

tradizione non cadesse in oblio, e perciò mantiene sempre formato il Reggimento San Marco. Esso, che in tempo di guerra può fornire, per degli eventuali colpi di mano, dei reparti da sbarco già allenati al servizio militare terrestre, dà in tempo di pace i distaccamenti che occasionalmente occorrono per la protezione dei connazionali all'estero (per esempio in Cina, per la Guardia alla Legazione d'Italia, per la protezione dei Consolati, delle Missioni e Concessioni).

REGIME DEGLI STRETTI e DEI CANALI. — Si dà questo nome all'insieme delle particolari convenzioni internazionali che regolano la navigazione negli stretti e canali.

Si distinguono due specie di stretti: quelli che mettono in comunicazione due mari aperti e quelli che intercedono tra un mare aperto ed un mare interno o chiuso. Per la prima specie, anche quando l'ampiezza dello stretto non supera la misura del mare territoriale, lo Stato o gli Stati litoranei potranno prendere i provvedimenti necessari alla loro sicurezza, ma non già togliere allo stretto il suo carattere di ~~via di comunicazione internazionale~~ di comunicazione, nè condizionare il passaggio al pagamento di tasse o pedaggi che costituiscano un impedimento alla navigazione (per esempio Stretti di Messina e Gibilterra).

In quanto alla seconda specie, lo Stato o gli Stati a cui appartengono le sponde dello stretto e quelle del mare interno, rimangono arbitri del regime e quindi delle condizioni a cui subordinare il passaggio per le navi degli altri Stati. Prima della guerra 1914-1918 uno speciale regime era stabilito per gli stretti dei Dardanelli e del Bosforo, che in tempo di pace erano chiusi alle navi da guerra di tutti gli Stati. Ma il Trattato di Losanna del 1923 ha ripristinato la libertà di passaggio, sia in pace che in

guerra, per le navi militari di tutte le Potenze con la seguente limitazione: una Potenza non può far transitare per gli Stretti più di tre navi da guerra e, di queste, nessuna può avere un dislocamento superiore alle diecimila tonnellate; e se essa è belligerante, dovrà negli Stretti astenersi da esercitare il diritto di visita e procedere a catture, e compiere qualsiasi atto di ostilità. La Turchia a sua volta, ove sia in guerra con altra Potenza, non potrà prendere misure tali da impedire il transito alle navi neutrali.

Principii analoghi di libertà valgono per i canali interoceanici, salvo i diritti di pedaggio che sono giustificati dalla necessità di provvedere alla loro costosa manutenzione nel comune interesse di tutti i naviganti. Il Canale di Suez è sempre aperto, sia in tempo di pace che in tempo di guerra alle navi mercantili e militari di tutti gli Stati, e nessuna operazione di cattura o blocco, nè atto di ostilità, possono essere compiuti in esso e nei porti di accesso, ed in un raggio di tre miglia dai medesimi. Se due navi, appartenenti a nazioni nemiche tra loro, vogliono passare successivamente, tra il passaggio dell'una e quello dell'altra deve intercedere un intervallo non minore di ventiquattro ore. La neutralità del Canale di Suez è garantita collettivamente dalla maggior parte delle Potenze.

Il Canale di Panama è stato pure dichiarato neutrale, inviolabile e sempre aperto alle navi di tutto il mondo, ma la sua neutralizzazione è meno efficace e sicura di quella del Canale di Suez, poichè essa dipende essenzialmente dal beneplacito unilaterale degli Stati Uniti. Questi, in forza d'un trattato stipulato con la Repubblica di Panama, da essi a bella posta creata con una... intelligente ed opportuna rivoluzione, hanno avuto l'assoluta cessione di ogni diritto di sfruttamento, occupazione e controllo sulla zona del