirata» colui che «percorre il mare per assalire e depredare a proprio esclusivo beneficio navi di qualunque nazionalità, il loro carico, le persone imbarcate, o anche le popolazioni costiere, contro ogni norma di diritto nazionale e internazionale (diverso perciò, sotto l'aspetto giuridico, dal corsaro, operante su autorizzazione e a beneficio di uno stato, anche se di fatto, e non a torto, i due termini sono stati usati spesso come sinonimi)».

Il *Dizionario Garzanti della Lingua Italiana* indica come «pirata» «chi pratica la pirateria», intesa come «esercizio della navigazione col fine della depredazione e del lucro privato (distinto perciò dalla guerra di corsa), le cui origini si collegano allo sviluppo dei traffici sul Mediterraneo e che dal diciottesimo secolo è per lo più confinato ai mari dell'Estremo Oriente», mentre per «corsaro» si intende «il comandante di una nave pirata autorizzato dal proprio Stato ad attaccare bastimenti nemici».

Dal modello primordiale della pirateria marittima come attività privata di depredazione, realizzata da individui privati, più o meno organizzati, si sono sviluppati nel corso dei secoli ulteriori modelli di pirateria che possono configurarsi sia in un'attività pubblica, avente natura contingente e disciplinata, di volta in volta, dai poteri di governo, sia in una vera e propria azione politica, avente natura permanente ed istituzionalizzata dallo Stato ⁽¹⁰⁾.

Rispetto alla pirateria marittima, la guerra di corsa, nella sua forma contingente come in quella permanente, risulta differentemente disciplinata dal diritto e può ben configurarsi come una forma lecita di pirateria.

⁽¹⁰⁾ Si veda in tal senso F. GRAZIANI, *Il contrasto alla pirateria marittima nel diritto internazionale*, cit., 13-14, la quale precisa che «presupposto del diffondersi degli atti pirateschi attuati da semplici individui – che integrano il modello primordiale di pirateria marittima – è l'assenza o la debolezza di centri di potere capaci di garantire la sicurezza dei traffici mercantili e delle coste. [...]. La pirateria diviene un'attività pubblica allorché è il potere di governo a servirsi dei pirati, assoldando i predoni come strumento di guerra marittima contro il naviglio militare e mercantile di potenze nemiche. [...]. La pirateria si pone infine quale politica di Stato quando taluni centri di potere elevano il brigantinaggio sul mare ad attività formalizzata e giuridicamente riconosciuta, praticando violenze e ruberie come fonte di pubblica e privata ricchezza. A differenza del modello precedente, nel quale la concessione a correre per mare in nome e per conto di uno Stato è fenomeno contingente, essendo rilasciata dai governi secondo i casi e la convenienza che potevano ricavarne, qui la corsa è fenomeno strutturale, permanente e organicamente disciplinato (il riferimento è ai c.d. *Stati barbareschi*)».

La guerra di corsa è stata, nel corso dei secoli, praticata in tutti i mari, sebbene sia stata regolamentata solo a partire dal secolo XV; pur non esistendo alcun termine greco o latino destinato a designare la corsa marittima, Atene e Roma fecero nei secoli ampiamente ricorso alla pirateria come strumento per contrastare le potenze nemiche.

La distinzione fra pirateria e guerra di corsa è avvenuta solo in Europa in epoca moderna. Il termine «corsaro» apparve per la prima volta nel 1288 in una prammatica del re Alfonso III d'Aragona: «*vel corsarius voluerit armare contra inimicos*» (il corsaro avrebbe voluto armarsi contro i suoi nemici) ⁽¹¹⁾.

A partire dal XIV secolo, l'espressione «corsaro» venne utilizzata nella maggior parte degli atti legali francesi destinati a disciplinare l'evoluzione del fenomeno e ad ispirare analoghi provvedimenti di altri Stati (Inghilterra, Paesi Bassi Asburgici, Hansa, Repubbliche Marinare italiane), mentre ulteriori trattati in materia vennero stipulati fra gli Stati, al fine di dirimere le cause instauratesi fra i Governi che esercitavano o subivano la corsa ⁽¹²⁾.

Tuttavia, fino alla fine del Settecento corsa e pirateria apparivano come attività tendenti sovente a confondersi ed a sovrapporsi, come dimostra il frequente uso del medesimo termine (pirateria) per indicare sia la fattispecie illecita della pirateria marittima, sia quella lecita della guerra di corsa. Sebbene sotto il profilo giuridico le due fattispecie appaiano distinte, sotto l'aspetto sostanziale i due fenomeni presentano, comunque, la medesima finalità dell'attività di depredazione e di violenza condotta in mare a danno di navi private o pubbliche.

Il termine «corsaro» viene dal latino medioevale «*cursarius*», che deriva da «*cursus-us*», che significa «viaggio per mare» (da *currere*): la corsa risulta, dunque, connessa indissolubilmente con il mare e con la navigazione marittima. Il corsaro è il capitano marittimo che prende parte alla guerra di corsa, quale forma di pirateria tollerata od autorizzata dallo Stato e sviluppatasi, in particolare, tra il XV e il XIX secolo. Può dirsi, a ragione, che la pirateria e la corsa costituirono una presenza costante per tutta l'età moderna, rappresentando uno dei momenti salienti dei conflitti che hanno

⁽¹¹⁾ Si veda al riguardo G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara: forma estrema del libero commercio*, cit., 32.

⁽¹²⁾ Si vedano al riguardo P. GOSSE, *Storia della pirateria*, cit., 131; G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara: forma estrema del libero commercio*, cit., 32; A. DE WISMES, *Jean Bart et la guerre de corse*, cit., 11-12.

avuto come scenario il Mediterraneo ⁽¹³⁾.

La disciplina della corsa, pertanto, si ispirava a tre fondamentali principi, introdotti quasi univocamente negli ordinamenti marittimi interni adottati nel XVIII secolo: il corsaro doveva essere munito dal suo sovrano della lettera di marca; il corsaro doveva prestare idonea cauzione per garantire l'indennizzo dovuto alle vittime neutrali; la corsa poteva essere esercitata sulla nave e sui beni nemici, ma l'equipaggio della nave doveva essere rispettato e la preda doveva essere convalidata con sentenza ⁽¹⁴⁾.

Il corsaro era munito di una «lettera di marca», che gli era fornita dal suo Governo e che costituiva l'autorizzazione ad oltrepassare la marca o frontiera. Il corsaro otteneva la «patente» di esercitare la corsa a seguito di una verifica da parte delle autorità delle sue personali capacità e dell'efficienza dell'imbarcazione. Esistevano, tuttavia, due diverse lettere: l'una per il tempo di guerra, che autorizzava ad attaccare e predare le navi nemiche; l'altra per il tempo di pace, che autorizzava i soggetti danneggiati dai pirati ad attaccare le navi battenti la bandiera dello Stato, al quale i pirati appartenevano, per ottenere il risarcimento del danno subito ⁽¹⁵⁾.

Secondo il diritto marittimo, gli equipaggi corsari erano assimilati a quelli delle navi militari ed, in caso di cattura da parte del nemico, essi erano considerati prigionieri di guerra, sottoposti, pertanto, alle norme previste dal diritto bellico marittimo.

Al contrario, il pirata, non essendo in possesso di una «lettera di marca», esercitava l'attività di depredazione per mare anche in tempo di pace e, se fatto prigioniero, veniva considerato un bandito, destinato ad essere sommariamente giustiziato, indipendentemente dalla sua nazionalità e dal luogo di cattura ⁽¹⁶⁾.

⁽¹³⁾ In tal senso si vedano F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 1986, 940 ss.; I. CAVARRETTA, E. REVELLI, *Pirati. Dalle origini ai nostri giorni, dai Caraibi alla Somalia*, cit., 10-12.

⁽¹⁴⁾ Al riguardo si veda A. GIANNINI, voce *Corsa marittima*, cit., 771.

⁽¹⁵⁾ Sulla distinzione fra le due diverse specie di corsa e sulla loro liceità si veda A. GIANNINI, voce *Corsa marittima*, cit., 770, il quale precisa che «per quanto le due prassi siano diverse, anche se talora si confondano, finiscono per avere [...] un'unica sorte».

⁽¹⁶⁾ La distinzione tra «pirati» e «corsari» è trattata per la prima volta nel 1678 nel testo di A. Exquemelin *The Buccaneers of America*, tradotto poi in diverse lingue. Sulla terminologia inerente il fenomeno della guerra di corsa si rinvia a A. GIANNINI, voce *Corsa marittima*, cit., 770 ss., ove si definiscono «corsa marittima», la guerra mossa da privati, di propria iniziativa o su autorizzazione dell'autorità politica, per correre sulle navi e sui beni nemici,

3. *La pirateria nelle antiche civiltà del Mediterraneo.*

Le origini del fenomeno della pirateria risalgono al tempo in cui nel Mediterraneo ebbero fiorente sviluppo i traffici marittimi commerciali. Quasi tutte le popolazioni marinare dell'antichità classica ebbero, soprattutto nell'epoca più arcaica, delle frange dedite alla pirateria. Furono, infatti, l'esigenza e lo sviluppo dei traffici marittimi ad alimentare sin dall'antichità la pirateria, tanto che i confini tra commercio marittimo e pirateria

per distruggerli o predarli; «lettera di marca o di rappresaglia», il documento che veniva rilasciato al corsaro per autorizzarlo a esercitare la corsa con una nave privata determinata; «navi corsare», le navi che con l'autorizzazione e per conto del Governo nazionale erano qualificate ad esercitare la corsa; «corsari», le persone ufficialmente autorizzate a esercitare la corsa con navi private, nonché a far propri i beni del bottino e le navi predate con o senza conferma della legittimità della preda da parte di determinate autorità e corpi giurisdizionali. Sulle nozioni e sulla distinzione tra «pirata» e «corsaro» si rinvia per maggiori approfondimenti a G. PIETROSTEFANI, *La guerra corsara: forma estrema del libero commercio*, cit., 29-31; M. MOLLAT, *Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Age: aspects économiques et sociaux. Position de problèmes*, cit., 473 ss. Si veda, inoltre, M. LANGELLA, *Sulle tracce della pirateria e della guerra di corsa nel Mediterraneo*, consultabile sul sito www.vesuvioweb.com; l'A. sottolinea che la distinzione tra la figura del pirata e quella del corsaro, sotto il profilo del diritto internazionale, risulta abbastanza chiara, ma nella realtà dei fatti le cose non sempre si sono presentate in maniera così netta. «È vero che il corsaro conduce una guerra parallela a quella portata dallo Stato che gli ha concesso la patente (“Lettera di corsa” o “Lettera di marca”) contro altre Potenze ma chi ha mai avuto la possibilità di verificare se un corsaro, nello svolgimento della sua attività si sia mantenuto nell’ambito del mandato ricevuto o se invece non si sia abbandonato ad atti di pirateria nei confronti di soggetti appartenenti a Stati amici o comunque non belligeranti?». L'A. precisa, infine, che il caso si complicava «quando il sovrano, per motivi di opportunità politica o anche semplicemente per attribuirsi il diritto di mettere le mani su una parte del ricco bottino razzato da un pirata, ne legittimava l'opera concedendogli ex post la patente di corsaro. Poteva accadere anche il contrario e cioè che un soggetto legittimamente autorizzato ad effettuare la “corsa”, mutando lo scenario politico ed il gioco delle alleanze, poteva vedersi sottrarre il documento autorizzativo ed essere relegato nella posizione del pirata con tutte le conseguenze giuridiche e penali connesse a tale illegale condizione». Si veda, infine, S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, cit., 9, secondo il quale «esiste una netta distinzione, almeno in teoria, fra pirati e corsari, anche se in concreto non è sempre facile applicarla. Corsaro è colui che opera con l'autorizzazione o addirittura in nome e per conto di uno stato, svolgendo perciò un'attività del tutto legale, sotto il profilo non solo del diritto interno, ma anche di quello internazionale. Pirata invece è colui che esercita la stessa rischiosa attività del corsaro – assaltare navi e catturare uomini e merci, perfino con sbarchi a terra – senza autorizzazione, senza osservare alcuna norma né rispettare limitazioni, non esitando ad attaccare imbarcazioni e naviganti di stati amici; il pirata è dunque letteralmente un fuorilegge».

risultarono alle origini sempre piuttosto labili.

A partire dal II millennio a.C. molte erano le popolazioni che nel Mediterraneo fondavano la loro economia sulla pirateria: i Micenei, i Fenici, i Greci, gli Etruschi, i Romani ed, in particolare, nell'Adriatico gli Etruschi di Spina e gli Illiri.

Fu soprattutto nei tratti di mare, quali l'arcipelago greco, la Cilicia, l'Etolia, l'Illirico ed il Tirreno, in cui gli elevati livelli di traffico mercantile, la conformazione delle coste e la presenza di isole e strettoie consentivano ai pirati di assicurarsi ingenti bottini e sicure vie di fuga, che la pirateria fiorì e si sviluppò⁽¹⁷⁾. Le incursioni piratesche avvenivano essenzialmente con l'assalto alle navi per deprenderle delle merci, successivamente utilizzate o vendute nei porti, oppure con il rapimento di ostaggi, rilasciati solo dietro pagamento di un riscatto⁽¹⁸⁾.

(17) Per maggiori approfondimenti sulle modalità di navigazione dei corsari primitivi nel Mediterraneo si rinvia a P. GOSSE, *Storia della pirateria*, cit., 371 ss., in cui si precisa come nelle incursioni piratesche la sorpresa fosse il fattore determinante: «un arrivo fulmineo prima che le vittime avessero avuto il tempo di preparare una difesa, il rapido impadronirsi di un massimo di bottino e di prigionieri, poi una veloce fuga sul mare prima che gli abitanti della costa potessero riaversi». L'A. riporta la descrizione di una di queste incursioni, come vivacemente tracciata in Omero (*Odissea*, Libro IX, 48-80): «Ad Ismaro, de' Ciconi alla sede, – Me, che lascia Troia, il vento spinse. – Saccheggiai la città, strage menai – Degli abitanti; e sì le molte robe – Dividemmo, e le donne, che alla preda – Ciascuno ebbe ugual parte. Io gli esortava – Partire subito e in fretta; e i forsennati, – Dispregiando il mito dir, pecore pingui, – pingui a scannar tortocornuti tori, – E larghi nappi ad asciugar sul lido. – S'allontanaro in questo mezzo, e voci – Diero i Ciconi ai Ciconi vicini, – Che più addentro abitavano. Costoro, – Che in numero vincean gli altri, ed in forza – E battaglia a pie', come dal carro, – Sapean del pari, mattutini, e tanti, – Quante son fronde a primavera e fiori – Vennero; e allor di cielo a noi meschini – Riversò addosso un gran sinistro Giove. – Stabili accanto alle veloci navi – Pugna si combattea: d'ambo le parti – Volavan le pungenti aste omicide. – Finché il mattin durava, e il sacro sole – Acquistava del ciel, benché più scarsi, – Sostenevam della battaglia il nembo. – Ma come il sol, calandosi all'ocaso, – L'ora menò, che dal pesante giogo – Si disciolgono i buoi, l'achiva forza – Fu dall'aste de' Ciconi respinta. Sei de' compagni agli schinieri egregi – Perdè ogni nave, io mi salvai col resto. – Lieti nel cor della schivata morte, – E de' compagni nella pugna uccisi – Dolenti in un, ci allargavam dal lido [...]» (trad. Pindemonte).

(18) È noto l'episodio, riportato da più fonti, del rapimento di Giulio Cesare da parte dei pirati nel 75 a.C. Nel corso di un viaggio a Rodi, ove intendeva seguire le lezioni del retore Apollonio Morone, Cesare venne catturato da pirati di Cilicia nei pressi dell'isola di Pharmacusa, a sud di Mileto. Quando i pirati chiesero come riscatto venti talenti per lasciarlo libero, Cesare dapprima si offese per l'esiguità del riscatto richiesto, poi ne pattuì egli stesso l'ammontare (cinquanta talenti), maggiormente consono alla sua persona ed al suo

Secondo lo storico Appiano (*Mithr.* 63, 92), i pirati erano organizzati in solide squadre formate non solo da piccoli e veloci vascelli, ma anche da triremi e biremi, impegnati ad ostacolare i traffici commerciali marittimi ed a porre in essere regolari assedi alle città costiere. Questi predoni del mare assaltavano sistematicamente le navi cariche di grano e olio ed arrivarono a sbarcare persino ad Ostia, ove catturarono personaggi di rango dei quali chiesero il riscatto.

Nel II e nel I secolo a.C. la pirateria era insediata, in particolare, a Creta in Asia Minore, sulle coste della Cilicia, nell'Etolia e nell'Illirico, raggiungendo il suo massimo sviluppo. Secondo lo storico Appiano (*Mithr.* 92-93), i pirati costituirono dei veri e propri Stati rivieraschi in tutto il Mediterraneo fino alle colonne d'Ercole, creando una sorta di impero marittimo, ed assunsero, talvolta, un ruolo significativo anche nella storia politica, come quando vennero impiegati nell'88 e nel 74 a.C. da Mitridate, re del Ponto, nella sua rivolta contro la potenza di Roma ⁽¹⁹⁾.

valore. Giunto da Mileto il denaro del riscatto, Cesare venne rilasciato. Egli allora equipaggiò alcune imbarcazioni e partì da Mileto alla ricerca dei pirati che lo avevano rapito; li sorprese mentre erano ancora nei pressi dell'isola, li catturò e li rinchiuse nella prigione di Pergamo. Poiché il governatore d'Asia non intendeva punire i prigionieri, Cesare tornò a Pergamo, scarcerò i pirati e li impalò tutti, come aveva loro promesso più volte durante il suo rapimento (cfr. Plutarco, *Vita di Cesare*, 2). Si vedano, in particolare, E. PIANEZZOLA, *Le parole dei pirati, schede lessicali*, cit., 15-16; P. GOSSE, *Storia della pirateria*, cit., 15-19, che riporta una vivace ed ampia descrizione del rapimento di Cesare; quest'ultimo A. precisa che «il traffico degli schiavi è la caratteristica principale della pirateria mediterranea, l'unico fatto spaventoso che la distingue dall'attività dei bucanieri dell'Atlantico nel XVI e nel XVII secolo. [...] Le grandi organizzazioni dei pirati furono appunto create attraverso il ricavato della vendita e del riscatto degli schiavi; ed esse divennero così potenti che Stati orgogliosi si videro costretti a pagarle, onde non esserne colpiti. I loro affari presero una tale estensione che al loro apogeo esistevano centri riconosciuti di scambio, come l'isola di Delo nel mar Egeo, ove tutti i prigionieri delle coste del Mediterraneo erano portati come ad un mercato regolare» (*op. cit.*, 374).

⁽¹⁹⁾ Si rinvia a C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 874; M. LANGELLA, *I pirati nel mito e nell'antichità*, cit., 8; P. GOSSE, *Storia della pirateria*, cit., 379, in cui, con riguardo all'operazione posta in essere da Mitridate, che aveva preso i Cilici sotto la propria egida, concedendo loro l'uso dei suoi porti e delle sue stesse galere nella lotta contro la Repubblica romana, si osserva che «queste operazioni, almeno dal punto di vista giuridico, tendono ad assomigliare ad una vera e propria guerra piuttosto che alla pirateria, ma una tale confusione si conservò per circa milleseicento anni, all'apogeo di ogni ciclo della pirateria: gli equipaggi non erano sottomessi alla legge del paese per cui combattevano; non ricevevano il soldo essendo remunerati dal saccheggio di cui ripartivano il prodotto secondo loro proprie regole; essi trattavano i prigionieri non come prigionieri di guerra ma co-

Il crescente vigore del potere marittimo di Roma aveva già in precedenza indotto diversi sovrani ad un uso della pirateria in funzione di sostegno indiretto alle proprie mire espansionistiche: Filippo V, re di Macedonia, assegnò delle navi a Dicearco d'Etolia per condurre la guerra da corsa nell'Egeo (II guerra di Macedonia, 200-197 a.C.); Nabide, tiranno di Sparta, si avvalse dei pirati cretesi per rendere innavigabili le acque del Peloponneso meridionale (guerra spartana, 195 a.C.); Antioco III il Grande, re di Siria, approfittò della collaborazione del capo-pirata Nicandro nell'Egeo e dello spartano Ibrista con i pirati di Cefalonia nel mar Ionio (guerra siriana, 191-190 a.C.).

Tra i pirati più attivi dell'antichità ci furono gli Illiri, una popolazione semiellenizzata della costa orientale dell'Adriatico, che raggiunse il suo massimo sviluppo intorno al III secolo a.C. ⁽²⁰⁾.

L'insicurezza dei traffici marittimi nell'Adriatico determinata dalle incursioni piratesche degli Illiri è legata, tuttavia, ad un breve periodo storico, che corrisponde al momento dell'espansione del regno illirico di Agrone e di Teuta negli anni 231-238 a.C. ed all'instaurazione dell'egemonia romana sulla costa orientale dell'Adriatico fino al 168 a.C.

Nel regno illirico la pirateria esisteva e pare anche in una forma legalmente riconosciuta. Polibio (*Storie* II, 8) riporta un dialogo della regina Teuta, in cui la stessa afferma «che in pubblico avrebbe fatto del suo meglio perché i Romani non soffrissero alcuna ingiustizia da parte degli Illiri, ma la legge non permetteva ai sovrani di impedire agli Illiri di trarre profitto in modo privato dai beni del mare» ⁽²¹⁾.

Tuttavia, il regno illirico è un esempio emblematico di combinazione di guerra, commercio, pirateria. Secondo Polibio la flotta illirica veniva usata dai vari re, a partire da Agrone e Teuta fino a Scerdilaida, Pleurato e

me vittime della pirateria [...]».

⁽²⁰⁾ Alla pirateria illirica prima dell'intervento di Roma sono dedicati brevi cenni nelle opere di sintesi sulla pirateria; cfr. H.A. ORMEROD, *Piracy in the ancient world. An essay in Mediterranean history*, cit., 128; P. DE SOUZA, *Piracy in the Graeco-Roman world*, cit., 76.

⁽²¹⁾ Polibio (*Storie* II, 8) riporta il dialogo della regina Teuta con gli ambasciatori romani, alle cui richieste la regina rispose con fare «arrogante e superbo» ed al momento dell'imbarco fece uccidere uno degli ambasciatori romani. La rabbia e la potenza romana si scatenarono e Roma non tardò ad arruolare legioni e ad organizzare una flotta per annientare il regno illirico. La regina Teuta dovette fuggire e ritirarsi dalla maggior parte delle terre illiriche, concludendo con Roma un patto con cui essa si impegnava a pagare tributi ai Romani ed a «non navigare al di là di Lisso con più di due lembi, e non armati» (Polibio, *Storie* II, 12).

Genzio, per ragioni di guerra ed a fini strategici e tattici, ma la stessa flotta veniva messa al servizio di terzi in cambio di un corrispettivo ed, in combinazione, erano permesse anche vere e proprie azioni di pirateria per il profitto personale dei partecipanti ⁽²²⁾. La battaglia di Paxos, riportata da Polibio (*Storie* II 10, 1-8) contro i Corcirei e gli Achei rappresenta l'apogeo della potenza marinara illirica in Adriatico. Negli anni successivi, fino alla disfatta finale del re Genzio nel 168 a.C., la flotta illirica risulta non più come una forza indipendente, ma come una forza mercenaria operante in cambio di denaro o tributo di guerra, combinando le azioni militari con incursioni complementari di pura pirateria.

Contro i pirati del Mediterraneo Roma organizzò diverse spedizioni militari, che, sebbene concluse con successo, non furono sufficienti a reprimere il fenomeno della pirateria. È significativa la *lex piratica* (rectius: *lex de provinciis praetoriis*), emanata dal senato romano intorno al 100 a.C., con cui si faceva divieto ai re d'Egitto, Cipro, Cirene e Siria di ospitare sui propri territori basi di pirati e si invitavano a contribuire anche con somme di denaro alla lotta contro la pirateria. Solo nel 67 a.C. con l'emanazione della *lex Gabinia de bello piratico* Roma, minacciata da una grave carestia, affidò a Pompeo un comando militare straordinario, che gli consentì di intervenire pesantemente sulla pirateria, liberando il Mediterraneo dai pirati ⁽²³⁾. Intorno al 40 a.C. gli ultimi pirati sopravvissuti si raccolsero sotto il comando di Sesto Pompeo in Sicilia, da dove questi poteva impedire i rifornimenti provenienti dall'Africa. Ottaviano Augusto, salito al potere, inflisse l'ultimo duro colpo al fenomeno della pirateria, rendendo sicure le rotte commerciali del Mediterraneo, tanto che nelle sue *Res Gestae* (V, c. 25) egli affermava: «*mare pacavi a praedonibus*».

Il fenomeno della pirateria si sviluppò nuovamente nel Mediterraneo dopo tre secoli dal crollo dell'Impero Romano.

⁽²²⁾ In tal senso si veda N. CEKA, *Roma e l'immaginario del pirata illirico*, in *La pirateria nell'Adriatico antico*, a cura di L. Braccesi, Roma, 2004, 71-72, il quale precisa che «l'immaginario romano del pirata illirico risulta condizionato da differenti concetti giuridici sull'attività piratesca come complementare alla guerra e al commercio, ma anche da posizioni politiche di alleanza o di conflitto».

⁽²³⁾ Si vedano, al riguardo, C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria (storia)*, cit., 874; M. LANGELLA, *I pirati nel mito e nell'antichità*, cit., 9.