Capitolo primo
La chiusura degli oceani

Nella sua edizione del 1° febbraio 2024, il «Wall Street Journal» si chiede: «La libertà dei mari è stata un'anomalia storica?» Pensiamo alle tante aree in cui la pacifica circolazione del commercio marittimo mondiale, oggi, non può piú essere data per scontata: dal Mar cinese meridionale al Golfo di Guinea, dal Mar Nero al Mar Rosso, passando per le acque somale e lo Stretto di Singapore, dove si trovano moderni «pirati», «pescatori» armati fino ai denti, proto-Stati in cerca di visibilità, Stati desiderosi di affermare la proprio sovranità. Ebbene, tutto lascia pensare che il principio della libera circolazione sugli oceani del globo, in vigore da tre generazioni a questa parte, abbia perso la sua legittimità. Il caso piú emblematico della fase attuale è quello degli Huthi nel Mar Rosso. Questo proto-Stato, che controlla parte dello Yemen ed è alleato delle forze della Guida suprema della Rivoluzione iraniana, ha lanciato dall'ottobre 2023 una serie di attacchi contro le navi mercantili occidentali. Approfittando della guerra tra Israele e Hamas, gli Huthi hanno dichiarato di voler colpire gli alleati dello Stato ebraico e interrompere le consegne di armi e materiali alle forze di difesa israeliane. Gli analisti occidentali si sono stupiti della debole reazione della Cina, nonostante le esportazioni di quest'ultima verso l'Europa fossero rallentate e talvolta persino precluse da questa grave violazione della libertà dei mari. La Cina non ha detto granché sulla questione, e si è limitata a diffondere un vago appello alla pace nella regione, peraltro con una mitezza che non sempre le è propria. In realtà questa mancata reazione non sorprende affatto se si considera la questione in una prospettiva di lungo periodo e di cambiamento del paradigma economico mondiale. Con la fine del neoliberismo, la chiusura parziale del Mar Rosso presen-

ta molti piú vantaggi che svantaggi per l'Impero di Mezzo. È il «Global Times», una delle voci ufficiali del Partito comunista cinese piú rilevanti per la comprensione in Occidente, a rivelare in quale misura la crisi degli Huthi possa tornare utile a Pechino:

> In quanto prima potenza marittima mondiale, Washington ritiene che le sue azioni militari mirino a preservare la libertà di navigazione che gli Huthi mettono a repentaglio. In realtà, però, ciò che Washington vuole davvero è proteggere il trasporto marittimo, in particolare quello di armi, verso Israele. In tal senso gli Stati Uniti continuano a gettare benzina sul fuoco nella regione[1].

Che un gruppo vicino all'Iran, fedele alleato della Cina, chiuda il Mar Rosso solo agli occidentali e che poi, come si vedrà, la marina cinese offra la possibilità di riaprirlo secondo le proprie regole, è, in realtà, un ottimo affare per Pechino. Un leggero ritardo nelle consegne (visto che si deve passare per il Capo di Buona Speranza) non ha alcuna importanza per un Paese i cui acquirenti (europei, africani e mediorientali) sono diventati cosí dipendenti dai suoi prodotti. D'altra parte, poter criticare l'incapacità della potenza egemonica sui mari, quegli Stati Uniti che dovrebbero garantire la libertà di navigazione e che, invece, non ci riescono piú, per poi negare tale libertà e persino sostituirla qua e là con principî propri, è un obiettivo che si adatta perfettamente alla nuova logica delle aree di imperialità. Una delle principali caratteristiche del capitalismo della finitudine è proprio l'assenza o il carattere aleatorio della libertà dei mari. Questo capitolo affronta la questione della loro chiusura sotto due aspetti: quello dei flussi e quello delle scorte marittime. Quando non esiste un *hegemon* navale, o quest'ultimo è sempre piú contestato, da un lato, e dall'altro gli Stati vogliono estendere la privatizzazione di quelle che considerano le loro «risorse» marittime, allora si instaura un doppio movimento, le cui forze si combinano in direzione di una chiusura sempre piú netta dei mari.

La libertà di chiudere i mari.

Per afferrare il significato contemporaneo del concetto di «libertà dei mari», prendiamo il caso di una nave civile di trasporto che navighi in alto mare. È la *Convenzione delle Nazioni*

Unite sul diritto del mare (1982) a stabilire che cosa si debba intendere, in tale contesto, per «libertà di navigazione»: «Ogni Stato, sia costiero sia privo di litorale, ha il diritto di far navigare nell'alto mare navi battenti la sua bandiera» (art. 90). Gli articoli successivi riconoscono il cosiddetto «diritto di visita» (art. 110), ovvero la possibilità di abbordare un'imbarcazione di questo tipo lontano dalle coste di qualsiasi Stato, solo in condizioni estreme (tra le altre, in caso di fondato sospetto di «atti di pirateria» o «tratta degli schiavi»)[2]. Dal punto di vista giuridico, dunque, la questione appare chiara: di norma non è possibile impedire la navigazione di una nave di questo tipo. Ma come sempre accade nel diritto internazionale, si pone un problema decisivo: la violazione piú o meno grave di tale diritto dipende dalla capacità di farlo rispettare. Nel caso preso in esame, gli Stati firmatari della convenzione che dispongono di una marina militare devono garantire che le navi mercantili possano navigare senza ostacoli. Il mare aperto, tuttavia, si estende su una superficie enorme. Per rendere credibile la minaccia di sanzioni contro chi voglia impedire la «libertà di navigazione», sono necessarie forze navali in grado di agire rapidamente in qualsiasi parte del mondo, il che implica la presenza di basi già predisposte in aree di forte transito e, soprattutto, un numero estremamente elevato di navi. Il punto è che la maggior parte degli Stati-nazione, semplicemente, non ha abbastanza mezzi (a malapena una guardia costiera). Solo alcune (super)potenze sono in grado di garantire un simile dispiegamento. Qui, peraltro, si pone un altro problema: quello della loro potenziale o concreta rivalità. Interessi divergenti possono implicare un approccio differenziato al diritto internazionale, e il diritto marittimo, da questo punto di vista, non fa alcuna eccezione.

In virtú di tali elementi, nel corso degli ultimi decenni, in Occidente, si è giunti a una definizione estremamente restrittiva del concetto di «libertà dei mari»: il mare è considerato libero se una – e una sola – grande potenza navale (sostenuta dai suoi alleati) è in grado di garantire la libera circolazione delle navi mercantili su tutti gli oceani, punendo immediatamente quelle forze che cercano di opporsi. Naturalmente è forte la tentazione, per una simile potenza – l'*hegemon* navale –, di abusare dei propri poteri per esercitare diritti di visita o blocchi che servano

i propri interessi. Ma finché questo abuso di posizione dominante non ostacola la stragrande maggioranza del traffico marittimo, e in particolare quel traffico che interessa ai Paesi occidentali, la «libertà dei mari» è considerata eccellente. Se, invece, questo *hegemon* si trova nell'incapacità crescente, su piú oceani, stretti e altre rotte importanti, di garantire la stessa circolazione in modo fluido e pacifico, allora la «libertà dei mari» è considerata in pericolo. È proprio questo il grido d'allarme lanciato ai nostri giorni dal «Wall Street Journal».

Gli Stati Uniti d'America non hanno ratificato la convenzione del 1982, ma si sono attribuiti il compito di farla rispettare. Gli attacchi che stanno conducendo contro gli Huthi nel Mar Rosso sono stati giustificati dal loro governo nel modo che segue:

> Gli Stati Uniti hanno un obbligo speciale e storico di contribuire alla protezione e alla difesa di queste arterie del commercio mondiale. E tale azione si inserisce direttamente nel solco di questa tradizione.