



Commercio internazionale: la forza supera il diritto?

Ogni volta che una crisi internazionale mette in discussione confini, sovranità o assetti geopolitici, riaffiora una domanda antica: prevale il diritto o prevale la forza?

Ogni volta che una crisi internazionale mette in discussione confini, sovranità o assetti geopolitici, riaffiora una domanda antica: prevale il diritto o prevale la forza?

Questa domanda è oggi più che mai attuale anche nel commercio internazionale.

Il dibattito contemporaneo tende spesso a presentare le due dimensioni (diritto e forza) come alternative tra loro. Da un lato, vi sarebbe il diritto internazionale, fondato su regole, principi e istituzioni; dall'altro lato, la forza, la guerra e l'imposizione del potere.

Eppure, la storia delle relazioni internazionali mostra una realtà assai più complessa.

Il commercio internazionale si dovrebbe fondare sul diritto, su leggi sovranazionali, principi globali e istituzioni internazionali, ma negli ultimi anni il crescente ricorso indiscriminato a dazi, sanzioni e misure unilaterali ha dimostrato come invece, nei momenti di tensione

geopolitica, i rapporti di forza tendano spesso a prevalere sulle regole condivise.

Tuttavia, la forza può controllare uno spazio, ma è unicamente la legalità che consente di governarlo.

Fino a qualche tempo fa il sistema del commercio internazionale era governato da norme sovranazionali, nelle quali i Paesi si riconoscevano, anche quando evitavano di ratificarle, come il caso degli Stati Uniti con la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto marittimo.

Quel sistema prevedeva una libertà degli scambi quasi incontrastata e garantiva che le navi cariche di petrolio, gas o container, affrontassero i mari ed entrassero in quasi tutti i porti senza rischi.

L'Organizzazione mondiale del commercio (WTO) aveva un organismo d'appello, con sede a Ginevra, che si pronunciava sulle dispute fra Paesi e i relativi governi ne accettavano quasi sempre le sentenze.

Questo organismo è stato

di fatto paralizzato e reso inattivo: dal 30 novembre 2020 non ha più alcun membro in carica, poiché gli Stati Uniti hanno bloccato il rinnovo e la nomina dei giudici che ne facevano parte.

Il Tribunale internazionale per il diritto del mare (ITLOS) garantisce da Amburgo il rispetto della Convenzione sul diritto marittimo, che sancisce il principio della libertà di navigazione attraverso tutte le rotte commerciali e gli stretti del pianeta.

Queste norme e organismi hanno assicurato l'ossatura della globalizzazione dell'ultimo mezzo secolo.

Tuttavia, questo sistema di legalità e garanzie sta cessando di esistere.

Aveva già cominciato a declinare qualche tempo fa quando la Cina ha infranto ogni principio del WTO e quando il primo governo di Donald Trump, così come quello di Joe Biden, hanno paralizzato il suo organismo d'appello.

Ma il 2026, con il disastro di Hormuz, segna il naufragio definitivo del sistema di

libertà commerciali delle ultime generazioni: al posto del diritto internazionale, ci sarà quello del più forte; al posto della libertà di navigazione, ci saranno le pretese di controllo e le manifestazioni di potere.

Il significato della crisi di Hormuz resterà non solo per il Golfo Persico, ma lascerà un segno profondo anche sul commercio globale e sul prezzo del petrolio.

Al cuore del problema c'è il progetto dell'Iran, implicitamente accettato dagli Stati Uniti nel memorandum di giugno 2026, di controllare Hormuz in quanto proprie «acque costiere»; si transita, chiedendo il permesso e magari pagando, solo se si accetta il predominio del regime di Teheran nell'area che fornisce un quinto del petrolio e del gas naturale liquefatto al resto del mondo.

E l'aver resistito alle bombe ha reso ancora più intransigente l'ala dura dei guardiani della rivoluzione. Il

fatto che la guida suprema Mojtaba Khamenei abbia visto morire sotto le bombe di Trump suo padre Ali Khamenei, sua madre, sua moglie, uno dei suoi figli e altri parenti vicini senz'altro non lo induce al compromesso.

Il precedente di Hormuz sta già cambiando gli assetti del commercio internazionale delle grandi potenze anche lontano dal Medio Oriente.

La Russia impone già il suo sistema di licenze e pedaggi per il passaggio dall'Artico (e lo permette solo a navi cinesi).

L'11 giugno 2026, Pechino ha dichiarato unilateralmente che i 130 chilometri dello stretto di Taiwan sono parte del proprio territorio, non acque internazionali nelle quali valga la libertà di navigazione; in sostanza la Cina fa con Taiwan quanto Teheran pretende di fare con Hormuz e quel passaggio nel Pacifico è il primo al mondo per il traffico navale.

Chi controlla lo stretto di

Taiwan, controlla il 90% dei semiconduttori dell'intelligenza artificiale e dell'economia del pianeta.

L'ossessione di Trump per la conquista della Groenlandia fa parte della stessa tendenza.

La costante minaccia degli Houthis filoiraniani sull'accesso al Mar Rosso e a Suez — parzialmente chiuso da quasi tre anni — si rivela come la prova generale di una dinamica molto più vasta.

E se la Russia sconfiggesse l'Ucraina, avrebbe un potere diretto sul Bosforo e sui Dardanelli, quindi sul Mediterraneo.

Quando prevale soltanto la forza, il sistema scivola verso l'anarchia e perde contatto con la realtà.

In fondo, la questione fondamentale non è se debba prevalere il diritto o la forza.

La vera domanda è come trasformare la forza in legalità e la legalità in ordine stabile.

Valentina Picco

Cristina Zunino

ISTOP SPAMAT s.r.l.



70056 MOLFETTA - ITALY
Via San Domenico, 1

Phones: (080) 3974444-33552664
Telefax: (080) 3974474
Mobile: 348 6562094
E-mail: spamat@spamat.it



SPAMAT s.n.c.



70122 BARI - ITALY
Corso A. de Tullio, 1 Banchina Massi

Phones: (080) 5213403 - 2460249
Telefax: (080) 2460260
Mobile: 346 3806614
E-mail: spamatbari@spamat.it