

L'EVOLUZIONE ECONOMICA DELLE ISOLE MALTESI E I SUOI ASPETTI GEOGRAFICI

Il 21 settembre 1964 furono firmati a La Valletta l'atto con cui Malta conseguiva la propria indipendenza, pur sempre nell'ambito del *Commonwealth*, e vari accordi di difesa ed assistenza, di aiuti finanziari e di trasformazione dell'arsenale militare in arsenale civile.

Così, dopo la colonizzazione fenicia, l'occupazione cartaginese, romana (durante la prima guerra punica e poi, definitivamente, nel 218 a. C.), vandala (454 d. C.), bizantina (533), araba (870), normanna (1091), angioina (1266), aragonese (1283), dei Cavalieri dell'Ordine di San Giovanni (1530), francese (1798) e inglese (1802), questo gruppo insulare è divenuto indipendente.

In un territorio sempre conteso e occupato per il controllo del traffico marittimo, data la sua posizione al centro del Mediterraneo, la popolazione ha dovuto continuamente sottostare e adattarsi alle necessità militari e alle varie esigenze economiche dei suoi dominatori. Di conseguenza l'economia maltese è rimasta, tranne che in alcuni relativamente brevi periodi storici, strettamente condizionata dall'economia dei paesi occupanti. All'atto dell'indipendenza, la maggior parte della popolazione attiva era dedita ad attività primarie, e solo una piccola parte era quella occupata nell'arsenale militare e in alcune modeste attività secondarie. L'attività primaria era, comunque, soltanto in parte rivolta a soddisfare il fabbisogno della popolazione indigena, perché indirizzata, soprattutto, ad appagare quello del personale dell'arsenale ed a incrementare l'esportazione, specie verso la Gran Bretagna.

L'acquisita indipendenza ha determinato una nuova situazione

economica, con gravi problemi non tanto per il presente quanto per il futuro. Ed è per ciò che il Regno Unito si è impegnato, a partire dal 1964, a fornire al nuovo Stato, per dieci anni, un aiuto finanziario annuo di circa 6 milioni di lire sterline (10 miliardi e mezzo di lire italiane), essenzialmente per attrezzature economico-sociali, idriche, portuali, elettriche, industriali, turistiche, agricole e pescherecce.

Durante una mia permanenza nell'arcipelago maltese, attraverso colloqui e indagini svolte direttamente, ho osservato come numerose siano le incertezze circa la precedenza da dare nello sviluppo delle tre branche economiche fondamentali: turistica, rurale e industriale.

1. *L'economia turistica.* — Le bellezze del paesaggio, la mitatezza del clima, la ricchezza di avanzi archeologici delle epoche più diverse, il misticismo religioso, ecc. sono i motivi di attrazione turistica più salienti nelle Isole Maltesi. Ciononostante, il movimento turistico è stato — fino all'indipendenza — molto limitato, per la prevalente funzione strategico-militare dell'arcipelago.

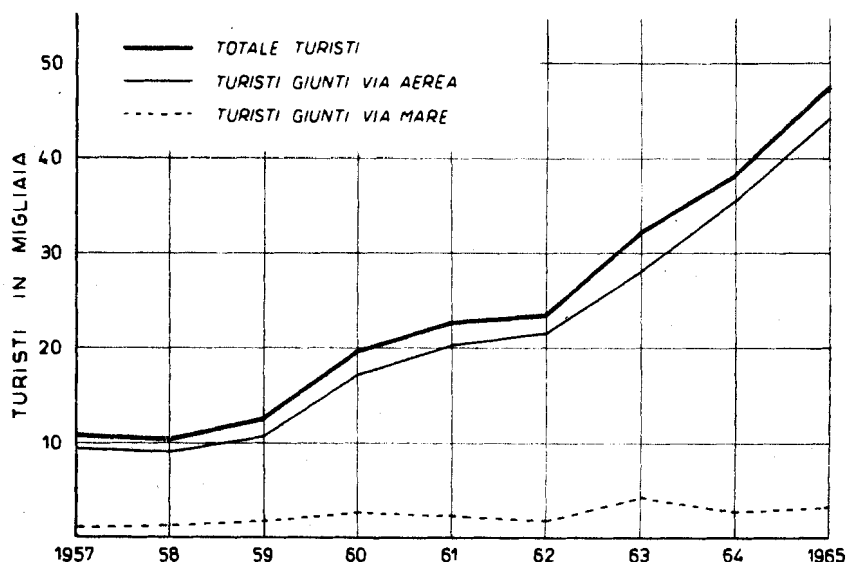
Se per la sua posizione geografica Malta è fuori dalla non lontana regione turistica europea più meridionale, la cui area di maggiore intensità di movimento si trova lungo l'arco costiero ligure-tirrenico, essa è però in posizione centrale per le comunicazioni marittime ed aeree che si svolgono in ogni direzione attraverso il bacino mediterraneo. Né esistono problemi di infrastrutture per il normale movimento delle navi e degli aerei in arrivo e in partenza, in quanto si dispone di un porto fra i migliori del Mediterraneo e di un aeroporto internazionale che vede sempre più intensificarsi il suo traffico.

Infatti, il bacino detto di Porto Nuovo (Marsa Creek), in cui si svolge quasi tutto il movimento dei passeggeri e delle merci, non abbisogna di periodiche opere di dragaggio — data la notevole profondità delle acque — né presenta difficoltà di attracco per le navi (1). E l'aeroporto civile di Luqa dal 1958, anno in cui

(1) L'ampia e profonda insenatura che costituisce il porto de La Valletta è divisa in due da una penisola terminante con il Capo S. Elmo, la quale separa il Porto di Marsamuscetto (Marsamxett, 140 ha.), ad occidente, dal Grande Porto (Great Harbour, 230 ha.), ad oriente. Nella parte più interna di quest'ultimo, ad

fu ammodernato, per la sua struttura tecnica, per la sua vicinanza alla capitale (4 km.) e per la sua posizione al centro del Mediterraneo, è tra gli aeroporti internazionali più efficienti dell'intero bacino.

Il movimento dei passeggeri nel porto per il decennio 1956-1965 mostra una tendenza alla diminuzione e registra una costante prevalenza delle partenze sugli arrivi, tranne una modesta eccezione di questi ultimi nel 1963. In particolare, per i passeggeri in transito si è osservato un aumento da circa 40.000 unità nel 1956



IL MOVIMENTO DEI TURISTI NELLE ISOLE MALTESI NEL PERIODO 1957-65.

a oltre 50.000 nel 1965, con molta irregolarità nei singoli anni e con punte massime fino a 54.500 unità (1961). Eguale tendenza si nota per i turisti giunti a Malta; infatti, mentre nel 1957 soltanto il 15% dei passeggeri sbarcati nel porto era costituito da turisti, nel 1960-1962 si superò il 20% e nel 1963 si andò oltre il 40%, pur calando a meno del 35% nel 1965.

oltre 3,5 km. dal mare aperto, è il bacino di Porto Nuovo. Funzione sussidiaria per le imbarcazioni da turismo è svolta dai bacini di Msida e di Pietà, nella parte più interna del Porto di Marsamuscetto, e di Silema, tra le coste prossime al centro omonimo e quelle dell'isola di Manoel.

Diverse furono le caratteristiche del movimento passeggeri nell'aeroporto civile di Luqa. Nel decennio 1956-1965 si è notato infatti un rilevante, graduale aumento degli arrivi e delle partenze. Per i primi, si è passati da 24.682 unità a 76.773, per le seconde, da 25.041 a 82.020. Per il transito aereo, invece, si nota un fenomeno inverso a quello del transito marittimo: infatti da 45.587 unità in transito via mare per Malta si è scesi a 17.535, mentre i turisti in transito per via aerea da 9724 (33,3% sul totale dei passeggeri) sono saliti a 44.311 (57,7%).

Se il forte incremento del turismo di questi ultimi anni pare incoraggi a credere possibile la soluzione di molti problemi economici dell'isola con un ulteriore sviluppo di esso, tuttavia si deve tener presente che il 65-70% dei turisti arrivati nel periodo 1961-65 proveniva dal Regno Unito, mentre solo il 10-11% proveniva dagli Stati Uniti e il 5-8% dall'Italia.

L'elevata percentuale costituita dal flusso dal Regno Unito dipende dal fatto che fino al momento dell'indipendenza risiedevano a Malta circa 15.000 inglesi (oltre il 92% della popolazione non maltese), in gran parte occupati nell'arsenale militare e nelle industrie connesse o addetti all'amministrazione pubblica e militare. E la loro presenza costituiva richiamo, sia pure temporaneo e quindi da considerarsi turistico, di parenti dalle Isole Britanniche. Oggi ciò non avviene più: infatti, già c'è una riduzione dell'afflusso turistico inglese a favore, soprattutto, di quello italiano; ma sarebbe necessario favorire nuove correnti dalla Francia, dalla Svizzera, dalla Svezia e in genere da tutti i paesi dell'Europa settentrionale, dai quali per ora l'afflusso è ancora molto modesto.

Nonostante la limitata ampiezza del nuovo Stato, 315,6 kmq., di cui 246 per l'isola di Malta, è opportuno tener presente la situazione delle vie e dei mezzi di comunicazione. L'unico tronco ferroviario esistente, che collega La Valletta a Mdina (Città Vecchia), costruito nel 1883, fu smantellato nel 1931 e sostituito con servizi pubblici automobilistici, più celeri e meno costosi (2). Cosicché, attualmente, l'intera circolazione pubblica nell'isola di Malta si basa su circa 560 autobus (di cui solo una settantina appartenenti

(2) La ferrovia, inaugurata il 28 febbraio 1883, a due anni dall'inizio della sua costruzione (aprile 1881), congiungeva La Valletta a Mdina attraverso Floriana, Hamrun, Msida, Birkirkara e Attard. L'intero percorso veniva compiuto in 25 minuti.

a imprese private) che collegano i due capoluoghi, La Valletta e Vittoria (Gozo), con gli attuali centri insulari e questi fra loro. Alla fine del 1965 c'erano circa 1200 km. di strade, delle quali il 75% asfaltate e il 17% selciate (pari a circa 35 km. di strade per ogni 10 kmq. di superficie territoriale).

Situazione già soddisfacente, dunque; ma, in previsione di un sicuro incremento del turismo, il piano di sviluppo quinquennale 1964-65/1968-69 prevede una spesa di circa 2.700.000 sterline maltesi (circa 4 miliardi e 700 milioni di lire italiane) per asfaltare diversi tronchi ora selciati, per perfezionare il sistema stradale dell'area recettiva di Sliema, per allargare le strade urbane, per sviluppare il reticolato viario esistente nell'isola di Gozo, ecc.

Con meno di 30.000 automezzi in circolazione alla fine del 1965 (oltre ai circa 6000 veicoli a cavalli, fra cui sono compresi anche poco più di 100 tradizionali *karozzin* di importazione siciliana), il traffico non presenta ancora aspetti preoccupanti, tranne che nella vasta conurbazione (circa 80 mila ab.) che circonda e soffoca ormai l'originario nucleo fortificato de La Valletta.

Qui, infatti, uno sguardo alle due autostazioni terminali di Castiglia e di Porta Reale, disposte la prima entro l'area urbana de La Valletta, appena superato il bastione di S. Giacomo, e la seconda, più importante, sull'ampia piazza omonima che dà direttamente accesso alla città fortificata, spiega perché, in certe ore, si senta la necessità di alleggerire la circolazione. Durante le ore di punta le autostazioni accolgono decine e decine di autobus delle 16 linee di esercizio e, ogni giorno, c'è una vera e propria corrente di persone in arrivo e in partenza dalla capitale, il maggiore centro commerciale dell'isola.

Da Marfa, porticciolo sulla costa settentrionale di Malta, sul Canale Meridionale di Comino, un servizio trisettimanale di navitraghetto porta a Migiarrò (Mgiarr), nell'isola di Gozo, coprendo il percorso, di poco inferiore ai 6 km., in 45 minuti circa. Migiarrò è a sua volta collegata con Vittoria (6348 ab.), ganglio stradale per le comunicazioni con tutti gli altri centri dell'isola.

In definitiva, alla fine del 1969, se sarà attuato del tutto il piano di sviluppo, la rete stradale delle due isole dovrebbe essere ottima. Se si considera poi la posizione geografica occupata dai due maggiori centri e gangli stradali delle isole di Malta e Gozo, per

cui, a Malta, la località più lontana da La Valletta, dista da questa appena 25 km. (via Birkirkara-Mosta-San Paolo a Mare e Mel-lieha), e, a Gozo, Punta Qala, la località più lontana da Vittoria, dista solo 10 km. (via Nadur-Qala) (3), è facile prevedere un rilevante incremento del movimento turistico, specie automobilistico, nei prossimi anni.

Su di uno sviluppo costiero di circa 160 km. per l'isola di Malta e di circa 50 km. per quella di Gozo esistono, se si escludono La Valletta e i centri della sua conurbazione (Sliema, Gzira, Msida, Pietà, Floriana, Marsa, Cospicua, Vittoriosa e Calcara), soltanto altri sei centri sulla costa meridionale (Calafrana, Birzebbugia, Marsascirocco e Marsascale) e orientale (Bugibba e San Paolo a Mare) di Malta e due centri sulla costa sud-orientale di Gozo (Migiarro e Marsalforno). Ciò spiega perché manchi ancora un regolare servizio di comunicazioni marittime di linea tra le due isole e fa sentire l'opportunità di crearne uno, sia pure, per il momento, a carattere stagionale-turistico, tra La Valletta e Migiarro.

L'attrezzatura recettiva maltese si basa su una quarantina di alberghi, di cui circa la metà siti tra La Valletta e Sliema. Alla fine del 1964 ne esistevano 36 (1235 camere e 2360 posti-letto); c'erano inoltre 754 camere in case private. Una situazione, quindi, assolutamente inadeguata al crescente flusso turistico, considerato che la durata media della permanenza varia, in genere, dai 2 ai 7 giorni. Alla fine del 1965 erano entrati in funzione altri quattro alberghi (di cui uno a Comino) e ne erano in progetto o in costruzione altri dodici.

Secondo il piano di sviluppo, alla fine del 1967 si dovrebbe disporre di oltre 11.250 posti-letto; la spesa preventivata per ammodernamento e ampliamento dei vecchi alberghi e per nuove costruzioni si aggira intorno a 7.300.000 sterline (circa 13 miliardi di lire italiane).

Attualmente le aree di maggiore addensamento alberghiero sono Sliema (10 alberghi) e La Valletta (6); in Gozo se ne contano 5, in Comino uno soltanto, ma tutte le altre località di una

(3) La lunghezza massima di Malta, calcolata da nord-ovest (Punta Marfa) a sud-est (Capo Dellmara), è di circa km. 27,5, mentre quella di Gozo, calcolata da ovest (Capo S. Dimitri) ad est (Punta Qala), è di circa km. 14,5; la larghezza massima di Malta è di circa km. 14,5 e quella di Gozo di circa km. 8.

certa rilevanza turistica ne posseggono almeno uno (a Ghain Tuffieha, ad esempio, ve ne sono tre) (4).

Fra le realizzazioni previste entro il 1969 per il settore del turismo vi è anche la creazione di un porto per imbarcazioni da diporto, data la presenza nel Mediterraneo di circa 35.000 *yachts*, di tutte le nazionalità, la limitata distanza dell'isola dalle terre più vicine (5) e l'esistenza di bacini ottimamente riparati. Esso dovrebbe sorgere nei bacini naturali di Ta' Xbiex e Msida, per ora solo parzialmente utilizzati.

Fra i motivi naturali di attrazione, indubbiamente il clima ha un carattere preminente. La già ricordata posizione geografica dell'arcipelago al centro del Mediterraneo, la sua posizione astronomica (tra i 36°57' e i 35°48' di lat. N), il notevole sviluppo delle coste, la limitata distanza dal mare delle località più interne (Ta' Qali è appena a 6 km. in linea d'aria), sono fattori che qualificano il clima maltese come veramente mediterraneo.

Pur avendosi dati meteorologici di oltre cento anni (1841-1965), ho preferito basarmi sulle osservazioni del quindicennio 1951-1965, perché ricavati da una migliore attrezzatura strumentale e da metodi di rilevazione tecnicamente più rigorosi (6).

La temperatura media annua a La Valletta è di 19°,2, con una media massima di 26°,6 nel mese di agosto, e una media minima di 11°,8 nel mese di febbraio. L'escursione media annua, pertanto, è di 14°,8.

Nel quindicennio considerato la temperatura massima assoluta registrata fu di 41°,8 (13 luglio 1962), mentre quella minima fu di 3°,1 (1° febbraio dello stesso anno). In qualche località interna e a quota più elevata furono registrate temperature estreme assolute leggermente più accentuate; così a Lija si toccarono i 44°

(4) E' attualmente in avanzata fase di costruzione nell'isola di Malta il villaggio residenziale di Santa Maria, a breve distanza dal centro di Melleha, sul golfo omonimo; esso dovrebbe ospitare poco più di 3500 persone, di cui oltre 2000 permanentemente. Si prevede una spesa di circa 9 miliardi e mezzo di lire italiane.

(5) Il porto de La Valletta dista, infatti, meno di 100 km. dalla costa siciliana e circa 200 km. da quella tunisina.

(6) Le rilevazioni sono ora effettuate dall'Osservatorio della Università di Malta (35°53'45" di lat. N e 14°30'50" di long. E, a 60 m.s.m.) in collaborazione con l'Ufficio Meteorologico della Royal Air Force e col Fleet Weather Centre; i dati sulle precipitazioni sono pure raccolti, a cura del Dipartimento dell'Agricoltura e del Dipartimento dell'Acqua ed Elettricità, da stazioni sparse nelle due isole.

(12 luglio 1962), mentre a Zeitun si scese a 2°,2 (31 gennaio 1963) (7).

Le piogge sono molto scarse, in media inferiori ai 550 mm. annui, sia a Malta che a Gozo. Il 65% di esse cade nella stagione autunno-invernale, mentre nella stagione estiva difficilmente si raggiunge il 5% del totale. Il massimo mensile di piovosità si ha, generalmente, in dicembre, ma a volte anche in novembre o in gennaio; nel luglio, e qualche volta anche nel giugno e nell'agosto, non piove affatto.

Nel comportamento mensile si notano grandi differenze tra un anno e l'altro; nell'agosto 1964, ad esempio, caddero ben 104 mm. di pioggia, pari a un quinto del totale annuo, e nell'ottobre 1962 ne caddero 162 mm., pari ad oltre un quarto. Anche la loro frequenza varia fortemente da un anno all'altro, e così pure il rapporto tra la quantità delle piogge e il numero dei giorni piovosi (8).

(7) L'andamento mensile medio delle temperature nel periodo 1951-1965 è stato a La Valletta il seguente:

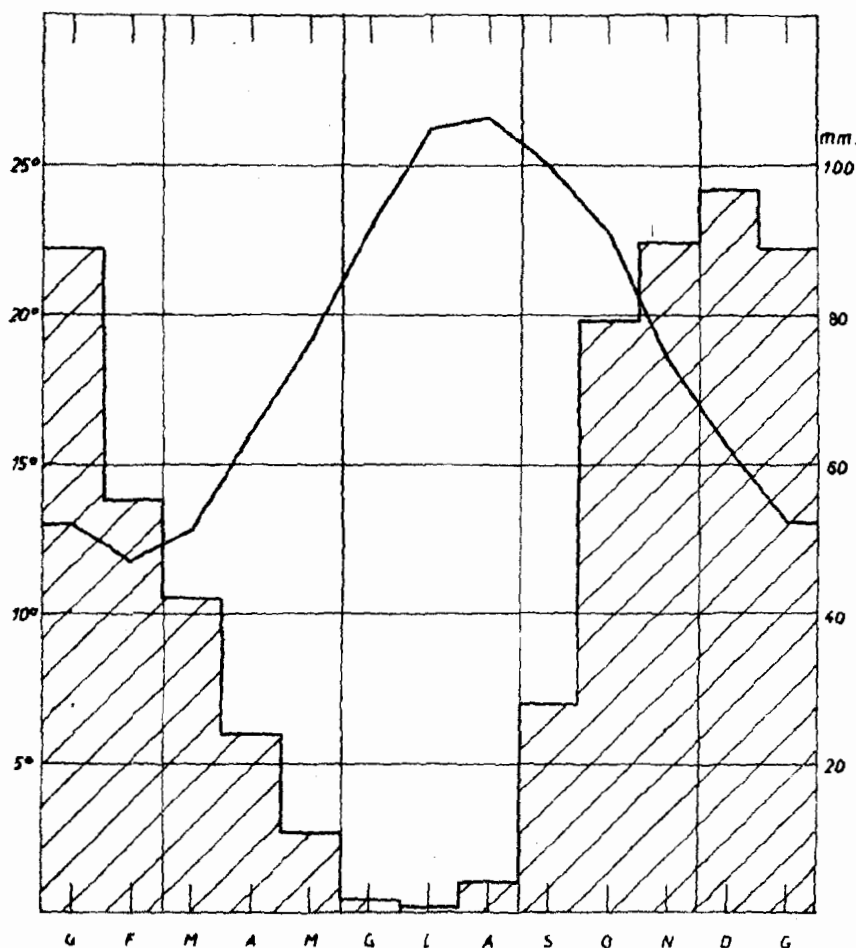
	G	F	M	A	M	G
Media	13°,1	11°,8	12°,7	16°,2	19°,3	22°,8
Media dei massimi	15°,3	14°,6	16°,7	18°,8	22°,3	24°,3
Media dei minimi	11°,1	10°,3	11°,0	13°,4	16°,2	19°,5

	L	A	S	O	N	D
Media	26°,2	26°,6	25°,1	22°,7	18°,4	15°,7
Media dei massimi	29°,5	29°,8	28°,0	25°,6	21°,3	18°,3
Media dei minimi	23°,1	23°,4	22°,2	18°,9	15°,9	13°,0

(8) La distribuzione mensile media delle precipitazioni nel periodo 1841-1965 è stata la seguente (in mm.):

	G	F	M	A	M	G
Giorni piovosi	13	10	8	5	3	1
Quantità di pioggia in mm.	89	55	42	24	11	2
Densità (mm./g.)	6,8	5,5	5,2	4,8	3,7	2,0

	L	A	S	O	N	D	Anno
Giorni piovosi	1	1	3	7	11	14	77
Quantità di pioggia in mm.	1	4	28	79	90	97	522
Densità (mm./g.)	1,0	4,0	7,0	11,3	8,2	6,9	6,8



REGIME TERMICO E PLUVIOMETRICO DELLE ISOLE MALTESI.

(La linea continua indica le temperature secondo la scala a sinistra; le colonne a tratteggio indicano le precipitazioni secondo la scala a destra).

Circa la distribuzione delle precipitazioni nelle due maggiori isole dell'arcipelago, differenze di una certa consistenza si possono riscontrare solo occasionalmente. Ad es., nel 1956, a Malta caddero 396 mm. di pioggia e a Gozo 513 mm., e nel 1958 a Malta se ne registrarono 472 mm. di fronte ai 601 mm. di Gozo. Invece c'è, di

regola, una maggiore quantità di precipitazioni (talora anche differenze superiori ai 100 mm.) nell'area sud-orientale di Gozo e in quella nord-occidentale di Malta, in corrispondenza, rispettivamente, dei canali settentrionale e meridionale di Comino.

I venti raramente hanno una velocità superiore ai 15 km. orari (9).

La scarsa nuvolosità e i lunghi periodi d'insolazione contribuiscono ad elevare l'evaporazione; la scarsa nuvolosità, poi, fa sì che durante la stagione invernale raramente si abbiano meno di 5 ore giornaliere d'insolazione, mentre nel periodo estivo se ne superano spesso 13 (10).

In definitiva, il clima mite e salubre di queste isole costituisce, già di per sé, uno dei motivi più rilevanti di attrattiva, sia d'estate che d'inverno. A ciò forse è dovuta la composizione per età dei turisti, che, nel quinquennio 1961-65, per circa la metà furono di età superiore ai 40 anni.

L'arcipelago è quindi una stazione climatica e di riposo, anche per la quiete e il silenzio che ancora regnano nella maggior parte di Malta e in tutta Gozo. Con un clima siffatto, la stagione balneare si inizia normalmente a maggio e termina a ottobre, prolungandosi spesso fino a dicembre, in un paesaggio costiero che è, in molti tratti, veramente incantevole.

Il notevole sviluppo di coste (complessivamente circa 225 km.), la costituzione in gran parte calcarea delle isole, i diffusi fenomeni di erosione carsica e un esteso movimento epirogenetico che ha interessato e interessa tuttora le Isole Maltesi, sono i fattori che hanno determinato la grande varietà di paesaggi dell'intero arco costiero. Netto è il contrasto morfologico, in Malta e in Gozo, tra le coste occidentale e orientale, la prima soggetta ad un lentissimo movimento di emersione, la seconda, ad un altrettanto lento movi-

(9) La distribuzione media dei giorni ventosi durante l'anno è la seguente:

Direzione . . .	N	NE	E	SE	S	SO	O	NO	Calme
Media giorni .	37	35	24	26	23	32	40	89	59

(10) Cfr. P. K. MITCHELL e J. C. DEWDNEY, *The Maltese Climate and Weather*, nel vol. « Malta. Background for Development ». Durham, Department of Geography, 1962, pp. 48-82.

mento di sommersione. I contrasti tra i due versanti costieri sono più eccentruati a Malta e lo sono meno a Gozo e nella piccola Comino.

Dalla Punta Marfa, all'estremità nord-occidentale di Malta, fino quasi alla Punta Benghaisa, all'estremità meridionale dell'isola, la costa occidentale è un'unica, quasi ininterrotta, scarpata per circa 45 km. C'è un solo piccolo agglomerato di case, Ghain Tuffieha, presso la baia omonima, eccezionalmente sabbiosa, dove termina la Pawles Valley, che da qui si estende per circa 5 km. fino alla costa opposta alla Baia di S. Paolo. Qua e là la scarpata (*rdum*), che assume localmente nomi diversi, è incisa da profonde e strette valli torrentizie (*wied*), che portano al mare le acque di piccoli torrenti temporanei.

Questa specie di muraglia costiera raggiunge la massima altezza nella sezione mediana (250 m.) e presenta una ripidità notevole anche sul versante interno, se pure meno accentuata che all'esterno, dove la ripa si mantiene alta fra i 50 e i 100 m. sul mare.

I panorami che la barriera offre sono di grande attrazione pure per i fenomeni di erosione marina, però solo parzialmente visibili per la mancanza sia di una strada costiera che di un servizio marittimo litoraneo. Il fenomeno naturale più saliente e turisticamente valorizzato è la Blue Grotto, a sud di Zurricco (Zurrieq), ristretta cavità, originata dall'abrasione, come numerose altre distribuite lungo tutto l'arco costiero; essa dall'esterno non mostra alcuna eccezionale attrattiva, ma, una volta all'interno, specie in certe ore, vi si gode un meraviglioso gioco di fosforescenti luci bluastre, per un particolare fenomeno di rifrazione sottomarina causato, probabilmente, dalla presenza di strati d'acqua di diversa densità, forse per l'esistenza di qualche polla d'acqua dolce.

La costa orientale, che in linea d'aria fra i suoi due estremi è meno lunga di quella occidentale, viceversa ha uno sviluppo di oltre 110 km., dei quali poco meno di 60 corrispondono alle cinque più ampie insenature dell'isola (Marsascirocco, Baia di S. Giorgio, Baia de La Valletta, Baia di S. Paolo, Baia di Mellieha).

Numerosissime sono le insenature minori, più suggestive e attraenti, che, con la costa generalmente alta nelle sezioni litoranee sud-orientale e nord-orientale e bassa altrove, costituiscono altrettante località di richiamo turistico. Così, ad es., la baia di S. Tom-

maso, di Marsascala (con il centro omonimo), le baie di S. Giuliano (pure con un omonimo centro), di S. Giorgio, ecc.

Evidente appare il contrasto tra i due versanti costieri soggetti, rispettivamente, ad un movimento di regressione e di ingressione marina. Lungo la costa occidentale le incisioni dell'estesa falesia, costituite dalle ristrette valli torrentizie, a pareti ripide, denotano una fase di ringiovanimento; viceversa lungo la costa orientale le più o meno ampie insenature, che corrispondono a quasi tutte le foci e a parte delle valli inferiori dei vari torrentelli, ovvero si aprono sulle piccole e strette pianure che arrivano fino al mare, mostrano una evidente fase di senilità. La parte più interna di queste cale è formata da un tratto di costa rettilineo e sabbioso — più breve quando corrisponde solo alla foce di un torrente, più esteso quando è allo sbocco di valli interne —, racchiuso generalmente fra pareti più o meno ripide. Eccezionalmente, come nel caso di Marsascirocco e della baia de La Valletta, le insenature presentano due o più diramazioni, separate fra loro da lingue di terra più o meno pronunciate e sempre alte.

Le spiagge, a volte sabbiose, a volte ciottolose o addirittura rocciose, più o meno pittoresche, mancano tuttora di attrezzature recettive. Sugli speroni rocciosi che le delimitano sono quasi ovunque, a sentinella, possenti torrioni, testimonianza di una funzione strategico-militare ormai tramontata, i quali solo in qualche caso hanno subito un cambiamento di destinazione, come è il caso della torre di Sliema, oggi trasformata in un locale pubblico. Ma accanto a queste imponenti costruzioni militari si prevede la nascita di grandiosi edifici alberghieri, che indubbiamente saranno un positivo contributo allo sviluppo del settore turistico e all'avvio di una epoca economica e sociale più progredita.

Più massiccia e compatta è invece l'isola di Gozo, pur conservando, nei suoi tratti generali, le caratteristiche morfologiche di Malta. La maggiore montuosità dell'isola dà una fisionomia più aspra ai suoi paesaggi, che, pertanto, presentano spesso aspetti più attraenti. Meno ampie sono le sue insenature costiere. La mancanza quasi assoluta di depositi sabbiosi e ciottolosi lungo tutto il tratto litoraneo presso le foci fa pensare ad un movimento di ingressione marina molto più rapido e, contemporaneamente, più recente che non nell'isola di Malta. Fa eccezione la spiaggia

formatasi allo sbocco del torrente Ramla, nella baia omonima, presso la leggendaria Grotta di Calipso, un'amplissima caverna che si affaccia sul mare, ma la cui entrata è ostruita da voluminosi massi rocciosi per il franamento della volta. La spiaggia, di circa 300 m. per non più di 50, è formata di sabbie dalla caratteristica tinta rossiccia.

Ma fra le tante piccole insenature di Gozo, la più selvaggia e attraente è indubbiamente, al centro della costa occidentale dell'isola, la Baia di Dweira, nella quale si osservano caratteristici fenomeni di erosione marina. La prevalenza dei venti di NO e di O spiega la maggiore intensità delle onde in quel punto e, conseguentemente, una più energica erosione.

Un faraglione (Fungus Rock) chiude l'imboccatura della baia verso occidente, limitando però, così, nel suo interno, l'azione erosiva delle acque marine, mentre poco più a nord grotte, ponti, archi, marmitte, ecc., sono accomunati in breve spazio in uno scenario suggestivo. Un laghetto semicircolare comunica direttamente col mare attraverso un'apertura scavata in una parete rocciosa per una profondità di un centinaio di metri. Che sia stata la sola abrasione a scavare questa galleria è dubbio; più probabile è invece ch'essa abbia avuto origine dall'azione combinata dell'abrasione sul lato esterno e dell'erosione fluviale esercitata da un torrentello sul lato interno della parete rocciosa. Attorno alle rive sabbiose del laghetto sono sorte modeste abitazioni unicellulari in pietra, abitate da pescatori, appoggiate l'una all'altra; un breve pontile consente l'attracco delle barche.

Una descrizione, per quanto vivace, non potrà mai dare l'immagine dei contrasti dei colori che si succedono in breve spazio; il blu più o meno intenso delle acque del mare, il verde chiaro di quelle che formano il laghetto, il bruno rossiccio della scarpata rocciosa, il bianco quasi accecante delle casette e di vicine cave di pietra, il nero del profondo traforo naturale e il turchese del limpido cielo!

Sia pure in modo meno appariscente, gli stessi fenomeni si ripetono isolatamente anche in altre insenature, come nella Baia di Xlendi, a Marsalforno, ecc., costituendo altrettanti motivi naturali di attrazione.

Ma fra i richiami del paesaggio Gozo annovera anche quello

della singolare morfologia del suo rilievo. Se nelle linee generali le forme di questo non si discostano molto da quelle dell'isola maggiore, nei particolari, specie per quanto riguarda la parte interna occidentale, hanno molti punti di contatto con quelle delle caratteristiche ambe etiopiche.

Alcuni di tali rilievi isolati, infatti, dalla base più o meno circolare, presentano superfici tronche anche notevolmente allungate: nel Ta' Ghammar, ad es., il diametro di base è di circa 800 m., mentre il diametro maggiore della superficie tronca ellissoidale è di circa 250 m. e quello minore di 130 m. circa. Numerosi sono i rilievi dello stesso tipo, che non superano mai i 200 m. di altitudine, come il rilievo immediatamente a nord di Vittoria, alto meno di 130 m. sul mare, su cui s'erge la Cittadella, vecchio castello eretto per una più facile difesa dalle orde turche, e dal quale si gode un suggestivo panorama di tutta l'isola. La maggior parte di questi rilievi sta nella zona nord-occidentale; ad oriente, il maggiore esempio di rilievo isolato è quello del Nuffara. In certi casi la vicinanza fra loro dei rilievi stessi e la poca profondità dei solchi di separazione danno origine a veri e propri piccoli altopiani, come, ad es., quelli di Nadur e di Xaghra.

Dal punto di vista geologico, tanto questi rilievi di Gozo quanto quelli di Malta presentano notevole uniformità e per la disposizione degli strati sedimentari, prevalentemente calcarei, in genere poco disturbati, e per la loro origine, che si fa risalire al Mesozoico. La genesi delle « ambe » maltesi deriva dall'azione combinata del movimento epirogenetico e dell'erosione fluviale, alla cui diversa intensità sono da attribuire le differenze morfologiche riscontrate tra isola e isola e nelle diverse parti della stessa isola.

Alla estesa e caratteristica stratificazione delle rocce calcaree è da attribuire l'uniformità delle manifestazioni carsiche di superficie e ancora di più la rarità e la limitatezza di quelle ipogee. E' ancora nell'isola di Gozo, e precisamente nell'area urbana di Xaghra, che nel 1923 un contadino, arando il suo campicello, scoprì un ampio cavernone in cui l'azione di stillicidio delle acque carbonatate aveva creato fantasiose costruzioni (11).

(11) Il cavernone si svolge per una cinquantina di metri in senso parallelo alla superficie del terreno ed è molto probabile che continui anche oltre i limiti attuali, attraverso un cunicolo non ancora esplorato; è ricco di concrezioni stalatti-



La Rdum Depiro presso Ghar Bittija (versante occidentale di Malta).
(*fol. A.K. Viora*)



Il Wled Babu presso la foce, a poca ditanza dalla Blue Grotto.
(*fol. A.K. Viora*)



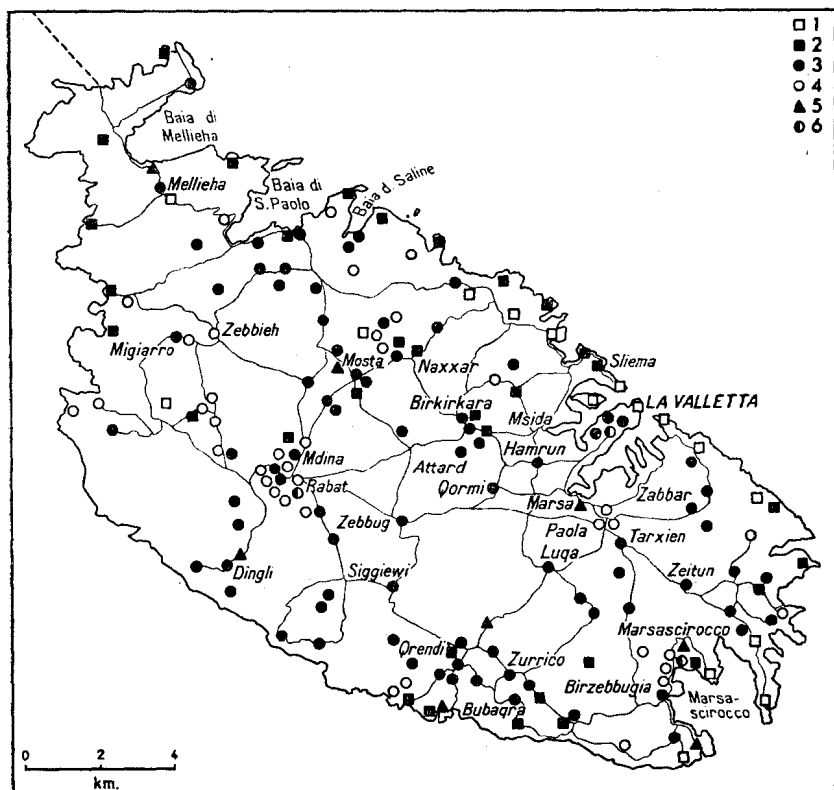
Porta di abrasione nella Bala di Dweira (Gozo).

(fot. A. K. Vlora)



Il laghetto semicircolare presso la Punta Dweira (Gozo) con abitazioni di pescatori.

(fot. A. K. Vlora)



MOTIVI DI RICHIAMO TURISTICO A MALTA.

1, forte; 2, torre; 3, chiesa; 4, monumento archeologico; 5, grotta; 6, museo.

Molto limitate sono le oasi di verde, fra cui maggiore rilevanza ha il Buskett (poco più di 25 ha., di cui circa 6 di proprietà privata), al centro del quale sorge una maestosa costruzione denominata localmente « Verdale Palace », un paio di chilometri a sud di Rabat. Il Buskett è caratteristico soprattutto per l'abbondanza di aranci e limoni, ma vi si trovano anche il pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*) e l'oleandro (*Nerium oleander*), tipici della flora medi-

tiche e stalagmitiche, però di limitato sviluppo. L'ulteriore esplorazione del sottosuolo potrebbe portare alla scoperta di manifestazioni più interessanti. Ancora di proprietà privata, la grotta è gestita dallo scopritore, che ha cercato di migliorarne l'accesso e la visibilità con una breve scalinata e con l'illuminazione elettrica.

terranea, e, in minor misura, l'ailanto (*Ailanthus glandulosa*) e il carrubo (*Ceratonia siliqua*). Fra le altre zone boscate sono la pineta di Zabbar (300 piante circa) e gli oleandreti di Marfa e Chambray, presso Migiarro (con non più di un centinaio di piante ciascuno).

Lungo le strade è facile incontrare pure la tamerice (*Tamarix hispida*), il cipresso (*Cupressus sempervirens*), la melia (*Melia Azedarach*), il falso pepe (*Schinus molle*), il gelso (*Morus alba*), il siliquastro (*Cercis siliquastrum*) e il bagolaro (*Celtis australis*).

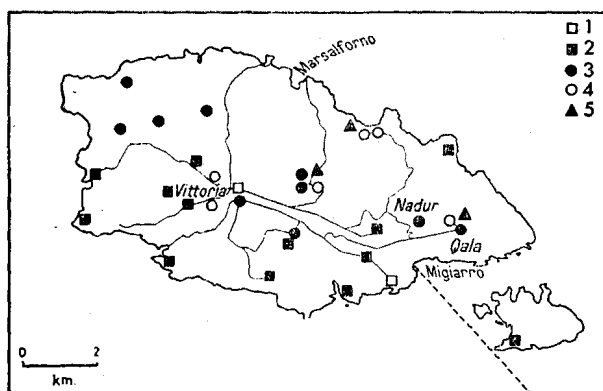
Entro questa cornice eccezionale per il clima e per i paesaggi, le attrattive antropiche acquistano particolare risalto. I monumenti che testimoniano l'evoluzione storica delle Isole Maltesi sono particolarmente abbondanti e, ristretti in sì piccolo spazio, appaiono come esposti in un immenso museo. Alcuni avanzi archeologici ancora oggi sono seminterrati ed hanno urgente necessità di essere riportati in piena luce.

Zona archeologica particolarmente interessante è quella di Birzebbugia, dove si trovano raggruppate una grotta (Ghar Dalam), la più antica abitazione dell'uomo a Malta (3800 a. C.), con un annesso museo in cui sono conservati manufatti e fossili vari (zanne di elefanti nani, resti ossei di cervi, ippopotami, cinghiali, ecc.), e le rovine di un tempio neolitico, di un villaggio dell'età del bronzo e di ville romane (12).

Accanto al patrimonio archeologico preistorico e romano sono

(12) Monumenti preistorici sono pure a Tarxien. Altre zone archeologiche sono a Hagiar Qim e a Mnajdra, a sud-ovest di Qrendi, a Paola nei pressi della quale è la necropoli sotterranea di Hal-Saflieni. A Xaghra, nell'isola di Gozo, sono le rovine del «Tempio dei Giganti» (Gigantija), che, per la sua forma a foglia di trifoglio e per la notevole grandezza dei massi di pietra utilizzati, differisce da ogni altra costruzione simile del bacino mediterraneo. Dolmen (presso Qrendi, Ghallis, Mosta, Zabbar, Birzebbugia, ecc.), e menhir (a Qala, nell'isola di Gozo) sono sparsi qua e là. Di epoca romana sono le rovine di varie ville, fra cui maggiore rilevanza ha quella di Rabat, scoperta nel 1920 durante alcuni lavori di scavo. In prossimità sono anche le catacombe di S. Paolo e di S. Agata, particolarmente interessanti per le decorazioni e le scritte sulle lastre sepolcrali. E' assai probabile che nell'area cittadina esistano altre costruzioni romane assai più importanti di quelle finora venute alla luce. Ruedi s'incontrano ancora sulla strada che da Ghajn Tuffieha mena a Migiarro, dove sono anche i resti di una costruzione romana adibita a bagni pubblici; e presso S. Paolo Milqi, sulla strada che conduce a Mosta, dove, secondo la tradizione, nella villa qui scoperta sarebbe avvenuto l'incontro tra Publio, figlio del governatore romano dell'isola, e S. Paolo, durante una sosta nel suo viaggio dalla Palestina a Roma. A Gozo, nella Baia di Ramla, sono anche i ruderi di costruzioni romane quasi interamente interrate; è assai probabile che ne esistano anche altrove.

da porre inoltre i numerosi monumenti medioevali e dell'età d'oro maltese. Centro medioevale di particolare interesse è la Città Vecchia (Mdina) di Rabat che, cinta di mura dagli arabi, raggiunse il suo massimo splendore tra il 1090 e il 1530. Questa parte dell'attuale città, che fu anche capitale dell'isola, rinsera fra le sue viuzze e le strette piazze diversi capolavori dell'arte architettonica medioevale, fra cui fanno spicco la Casa Normanna, il Seminario, la Corte d'Appello, l'Università e la Cattedrale.



MOTIVI DI RICHIAMO TURISTICO A GOZO.

1, forte; 2, torre; 3, chiesa; 4, monumento archeologico; 5, grotta.

Ma è indubbiamente durante il lungo governo (1530-1798) dei Cavalieri dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme che Malta, continuamente sottoposta alle scorrerie dei Turchi che spadroneggiavano nel Mediterraneo, assume il suo caratteristico aspetto di isola-fortezza e La Valletta la sua fisionomia formale e funzionale prettamente difensiva. Il Castello Sant'Angelo e i forti Ricasoli, Manoel e Tigné, ubicati nei punti nevralgici del traffico del bacino portuale, risalgono infatti a questo periodo. Ma, accanto alle fortezze, alle torri e ai bastioni, i Maestri dell'Ordine fecero costruire anche chiese, abitazioni, giardini e porte monumentali, che ancora oggi si ammirano.

Un altro motivo di richiamo turistico particolarmente possente è costituito dalle centinaia di chiese sparse nelle due isole, tanto

per la loro architettura e i tesori d'arte conservati, quanto per il caratteristico folklore religioso cui dànno vita. Il sentimento religioso è assai profondamente radicato in tutti i maltesi, e i riti sacri sono seguiti con rigorosa assiduità e profonda devozione.

Fra le tante chiese, emerge per le sue caratteristiche architettoniche e artistiche la Cattedrale di S. Giovanni de La Valletta, già Chiesa Conventuale dei Cavalieri, la cui costruzione venne iniziata nel 1573.

Molto ricche anche le chiese di Gozo, dominate dalla Cattedrale di Vittoria del secolo XVI, costruita dal maltese Gafà; fra le altre, particolare menzione meritano le chiese di Nadur e di Xaghra. Vicino al villaggio di Gharb è, infine, il popolare Santuario di Ta' Pinu, costruito intorno ad una vecchia chiesa rurale nei primi di questo secolo, ricco di mosaici e di altre opere d'arte.

In ogni piccolo centro esiste un monumento religioso, spesso artisticamente più che pregevole, intorno al quale annualmente si svolgono manifestazioni di giubilo in onore del Santo, accompagnate dalle più varie esibizioni folkloristiche che, fra luminarie, musiche e fuochi di artificio, costituiscono un altro aspetto delle attrattive maltesi.

Un certo movimento turistico, sia pure un po' *sui generis*, è determinato anche dalla realizzazione di una Fiera Campionaria, ormai alla sua decima edizione. Essa fu tenuta per la prima volta nel 1951, come semplice esperimento della General Retailers Union (Unione Centrale dei Rivenditori). Il felice esito dei primi tentativi consigliò la creazione di un ente fieristico autonomo (1955), la Corporazione della Fiera Campionaria di Malta, che ha sempre incoraggiato la partecipazione anche delle nascenti industrie locali.

2. *L'economia rurale e la pesca.* — Da quanto si è detto prima, risulta che le Isole Maltesi rientrano nella zona climatica subtropicale, di tipo spiccatamente mediterraneo.

Le caratteristiche del regime termico e di quello pluviometrico potrebbero far pensare ad un'attività rurale piuttosto limitata e uniforme, in quanto il periodo delle più elevate temperature coincide con quello della minore umidità; invece la produzione

agricola dell'arcipelago è varia e ininterrotta, sia pure con rendimenti per lo più non molto elevati. Ciò si spiega facilmente considerando la debole escursione termica stagionale e mensile, per cui alcune colture si sviluppano in stagioni diverse da quelle loro abituali in altre regioni e possono fornire anche più raccolti consecutivi.

Così le piante che richiedono una maggiore umidità sono seminate all'inizio della stagione piovosa autunnale, ovvero a metà di questa, quando il terreno è già imbevuto di acqua; quelle che esigono un terreno sufficientemente umido e un'atmosfera secca, vengono seminate verso la fine della stagione piovosa invernale in terreno lasciato a riposo durante tutto il periodo delle precipitazioni, in modo da consentire il massimo immagazzinamento e la minima perdita di umidità; nei terreni irrigabili, infine, alquanto limitati in estensione, integrando le precipitazioni con l'irrigazione, si possono ottenere fino a tre raccolti annui.

La mediocrità del rilievo e la più o meno uniforme distribuzione dell'umidità rendono eccezionale la formazione di strati di terreno fertile di diverso spessore che consentano una sostanziale variazione di resa nelle colture.

Ma a limitare estensivamente e intensivamente lo sviluppo della vegetazione contribuisce, più del clima, la costituzione litologica delle isole. La notevole diffusione delle rocce calcaree compatte spiega, infatti, lo scarso sviluppo dei terreni agrari, presenti quasi sempre solo nelle conche in cui si raccolgono le residue terre rosse di natura argillosa, ricche di ossidi di ferro, dilavate dalle acque meteoriche o trasportate dal vento. Di qui anche la notevole uniformità della composizione chimica e le limitate differenziazioni delle caratteristiche fisiche dei suoli agrari.

Le variazioni topografiche locali influiscono soprattutto sui processi di erosione e di trasporto del terreno. Comunque, pur contribuendo la morfologia delle due isole a creare aree con diversa intensità di insolazione e di drenaggio, tali processi sono generalmente trascurabili, eccetto che nelle zone circostanti a taluni rilievi collinosi di natura argillosa e sabbiosa, particolarmente durante il periodo delle più intense precipitazioni autunnali.

Anche i fattori organici hanno poca influenza sulla formazione

dell'*humus* che, infatti, ha possibilità di svilupparsi soltanto nelle aree occupate dalla vegetazione spontanea, le quali, come si è notato, sono assai ristrette; per gli stessi motivi limitata risulta pure l'azione dei microrganismi animali. Le maggiori modificazioni sono in gran parte opera dell'uomo; così, dove i fianchi delle colline e i versanti delle vallecole sono stati trasformati in ripiani o terrazze (sovente scavati nella roccia calcarea compatta), al terreno costituito in un primo tempo dai frammenti più o meno minuti derivanti dalla frantumazione della roccia *in loco* si aggiungono lentamente i materiali dilavati dalle piogge o trasportati dal vento.

Né l'idrografia riesce a migliorare la situazione, strettamente connessa com'è con le condizioni climatiche e litologiche, giacché la maggior parte delle precipitazioni percola attraverso la roccia calcarea fessurata per raccogliersi in più o meno profonde falde. Pertanto non vi sono corsi d'acqua perenni né bacini lacustri; le numerose valli torrentizie che solcano i ripiani calcarei delle due isole testimoniano l'intensa azione erosiva delle acque correnti in un periodo in cui il clima era certamente assai più umido.

Mentre agli strati calcarei di copertura si alternano qua e là depositi sabbiosi (che in qualche punto raggiungono anche i 15 m. di spessore), argillosi (profondi fino a 70 m.), ghiaiosi e marnosi, l'impalcatura rocciosa è quasi interamente costituita da strati di calcari a globigerine (da 25 a oltre 200 m. di profondità) e da strati di calcari corallini. Questi ultimi hanno particolare importanza per lo sviluppo dell'idrografia sotterranea, dato che sono percolabili in superficie e compatti in profondità, a differenza dei calcari a globigerine, qualche volta di aspetto farinoso, in cui il percolamento delle acque è assai lento (13). Si aggiunga a tale riguardo la disposizione quasi dappertutto orizzontale dei vari strati rocciosi, la quale agevola indubbiamente l'accumulo delle acque piovane in profondità, acque che tuttavia non sempre possono essere utilizzate a causa del loro elevato contenuto salino.

Agli aspetti essenzialmente negativi di questi fattori esterni dell'economia rurale maltese si aggiungono quelli relativi all'orga-

(13) J. C. DEWDNEY, *Hydrology and Watersupply*, in « Malta. Background for Development », Durham, Department of Geography, 1962, pp. 43-47.

nizzazione delle aziende agrarie, alle forme sociali di divisione del lavoro, ai rapporti commerciali, ecc., aspetti in gran parte ancora tradizionali e, quindi, non atti a favorire lo sviluppo di questo settore economico. Fra i problemi più gravi vi è indubbiamente quello relativo alla necessità di conquistare nuovo spazio da dedicare alle colture, se si vuole che anche questa forma di economia contribuisca validamente ad elevare il reddito della popolazione. Ma molto ardua appare oggi la sua soluzione, se si tiene conto che, al contrario, in questo ultimo decennio la superficie agraria è andata sempre più riducendosi, e per motivi naturali, come il dilagare della erosione del suolo, e per ragioni antropiche, come l'intensificarsi delle costruzioni.

Infatti, a Malta la superficie coltivata è scesa da 13.780 ha. nel 1956 a 11.187 nel 1965; a Gozo da 3519 ha. a 2892. Nello stesso decennio, da circa 7500 contadini veri e propri si scende a poco meno di 6500; accanto ad essi vi sono, però, altre 8300 unità, i cosiddetti *part-time farmers*, che pur occupandosi parzialmente della campagna lavorano stabilmente in altri settori economici (industrie, servizi, amministrazione, ecc.) (14). Dei contadini veri e propri, circa il 15% è costituito da donne, mentre la stessa percentuale sale a poco meno del 40% fra gli agricoltori « a tempo ».

Circa la distribuzione dell'insieme di queste forze di lavoro nell'arcipelago, a Malta esse rappresentano poco meno del 13% della popolazione complessiva, mentre a Gozo superano il 50%. A Malta gli agricoltori « a tempo » risultano più numerosi dei contadini veri e propri, mentre il contrario si registra a Gozo, a conferma della maggiore importanza dell'agricoltura nell'economia di quest'isola.

Premesso che non esistono suddivisioni amministrative (ma solo parrocchiali e statistiche), né organi amministrativi decentrati, è assai difficile poter identificare aree di densità nella distribuzione della popolazione rurale. L'Istituto Centrale di Statistica

(14) Nella popolazione rurale non sono compresi i giovani di età inferiore a 14 anni (circa 13.600 nel 1964), nonché un folto gruppo di individui che figurano censiti come agricoltori, ma non occupati effettivamente in questo settore (poco meno di 21.000 nel 1965), ossia appartenenti alla comunità rurale, ma non dediti all'agricoltura: massaie (30%), lavoratori a domicilio (28%), piccoli artigiani (10%), studenti (6%), impiegati nella pubblica amministrazione (5%), ecc. Esiste pertanto allo stato potenziale, una riserva di forze lavoratrici cui si potrebbe eventualmente attingere per dare incremento a questo vitale settore economico.

maltese (15) suddivide le due isole principali in 10 circoscrizioni statistiche (9 a Malta e 1 a Gozo). Tre di esse, a Malta, vengono definite distretti rurali: il distretto rurale meridionale comprendente 10 agglomerati urbani (16), quello occidentale che ne comprende 4 (17) e quello settentrionale che ne comprende 6 (18).

Dal punto di vista geografico non vi sono elementi sostanziali che possano delimitare o differenziare un distretto dall'altro, giacché nemmeno l'ampia vallata che si svolge a ridosso dei rilievi della Victoria Lines e la Pawles Valley, meno vasta, ma meglio definita, riescono ad elevare sensibilmente la percentuale della popolazione rurale del distretto settentrionale (13,6%) in cui sono comprese.

La maggiore distanza dai centri industriali e amministrativi e le meno agevoli comunicazioni spiegano la più accentuata ruralità della popolazione dell'isola di Gozo. Infatti, ad eccezione dell'area del capoluogo, Vittoria, dove la popolazione rurale è appena il 5% di quella totale, altrove i valori oscillano tra il 29% e il 10%.

Le caratteristiche ambientali e le condizioni sociali della popolazione hanno contribuito alla polverizzazione della proprietà terriera. Infatti, la superficie agraria totale risulta suddivisa fra 10.860 proprietari, con un'ampiezza media inferiore a 1,5 ha. per proprietario! Più accentuato, in particolare, è il frazionamento nell'isola di Gozo, dove la superficie media delle proprietà raggiunge appena 1 ettaro.

Nei distretti statistici rurali di Malta l'ampiezza media delle proprietà è leggermente superiore alla media generale dell'arcipelago; nei distretti settentrionale e occidentale i valori medi si aggirano tra 2 e 2,1 ettari.

I distretti definiti rurali dell'isola maggiore e di Gozo comprendono l'86% della superficie agraria dell'arcipelago e l'83% dei proprietari terrieri. Escludendo Gozo, il distretto che racchiude la

(15) CENTRAL OFFICE OF STATISTICS, *Demographic Review of the Maltese Islands of the Year 1965*. La Valletta, Department of Information, 1967, pp. XLII, 64.

(16) Birzebbugia, Marsascrocco, Ghaxaq, Gudja, Zeitun, Qrendi, Zurrico, Kirkop, Mgabba e Safi.

(17) Rabat, Dingli, Siggiewi e Zebbug.

(18) Mellieha, Migiarrò, Gharghur, Naxxar, Mosta e San Paolo a Mare.

L'EVOLUZIONE ECONOMICA DELLE ISOLE MALTESI. ASPETTI GEOGRAFICI

Classi di superficie in ha. (19)	Numero dei proprietari	Superficie totale in ha.	Superficie media per proprietà in ha.
Fino a circa 1 ha.	6.052	2.974	0,49
da 1 » » 2 »	2.477	3.822	1,54
» 2 » » 3 »	1.119	2.968	2,65
» 3 » » 4 »	540	2.029	3,76
» 4 » » 5 »	307	1.478	4,81
» 5 » » 10 »	320	2.167	6,77
» 10 » » 20 »	39	472	12,08
oltre 20 ha.	6	196	49,00
Totali e media	10.860	16.106	1,48

SUDDIVISIONE DELLA PROPRIETÀ TERRIERA NEL 1965.

maggior superficie agraria è quello occidentale, con circa 4225 ha., pari al 25% della superficie agraria totale, mentre il distretto meridionale conta il maggior numero di proprietari (circa il 19%).

Fra le forme di conduzione prevale l'affitto; circa il 70% dei proprietari affitta i fondi contro un canone annuo in danaro. Un altro 20%, circa, di proprietari dà solo parzialmente i propri fondi in affitto, mentre ne coltiva direttamente una parte. Il rimanente 10% è costituito da coltivatori diretti in senso totale, con proprietà che superano appena il mezzo ettaro.

Poco diffusa è la mezzadria, che si riscontra per lo più nel distretto rurale settentrionale, dove circa 50 ha. sono ripartiti in 80 proprietà a mezzadria (ha. 0,6 per mezzadro, in media). Praticata anche nel distretto rurale occidentale e in qualche località di Gozo, tale forma di conduzione manca del tutto nel distretto rurale meridionale e negli altri distretti.

E' irrigato meno del 5% delle terre coltivate nelle due isole: il 5,5% a Malta e il 2,3% a Gozo. Il problema dell'acqua è grave e urgente, giacché non interessa soltanto l'agricoltura, ma anche l'industria e il turismo. Il consumo idrico giornaliero a Malta si aggira sui 40 milioni di litri e a Gozo su circa 2 milioni. L'acqua proviene quasi tutta dalla falda freatica, con salinità varia secondo la località e la regione (20).

(19) L'unità di superficie agraria locale è il *tmien*; 9,1 *tmien* equivalgono a 1 ha.

(20) La profondità della falda freatica, sovente al livello del mare o anche un

Per sopperire al crescente fabbisogno idrico è in costruzione un grande impianto di desalazione di acqua marina a Marsa, la cui produzione giornaliera salirà gradatamente da 4 milioni di litri ad oltre 25. E' anche quasi completata la costruzione di un serbatoio a Ta' Qali, ad ovest di Siggiewi, della capacità di oltre 90 milioni di litri. Complessivamente il piano di sviluppo quinquennale (1964-65/1968-69) per il rifornimento idrico prevede una spesa di circa 4 miliardi di lire italiane.

Diversi serbatoi minori, numerosissimi pozzi, alcune sorgenti e decine di stazioni di pompaggio sono sparsi qua e là. Il vecchio acquedotto (Wignacour Aqueduct), costruito tra il 1610 e il 1614, di cui oggi è ancora in ottimo stato di conservazione il tratto ad arcate da Attard a Santa Venera, e che aveva origine presso alcune sorgenti, ora scomparse, a nord-ovest di Mdina e si estendeva fino a La Valletta, non è più che un lontano ricordo del tempo in cui la falda freatica insulare riusciva a soddisfare le esigenze della scarsa popolazione. Il fabbisogno, sempre in aumento per la crescente popolazione (il quantitativo di acqua giornaliero *pro-capite*, che nel 1964-65 è stato di circa 115 litri, salirà a circa 160 litri nel 1968-69), l'incremento del turismo e lo sviluppo delle industrie, spiegano la diminuzione delle aree irrigate che da 830 ha. complessivi nelle due isole (710 a Malta) nel 1955 sono passate a meno di 690 ha. nel 1965 (610 ha., circa, a Malta).

La frequenza delle aree irrigate non coincide con la più estesa utilizzazione del suolo in alcuni distretti (occidentale e settentrionale), ma è maggiore dove le superfici coltivate sono più ristrette (come negli agri di Hamrun, Santa Venera, Marsa e Qormi). Ciò deriva dalla modesta ampiezza dei terreni coltivati e, quindi, dal più facile soddisfacimento delle loro esigenze idriche. Nell'agro di San Paolo a Mare si ritrova la maggiore estensione di terre irrigue (oltre 100 ha., il 17% del terreno coltivato); seguono le aree di Rabat, Mellieha e Migiarro. A Gozo l'area irrigata più

po' al di sotto, contribuisce a far variare la quantità di salsedine contenuta nelle acque sotterranee nello spazio e nel tempo. In media, la salsedine è dello 0,28‰, ma spesso è necessario utilizzare acque anche con salsedine del 2,45‰, con conseguenze particolarmente dannose e per l'agricoltura e per le altre forme di consumo. L'incremento delle attività nei vari settori economici, ivi compreso il turismo, contribuisce purtroppo ad aggravare la situazione.

vasta (meno di 30 ha.) è nell'agro di Xaghra (il 5% dei terreni coltivati nell'isola).

Il tipo prevalente d'irrigazione è quello con canalizzazione; solo attorno a Xaghra si pratica l'irrigazione a pioggia. Per oltre il 90% dei terreni irrigati si ricorre ad acqua di pozzi privati o di serbatoi. Solo per un decimo si usano acque pubbliche, specie in prossimità delle aree più intensamente urbanizzate.

L'agricoltura maltese è ancora basata su metodi tradizionali, né fino a questo momento l'intervento dello Stato, con prestiti e sovvenzioni dirette agli agricoltori, con la creazione di cooperative per l'assistenza tecnica al lavoro della terra e per l'ammasso dei prodotti, con la riorganizzazione dei mercati di vendita, ecc., è riuscita a modificare molto la situazione. Il problema, pertanto, si presenta particolarmente grave, poiché agli aspetti negativi dell'ambiente fisico si aggiungono anche quelli derivanti da una mentalità ancora ostile alle innovazioni tecniche e culturali che qui sarebbero molto necessarie.

Tipo di coltura	Estensione in ha.	%
Seminativi a cereali	3.656	22,7
Altri seminativi	1.546	9,6
Orti	6.024	37,4
Frutteti	902	5,6
Vigneti	870	5,4
Altre colture arboree	177	1,1
Culture di piante da fiori	32	0,2
Prati e pascoli permanenti	2.899	18,0
	16.106	100,0

UTILIZZAZIONE DELLA SUPERFICIE AGRARIA NEL 1965.

La coltura del grano e dell'orzo si estende, rispettivamente, sul 55% e sul 45% della superficie dedicata ai cereali. Nel decennio 1956-1965 la superficie a grano ha oscillato intorno ai 2000 ha.; la produzione media annua è stata, nello stesso periodo, di circa 30.000 q., con un rendimento medio, quindi, sempre attorno ai 15 q. per ha. Data la produzione di grano inferiore ai 10 kg. annui *pro-capite*, occorre una rilevante importazione di quel cereale: oltre 650 mila q. l'anno, per circa 3 miliardi di lire italiane.

Sufficiente al fabbisogno locale, almeno ora, è invece la produzione di orzo (circa 20.000 q. l'anno, con una resa media di circa 15 q. per ha.), pur se la superficie investita da esso è in costante diminuzione (da oltre 2000 ha. nel decennio 1946-1955 si è scesi a poco più di 1400 ha., a vantaggio, soprattutto, dell'orticoltura). L'orzo è in massima parte utilizzato nei birrifici locali, il resto come mangime.

La fava e la vecchia servono essenzialmente come foraggio; la loro coltura occupa press'a poco una eguale superficie. Di vecchia si ottengono ogni anno più di 15.000 q., di fave, circa 6000.

Sono quasi completamente scomparse la coltivazione dei semi di comino, usati nell'industria dei liquori (*kümmel*), in profumeria e in farmaceutica, e quella del cotone. Il seme di comino prodotto a Malta era molto apprezzato, ma l'uso sempre più diffuso di surrogati ne ha fatto ridurre l'area coltivata. La scarsità di acqua e l'utilizzazione del terreno per colture più redditizie, come pure la resa molto bassa e la qualità scadente, hanno sconsigliato, almeno per il momento, di continuare a coltivare il cotone.

La superficie a ortaggi non ha subito nel decennio considerato sensibili variazioni, oscillando sempre sui 5800 ha., con una tendenza recente all'incremento. L'orticoltura ha qui particolare importanza, poiché le condizioni ambientali consentono una produzione sufficiente non solo al fabbisogno locale, ma anche ad alimentare una corrente di esportazione di primizie soprattutto verso il Regno Unito e l'Olanda.

Poco meno della metà della superficie ad ortaggi è coltivata a patate primaverili e invernali, la cui produzione annua si aggira intorno ai 25.000 q. (circa un quarto sono patate invernali), per quasi metà esportati (per un valore di 800 milioni di lire italiane, all'incirca).

Notevole è anche la coltivazione dei pomodori, sia all'aperto (12% della superficie orticola), sia in serra (21), con un raccolto medio annuo di circa 80.000 q. Però si esportano solo quelli prodotti in serra e, quindi, fuori stagione (circa 10.000 q.).

(21) Negli ultimi tre anni sono state costruite 82 serre in vetro e 67 serre in polietilene, per la coltura dei pomodori, dei cetrioli e dei garofani.

Si esporta pure la cipolla, coltivata su quasi il 7% dell'area ad ortaggi. Dei circa 30.000 q. raccolti ogni anno, due terzi vengono venduti all'estero, per un valore di circa 90 milioni di lire italiane. Il restante terzo della superficie orticola è occupato, nell'ordine, da cavoli, piselli, ceci, cavolfiori, meloni, zucche, carote, lattughe, peperoni, sedani, ecc.

Le colture arboree coprono poco più del 12% dell'intera superficie agraria; i vigneti, tenuti col tradizionale sistema « a ceppo », non essendo ancora stato introdotto quello « a tendone », occupano da soli il 5,4%. Le condizioni climatiche consentirebbero di coltivare con quest'ultimo sistema alcune varietà di uva precoce e tardiva, la cui esportazione potrebbe contribuire ad alleviare il forte *deficit* della bilancia commerciale agricola. Ma anche la superficie a vigneto va costantemente restringendosi (e solo in parte, in questi ultimi anni, a favore dell'uliveto), occupando oggi solo i due terzi dell'area di una decina di anni or sono. La coltura, in gran parte specializzata (circa 2.800.000 piante di vite, di cui ben 450.000 improduttive, su meno di 900 ha.), fornisce in media circa 50.000 q. di uva all'anno.

Una superficie quasi identica è occupata dalle piante da frutto, tra cui le più diffuse sono le pomacee (mele, pere, mele cotogne), seguite dagli agrumi (con netta prevalenza di limoni) e dai fichi. Fra le frutta polpose si producono albicocche, nespole, prugne, ecc.

Fra le colture arboree sono anche il carrubo e l'ulivo; quest'ultimo alla fine del 1965 contava però solo 4000 piante, per cui è stato opportuno un pronto impianto di oltre 33.000 nuovi ulivi.

Leggermente diminuita, nel decennio considerato, è pure la superficie dedicata alla floricoltura e ai semenzai, ma notevolmente aumentata invece la produzione dei fiori per la sempre più diffusa utilizzazione di serre. Attualmente si producono soprattutto garofani, crisantemi, gladioli, anemoni, ecc., dalla cui esportazione si ricavano oltre 350 milioni di lire italiane.

Il rimanente 18% della superficie agraria del paese è occupato da prati e da pascoli, cui si devono aggiungere, anche per avvicendamento colturale, altre superfici. La produzione di foraggio si aggira intorno ai 250.000 q. l'anno.

Modesta, quindi, è l'agricoltura dell'arcipelago, che non riesce a soddisfare se non in minima parte le esigenze locali. La sua

bilancia commerciale è nettamente deficitaria, soprattutto per la forte importazione di grano, difficilmente sopprimibile. Si potrebbe tuttavia tentare di ridurre tale forte *deficit* estendendo alcune colture specializzate, soprattutto primizie orticole, fiori, agrumi e uva da tavola, e introducendo, specie per quest'ultima, nuovi sistemi di coltura, che altrove hanno dato ottimi risultati. Le aree coltivabili verrebbero così ulteriormente ridimensionate, ma, nel contempo, si otterrebbe una produzione specializzata che troverebbe più facile sbocco sul mercato internazionale e, prima di ogni altro, su quello inglese.

La limitata superficie dedicata ai pascoli e la scarsa produzione di foraggio sono chiari indici della inconsistenza del patrimonio zootecnico maltese. Trascurando gli animali da cortile (polli, conigli, ecc.), i più numerosi sono i caprini (oltre 25.000), segno di un'agricoltura povera ed estensiva; seguono i suini (oltre 15.000) in leggero aumento nel decennio considerato, e poi, nell'ordine, gli ovini (circa 11.000), i bovini (poco più di 7000) e gli equini (circa 5500). Se si eccettuano i suini, il rimanente bestiame è in via di lenta, ma costante contrazione nell'isola maggiore. I caratteri rurali più spiccati dell'isola di Gozo hanno consentito un incremento dell'allevamento in quest'isola, senza però che ciò possa compensare totalmente quanto avviene a Malta.

Della produzione annua di latte (circa 25 milioni di litri, dei quali 15 di mucca, 7 di capra e 3 di pecora), solo poco più del 30% viene consumato direttamente dalla popolazione (meno di 25 litri l'anno *pro capite*): si tratta soprattutto di latte di capra; il resto è utilizzato per la preparazione di formaggi, burro, panna e yogurt; con il latte di pecora si producono ricotte.

La carne consumata localmente si aggira sui 35.000 q. annui; il 75% è carne suina, il 15% carne bovina e il resto ovina, caprina ed equina. Si aggiungono altri 8000 q. di carne di animali da cortile. L'importazione di alcuni prodotti dell'allevamento sta crescendo di pari passo al crescente numero dei turisti. Così, oltre a carne conservata, si importano formaggi, uova e latte, per circa 5 miliardi di lire, in prevalenza dal mercato inglese e dal *Commonwealth*; primeggia l'Australia per le carni conservate. Un intensificarsi ed un estendersi delle coltivazioni accentuerebbe la tendenza agli allevamenti stallini (bovini, suini), mentre tenderebbe all'annullamento

di quelli semi-bradi (ovini, caprini), che pur rappresentano circa il 60% del patrimonio zootecnico delle due isole; ed è ciò che in effetti sta ora avvenendo, anche per il sorgere di alcune industrie alimentari, i cui sottoprodotti vengono usati soprattutto per l'allevamento suino.

Quanto al patrimonio forestale, molto modesto, l'amministrazione pubblica tende più a curare la manutenzione delle zone a giardini ed altri spazi di verde pubblico (complessivamente poco più di 260 ha.) che a tentare di rimboschire i terreni sterili. Il piano quinquennale 1964-65/1968-69 ha previsto per questo settore una spesa di circa 1.200.000.000 di lire, complessivamente. Attualmente il paese importa legname per circa 700 milioni di lire, senza tener conto del legno lavorato e dei prodotti derivati, quali carta, cellulosa, pasta di legno. La situazione in tale settore è pertanto molto critica, sia perché l'importazione aumenta di anno in anno per l'estendersi dell'industrializzazione, sia per la distanza dei mercati di rifornimento, dato che fra i paesi del Mediterraneo l'unico fornitore è la Jugoslavia.

Il Mediterraneo è in genere poco pescoso, ma le Isole Maltesi sono in una posizione privilegiata occupando la parte sud-occidentale dello zoccolo continentale che costituisce il naturale prolungamento sottomarino della Sicilia sud-orientale. In tale area è compreso l'Hurd Bank, che si estende per qualche miglio ad est di Malta ed è limitato dall'isobata dei 100 m. circa, isobata che abbraccia anche tutte le isole dell'arcipelago maltese, nell'immediata vicinanza della costa. Oltre l'isobata dei 200 m. la profondità del mare rapidamente raggiunge i 700-1000 m.

I pescatori maltesi sfruttano essenzialmente le acque profonde meno di 100 m., preferendo comunque sia i ristretti bacini delle piccole insenature sia quelli più ampi delle maggiori baie. Ciò a danno della pesca di diporto e dello sport subacqueo che, per la limpidezza delle acque marine, potrebbero essere motivo di richiamo di un'altra numerosa categoria di turisti.

I motivi di ciò sono in gran parte da trovarsi nella maggiore abbondanza di fauna ittica commestibile nelle acque meno profonde, oltre che nei mezzi e nei metodi di pesca ancora in uso; fino a qualche anno addietro si aggiungevano anche motivi militari che

impedivano ai pescatori di spingersi al largo o fuori delle acque territoriali.

Si tratta, pertanto, di pesca strettamente litoranea, a carattere artigiano, basata, alla fine del 1965, su circa 875 imbarcazioni da pesca, di cui 670 a motore e il resto a remi, tutte o quasi di piccolo tonnellaggio (22).

Fra le tipiche imbarcazioni indigene sono i *luzzu*, di lunghezza variabile tra i 4 m. e mezzo e i 16 m. e mezzo, con prua rialzata ed arcuata e con la ruota di prora prolungata esternamente come il « ferro » delle gondole veneziane. Simili sono i *firilla*, che differiscono dai primi per il maggiore sviluppo esterno della ruota di prora e per le minori dimensioni. Molto numerosi sono anche i *caique*, raramente superiori ai 5 m., che differiscono dai *luzzu* per la maggiore lunghezza della poppa e sono usati specie per la pesca con la « lampara ». Fra le altre imbarcazioni sono le *fregatine* e i *gig*, usati nella pesca più lontana.

L'85% della flottiglia da pesca è registrata nei vari distretti pescherecci dell'isola maggiore, a cominciare da quello di Marsascirocco; seguono, molto distanziati, i compartimenti di San Paolo a Mare, Wied iz-Zurrieq e Migiarro (quest'ultimo nell'isola di Gozo).

Si calcola che i pescatori di professione non superino i 700, particolarmente accentrati nel distretto di Marsascirocco, che possiede la più vasta baia dell'isola, aperta sull'Hurd Bank.

Metodo di pesca tipico locale è il cosiddetto *kannizzati*, con cui si catturano orate (il 30% del pescato) e naucrati (o piloti), questi ultimi usati solo come esca; sono pesci che appaiono nelle acque maltesi in agosto e scompaiono in dicembre. Le imbarcazioni da pesca, poste a cerchio in acque profonde anche fino a 100 m., utilizzano grosse reti a strascico simili alle nostre sciabiche. Combinata con la precedente è la pesca con la *lampara*, proibita a Malta fino al 1932. Con questo metodo si pescano sgombrì e boghe. In prossimità della costa si usa anche il metodo detto localmente *tartarun*, attuato con una rete profonda lateralmente fino a 15-20 m. e con al centro un'ampia tasca; è usato nei bacini

(22) Alla fine della seconda guerra mondiale il rapporto era inverso, con il 34% dei pescherecci motorizzati e il 66% a remi.



Stretto terrazzamento nella penisola di Delimara.

(fot. A. K. Vlora)



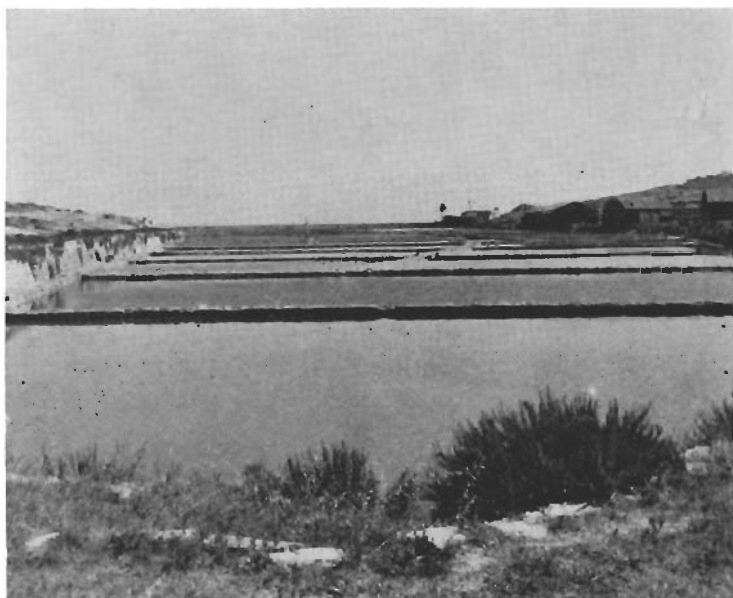
La Pawles Valley.

(fot. A. K. Vlora)



La valle del torrente di Marsalforno (Gozo) intensamente coltivata.
Sullo sfondo, a sinistra, il Tas Salvatur.

(fot. A. K. Viora)



Saline sulla costa nord-orientale di Malta.

(fot. A. K. Viora)

del porto de La Valletta, durante i mesi invernali, per la pesca delle sogliole.

Complessivamente si pescano poco meno di 15.000 q. l'anno, costituiti essenzialmente dalle specie sopra indicate e da menole (e in particolare da menole schiave), che si rinvencono facilmente sui fondi sabbiosi alla profondità di 2-3 m. Meno abbondante è la produzione di tonni, polpi, pescecani, razze, ecc.; irrilevante, poi, quella degli allevamenti nei vari stagni costieri e nei laghetti artificiali, riserve d'acqua per l'irrigazione.

Neppure la pesca soddisfa il fabbisogno della popolazione (solo 5 kg. annui *pro capite*) e quindi si importa pesce fresco e conservato per circa 600 milioni di lire l'anno (23).

Scomparse le restrizioni che fino al momento dell'indipendenza dell'arcipelago avevano limitato lo sfruttamento di questa importante risorsa naturale, si spera di raggiungere presto l'autosufficienza per lenire il forte e purtroppo non sanabile *deficit* che travaglia l'economia primaria.

3. *L'economia industriale.* — Secondo alcuni il futuro sviluppo economico delle Isole Maltesi è strettamente legato alla loro industrializzazione; ci si basa, per sostenere ciò, su elementi statistici poco veritieri. Infatti, mentre nel primo censimento industriale del 1955 si tenne conto soltanto di talune categorie di imprese con almeno 5 addetti, successivamente si considerarono anche le imprese con 3 o più addetti, nonché quelle estrattive (materiali da costruzione e sale), le produttrici di bevande e di calce e quelle dell'edilizia e installazione di impianti. Da ciò apparve man mano un costante aumento numerico delle unità operative e degli addetti.

Oggi, nelle statistiche fra le aziende private industriali sono incluse anche quelle con 1 addetto, nonché quelle del settore terziario. Complessivamente, nel 1964 furono censite ben 11.535

(23) Il piano di sviluppo 1964-65/1968-69 delle Isole Maltesi contempla una spesa di circa 3 miliardi di lire italiane da utilizzare soprattutto per prestiti e sovvenzioni ai pescatori, onde consentire lo sfruttamento delle acque anche ad una certa distanza dalla costa, essendo quelle litoranee ormai impoverite; per la costruzione di moli per l'ancoraggio dei pescherecci nei porti di Marsascirocco, Wied iz-Zurrieq e Ghar Lapsi; per la creazione di veri e propri « villaggi di pescatori »; per prolungare i moli del porto peschereccio di Marsascirocco, il maggiore dell'isola, e per il dragaggio della parte più interna del suo bacino; ecc.

aziende, delle quali il 20,6% costituito dalle industrie manifatturiere (compresi le saline e gli stabilimenti per la produzione e la distribuzione del gas), con un totale di 49.030 addetti.

La popolazione attiva in occupazioni « definite » industriali è così salita, nel decennio 1955-1964, dal 42,9% al 56,9%, mentre, limitando il campo dell'indagine al settore delle industrie vere e proprie (estrattive, costruttrici e manifatturiere), si passa solo dal 16,5% al 27,7%.

Per quanto riguarda le industrie manifatturiere private, nel 1964 erano in attività circa 2400 aziende, formate per il 68% da mobilifici ed affini, panifici, fabbriche di vestiario, calzaturifici, fabbriche di parti di veicoli, stabilimenti meccanici, ecc., per il rimanente, nell'ordine, da fabbriche di gelati, oreficerie, cappellifici, guantifici, fabbriche di biancheria, di bevande, stabilimenti tipografici e aziende editoriali, industrie alimentari varie, ecc. Circa l'80% di queste aziende non aveva a quella data più di 5 addetti, il 10,4% da 6 a 50 addetti e il rimanente 9,6% oltre 50 addetti.

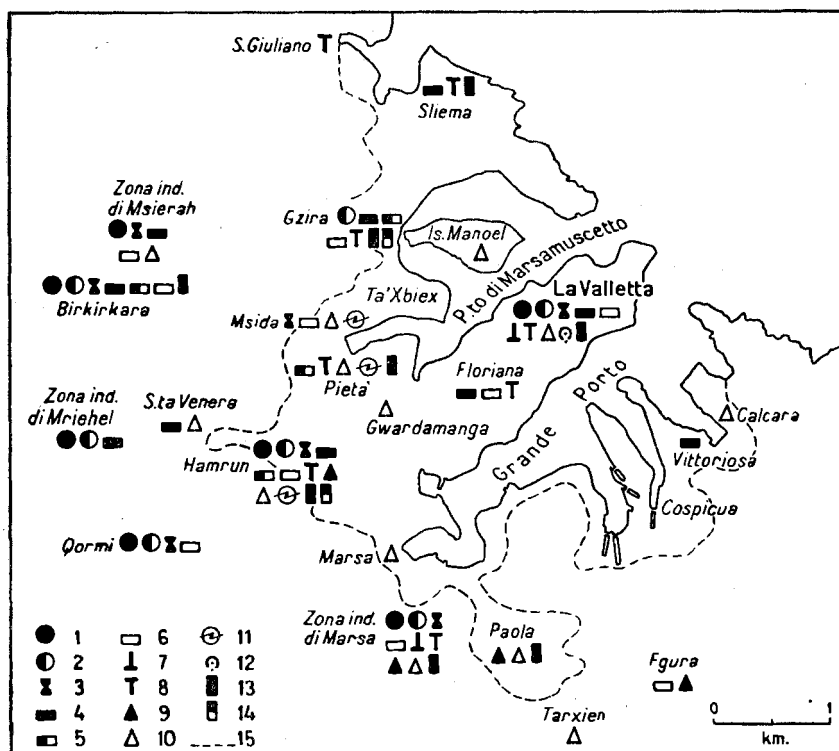
Fra le aziende industriali private sono anche quelle di estrazione della pietra, dell'argilla e del sale; i cantieri edili e le fabbriche di materiali elettrici e di gas. La produzione di energia elettrica e di gas è monopolio dello Stato.

Alla fine del 1965 si potevano identificare a Malta due zone industriali in piena attività: quella di Marsa, con 12 stabilimenti, e quella di Msierah, poco a nord-est di Birkirkara, con 6 stabilimenti; in via di formazione era la zona industriale di Mrieħel, tra Birkirkara e Qormi, con 3 stabilimenti già operanti.

La creazione di queste zone industriali è stata laboriosa e lenta. Il governo è intervenuto efficacemente con un piano di aiuti che, elaborato nel 1959, soltanto dopo l'indipendenza sta dando frutti tangibili. Le principali concessioni a favore delle nuove industrie riguardano la riduzione delle imposte sul reddito per almeno 10 anni; l'esenzione dai dazi doganali sul materiale importato per la costruzione, per l'ampliamento e il miglioramento degli impianti industriali, nonché per le attrezzature; la riduzione (o l'esenzione totale) dei dazi doganali sulle materie prime importate; la concessione di sovvenzioni e prestiti per nuove costruzioni, per acquisto di macchinari moderni, ecc.; la riduzione dei fitti delle aree demaniali nelle zone definite industriali.

Dopo l'indipendenza, ai capitali prima d'allora essenzialmente inglesi, se ne sono aggiunti altri statunitensi, giapponesi, italiani, ecc., con conseguente notevole impulso alla industrializzazione maltese. A tale proposito il governo nel luglio 1965 ha predisposto un nuovo piano di aiuti con sovvenzioni ad oltre 60 aziende industriali, delle quali 9 nella zona di Marsa e 4 in quella di Msierah.

Ma accanto alle zone definite industriali per volontà dello Stato, sono da annoverare taluni raggruppamenti di piccole e medie aziende industriali sorti spontaneamente nell'isola maggiore. Così,



LA DISTRIBUZIONE DELLE INDUSTRIE NELLA CONURBAZIONE DE LA VALLETTA E NELLE ZONE ADIACENTI.

1, alimentari; 2, enologiche e delle bevande; 3, chimiche; 4, tessili e dell'abbigliamento; 5, calzaturifici e lavori in cuoio; 6, mobilifici e lavori in legno; 7, tabacchifici; 8, tipografiche ed editoriali; 9, siderurgiche; 10, meccaniche; 11, del materiale elettrico; 12, oreficerie; 13, laterifici e lavorazione delle pietre; 14, vetrerie e delle ceramiche; 15, limite della conurbazione.

alla fine del 1965 fra le più consistenti erano le aree industriali de La Valletta, di Hamrun e di Gzira.

Limitatamente alle imprese con non meno di 3 addetti, all'inizio del 1965 se ne contavano 365 nel settore alimentare, con poco meno di 3000 addetti. Fra le maggiori figuravano molini, stabilimenti vinicoli, oleifici, stabilimenti per la lavorazione di carne suina, conservifici, raffinerie di zucchero, stabilimenti per la produzione di bevande gassate, ecc.

Seguivano le industrie tessili e dell'abbigliamento, con 220 aziende e circa 1750 addetti. I complessi tessili più significativi erano una filanda di cotone e due stabilimenti di tessitura. Tutte le altre aziende del gruppo si dedicavano alla produzione di oggetti di abbigliamento, di merletti, ecc.

Ancora più distanziato (con 189 aziende e circa 800 addetti) era il gruppo delle industrie del legno e derivati: mobilificio, lavorazione di porte e finestre, avvolgibili alla veneziana, cartonificio e scatolificio.

Con un numero di aziende inferiore (76 unità), ma con un maggior numero di addetti (circa 1000), seguivano le industrie relative alla lavorazione dei minerali metallici (esclusa la produzione di macchine). Oltre alla siderurgia, che aveva il suo centro a Fgura, ad est di Paola, c'erano fonderie, officine meccaniche, officine per la lavorazione del ferro battuto, ecc.

Notevole incremento ha avuto in questi ultimi anni l'industria chimica, che all'inizio del 1964 era rappresentata da 13 aziende con circa 330 addetti. Gli stabilimenti più importanti concernono le fibre sintetiche, oggetti vari in plastica, rigenerazione di pneumatici, candeggianti, disinfettanti, colori, soda caustica.

Fra le altre industrie manifatturiere (141 aziende con oltre 2500 addetti) un posto preminente hanno i cantieri di riparazione di navi e di costruzione di piccole imbarcazioni che, dopo l'indipendenza del paese, mantenendo quasi inalterata l'efficienza delle proprie attrezzature e in molti casi adattandole ai nuovi bisogni, tentano di affermarsi nel Mediterraneo meridionale mediante la concessione di agevolazioni di vario genere. Dal punto di vista geografico, la favorevole posizione dell'isola, la possibilità di utilizzare contemporaneamente ben cinque grandi bacini di carenaggio

ottimamente riparati nelle ampie insenature naturali che si aprono nella costa orientale del Grande Porto e la presenza di una mano d'opera altamente qualificata, sono indubbiamente fattori d'importanza non indifferente.

Ma accanto a tali fattori ve ne sono altri che inducono a servirsi della « Officina del Mediterraneo » (« *The Workshop of the Mediterranean* »): i prezzi praticati, il minimo tempo impiegato per i lavori, la perfetta attrezzatura, ecc. Ai bacini di carenaggio si affianca anche il cantiere navale dell'isola di Manoel, nel Porto di Marsamuscetto, particolarmente attrezzato per costruzioni e riparazione di natanti fino a 500 tonn. di stazza. Officine specializzate per la produzione di parti di navi e di draghe sono pure a La Valletta e a Marsa. Notevole anche lo sviluppo dell'industria tipografica ed editoriale accentrata nelle maggiori località dell'isola; c'è anche una stamperia su seta.

Fra le industrie minori si notano il tabacchificio di Marsa, le fabbriche di fiammiferi, di accumulatori elettrici, di bottoni, di candele, ecc., nonché laboratori per la lavorazione della filigrana d'oro e d'argento.

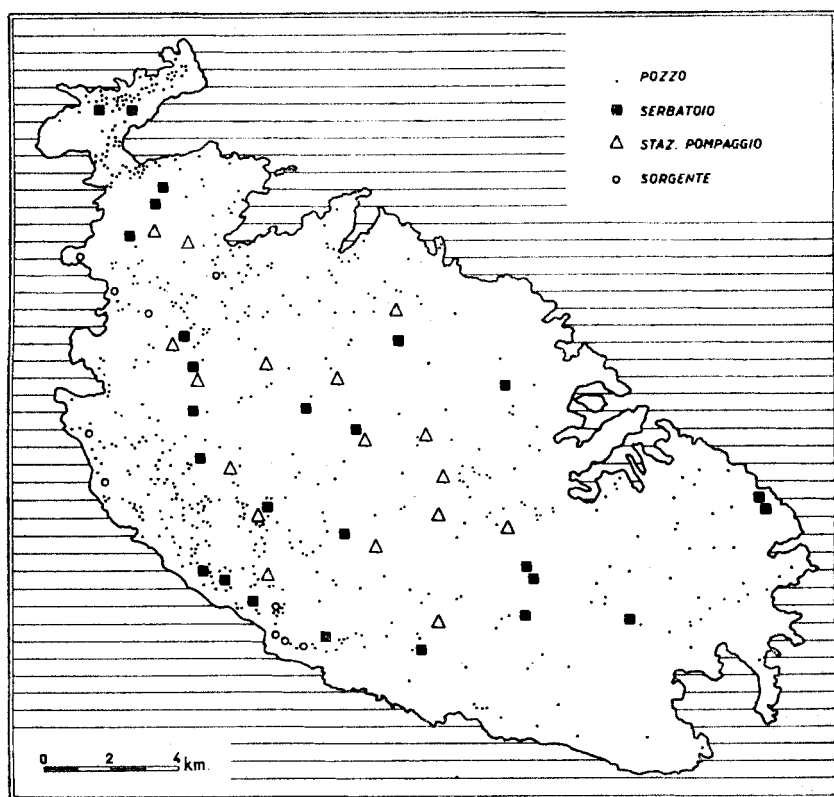
Le industrie estrattive di pietre e d'argilla erano complessivamente 91, con 730 addetti. C'è poi una salina, presso San Paolo a Mare, che, con meno di dieci operai, produce annualmente circa 2000 tonn. di sale comune.

Infine, 417 aziende con circa 3900 addetti operavano, nel 1964, nel settore dell'edilizia e dell'installazione di impianti con sede nei centri di una certa importanza; la loro attività, tra il 1955 e il 1964, si è manifestata soprattutto nella conurbazione de La Valletta, in specie nei centri di Msida, Hamrun, Marsa e Paola. Quanto a Birkirkara, essa è ormai trasformata in propaggine attraverso il centro lungo strada di Santa Venera, mentre Qormi rimane gemmazione, pur se è evidente una prossima congiunzione. Nuclei in evoluzione topografica isolati sono ancora Mosta e San Paolo a Mare.

Considerando le sole aziende produttrici di beni con 10 e più addetti (257 aziende) nella loro distribuzione geografica nelle due isole, all'inizio del 1965 il distretto urbano occidentale (Hamrun, Marsa e Pietà) era al primo posto fra tutti con un indice di adden-

samento delle industrie pari al 35,8% (24). Venivano poi il distretto centrale (Attard, Balzan, Birkirkara, Lija e Qormi) con il 19,8%, il distretto suburbano settentrionale (Gzira, Msida, San Giuliano e Sliema) con il 9,3% e via via tutti gli altri fino al distretto urbano orientale (Cospicua, Senglea e Vittoriosa) con l'1,5%. Nell'isola di Gozo l'indice di addensamento delle industrie era pari appena al 2,7%. Fra le zone industriali, quella di Marsa spicca su tutte con un indice pari al 21,8%.

Ed ora, un cenno a produzioni volte a soddisfare consumi quali quelli del latte, dell'acqua, del gas e dell'elettricità.



SPRUTTAMENTO DELLA FALDA ACQUIFERA A MALTA.

(24) L'indice di addensamento delle industrie è stato ricavato dal rapporto percentuale tra il numero totale delle aziende definite industriali con 10 e più addetti e il numero delle medesime aziende distribuite nei singoli distretti.

La produzione del latte è in aumento, ma i circa 250.000 hl. di latte prodotti attualmente sono ancor lontani dal soddisfare il fabbisogno locale. La necessità di regolarne la distribuzione, nonché di curarne l'igienicità, fanno convogliare circa l'80% della produzione a un centro di raccolta e di pastorizzazione (« *Milk Marketing Undertaking* ») ad Hamrun, che tratta in media circa 190.000 hl. l'anno, di cui la metà viene utilizzata per la produzione di latte aromatico, ricotta, burro e formaggi.

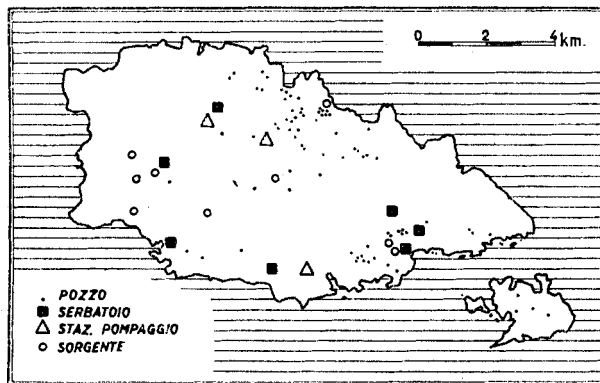
Quanto all'acqua, che costituisce uno dei problemi più gravi dell'arcipelago per i motivi già chiariti, si tenga presente che, alimentata da precipitazioni pari a circa 520 mm. annui, la falda freatica delle due isole maggiori, sottoposta a intenso sfruttamento, fornisce circa 15,5 milioni di mc. d'acqua l'anno (di cui solo meno del 4% nell'isola di Gozo), per quasi il 3% attinta direttamente alle sorgenti naturali e per il rimanente estratta artificialmente dal sottosuolo.

La capacità dei serbatoi d'acqua sparsi nelle due isole alla fine del 1965 non raggiungeva ancora complessivamente i 4000 mc. Il consumo annuo era stato valutato all'inizio del 1965 in circa 14 milioni di mc., corrispondenti ad un consumo giornaliero *pro capite* di circa 115 litri. Ma l'incremento del turismo e lo sviluppo delle industrie, a talune delle quali occorrono abbondanti quantitativi d'acqua, nonché le esigenze dell'agricoltura, solo in parte soddisfatte con le acque di serbatoio, hanno reso ancora più critica la situazione, tanto da provocare l'urgente costruzione dell'impianto di desalazione di Marsa (25). A dare un'idea del crescente consumo d'acqua, basterà ricordare che la rete di distribuzione, la quale alla fine del 1957 misurava circa 365 km., oggi ha superato i 1750, dei quali un quarto nell'isola di Gozo.

Quanto al gas, l'unica officina sta a Marsa; essa impiega soprattutto il petrolio, ma anche, in misura assai limitata, il carbone. La produzione di gas, essenzialmente per uso domestico, ha superato in questi ultimi anni i 40 milioni di mc., ma il piano di svilup-

(25) L'impianto di desalazione (i cui lavori presero il via il 22 luglio 1963) comprende due turbine da 12,5 MW ciascuna, tre generatori da 25 MW, sei bollitori da 90.000 kg. all'ora e sei distillatori da 4.500.000 l. al giorno. Attualmente solo il primo stadio dei lavori è ultimato, sono cioè in funzione le due turbine, due bollitori ed un solo distillatore. La produzione di energia elettrica, a impianto completo, sarà di 80 MW.

po 1964-65/1968-69 prevede che la produzione di gas passi da 110.000 a 150.000 mc. giornalieri, oltre ad un incremento della preparazione di gas liquido in bombole.



SFRUTTAMENTO DELLA FALDA ACQUIFERA A GOZO.

La produzione di energia elettrica ha superato nel 1965 i 130.000.000 di kWh, con un aumento di oltre 85 milioni rispetto al 1955 e del 33% rispetto all'anno precedente. Il 40% dell'energia prodotta va agli stabilimenti industriali, il 25% è per uso domestico, il 16% è ceduto alle aziende commerciali e il 5% serve per l'illuminazione cittadina. Si noti che alla fine del 1965 il consumo *pro capite* medio giornaliero di energia elettrica per uso domestico era inferiore a 0,30 kWh!

La centrale termoelettrica sotterranea di Marsa, che ha utilizzato, nel 1965, come combustibile, circa 40.000 tonn. di petrolio, benché potenziata nel 1953, e ancora di nuovo nel 1960, non è ora più in grado di soddisfare le crescenti richieste. Ed essendosi dovuto procedere alla costruzione di un impianto di desalazione dell'acqua di mare, si è pensato di collegarvi una centrale elettrica che utilizzi il vapore d'acqua eccedente dei bollitori di desalazione.

Con questo rapido cenno sulle industrie trasformatrici maltesi ho cercato di porre in risalto i caratteri di un'industria essenzialmente leggera, prevalentemente localizzata nei centri che formano la conurbazione de La Valletta e che si affacciano sulle

due insenature del suo porto naturale, ovvero sorgono a breve distanza da esse.

Lo sviluppo industriale maltese deve essere ascritto ai fattori politici sollecitati da una esigenza, oltre che economica, anche sociale. Gli imponenti stanziamenti del piano quinquennale 1964-65/1968-69, nonché di quello 1959-60/1963-64, per lo sviluppo delle fonti energetiche, delle vie di comunicazione e dei trasporti, dell'istruzione tecnica (recente è l'istituzione di una scuola di specializzazione presso i Cantieri Navali) e dei vari rami industriali, sono una riprova dello sforzo fatto dallo Stato. Ma c'è da chiedersi fino a quale punto l'opera dei politici potrà sopperire alle deficienze dell'ambiente geografico, quali la mancanza di materie prime e di fonti di energia e la difficoltà di collocamento della produzione.

Si è detto come scarse siano, nel complesso, le risorse e non tali certo da soddisfare il fabbisogno della densa popolazione (circa 1050 ab. per kmq.). Il forte *deficit* della bilancia commerciale (quasi 60 miliardi di lire di importazioni nel 1965 contro circa 15 miliardi di esportazioni) e il fatto che circa la metà delle importazioni è costituito da materie prime alimentari, tessili, ecc., e da combustibili, fa ben comprendere come gran parte delle nuove industrie non potrebbe sussistere senza materie prime provenienti dall'estero. La loro esistenza e, secondo il programma governativo, il loro sviluppo sono dunque strettamente condizionati dall'intensificarsi delle importazioni, che occorrerebbe tuttavia fronteggiare, almeno parzialmente, con un adeguato aumento delle esportazioni.

Quali potrebbero essere però gli sbocchi di un'aumentata produzione maltese? Non considerando il Regno Unito, che ancora oggi assorbe il 35% del totale delle esportazioni maltesi, più del 10,5% di esse va in Libia, circa il 10% in Italia e meno del 5% in Turchia; buoni acquirenti sono anche Olanda e Svizzera. Mentre le esportazioni verso i paesi europei sono costituite prevalentemente da primizie orticole, quelle verso i paesi africani ed asiatici consistono quasi totalmente in manufatti. Ed è proprio in funzione di questi paesi ancora sottosviluppati che l'ulteriore progresso delle industrie maltesi trova i motivi di vitalità.

Il problema comunque è molto delicato, perché presuppone la pacifica conquista di nuovi mercati senza incontrare eccessiva

concorrenza. Ma adesso che anche i paesi ancora depressi sono in fase di sviluppo economico, quanto potrà durare tale situazione, senza tener conto della concorrenza di terzi? Tanto più che la necessità di importare tutte le materie prime e la deficienza delle fonti energetiche implicano costi di produzione più elevati, che si cerca di compensare col minor costo della mano d'opera, col favorire l'ingresso ai capitali stranieri, con agevolazioni fiscali e tariffali varie, con la stipulazione di trattati commerciali di favore, ecc. Le forze di lavoro (circa il 60% della popolazione in età attiva) e la posizione geografica dell'arcipelago, particolarmente favorevole per i rapporti con i paesi che si affacciano sul Mediterraneo meridionale, non sono sufficienti da sole a sovvertire la situazione. Infatti, la pur abbondante popolazione effettivamente attiva, che nel 1965 costituiva circa un terzo della popolazione totale, è per la maggior parte impiegata nell'industria, dove l'attività cantieristica prevale, sia per massa di addetti sia per la specializzazione.

Quelli che oggi lavorano nei cantieri navali di Malta sono quasi tutti maltesi, a differenza di quanto si verifica nelle altre industrie, e, in particolare, in quelle chimiche e derivate. Negli altri settori industriali la carenza di mano d'opera qualificata contribuisce ad aumentare il costo della produzione. D'altra parte, l'impiego nelle nuove industrie di mano d'opera locale implica gravi spese per il bilancio dello Stato, giacché il periodo di apprendistato generalmente si svolge all'estero (26).

Se si eccettua, pertanto, l'attività cantieristica fondata su solide basi e su una tradizione ormai secolare, quasi tutte le altre industrie sorgono in condizioni di difficoltà derivanti non solo da una situazione di disagio momentaneo, comunque compensata per ora con i capitali elargiti dal Regno Unito nel piano decennale di assistenza finanziaria, ma soprattutto di disagio futuro, in pre-

(26) Limitata è l'emigrazione che, basata su cifre inferiori alle 4000 unità l'anno nel periodo 1957-62, nel 1965 ha raggiunto una delle sue punte più alte con oltre 8000 emigrati. Il 97% degli emigranti si dirige normalmente verso i paesi del *Commonwealth* britannico (soprattutto verso l'Australia, il Regno Unito e il Canada) e il 3% altrove (Stati Uniti e altri paesi). Gli immigrati superano appena le 500 unità l'anno. Oltre il 51% degli emigrati ha un'età compresa tra i 15 e i 29 anni. Si tratta in gran parte di individui senza occupazione (ragazzi, casalinghe e studenti) e di contadini, carpentieri, meccanici, ecc.

visione del graduale sviluppo industriale dei paesi sottosviluppati, principali mercati di sbocco dell'attuale produzione manifatturiera maltese.

L'aumento della produzione, anche tenendo presente il maggior consumo locale, ha come necessaria contrapposizione un aumento delle esportazioni. Ma come incrementarle? La legge dei costi comparati conserva in sostanza tutto il suo valore. Ci si afferma sui mercati esteri solo con prezzi di vendita inferiori, cioè con costi minori, ma a parità di qualità e, possibilmente, con pregi superiori per efficienza, accuratezza di esecuzione e attrattive formali, nonché mediante una perfetta organizzazione commerciale, una esemplare correttezza nei rapporti fra fornitore e cliente, una serie di agevolazioni di pagamento, una vistosa presentazione, ecc. Molto si è fatto lungo queste linee direttive, ma molto di più e meglio si può e si deve ancora fare.

La partecipazione in massa dei produttori locali alle varie Fiere nazionali e internazionali pone in evidenza talune possibilità che per il commercio estero presenta la situazione particolare di queste isole, soprattutto per gli scambi con i paesi del *Commonwealth* e del Mediterraneo asiatico e africano. E a chi volesse porre delle riserve sull'opportunità di un ulteriore sviluppo industriale del paese, che non fornisce altro che « lavoro », oltre i limiti di una locale autosufficienza, si potrebbe obiettare che « lavoro occupato e produzione di beni sono sempre produzione di ricchezza, non per i soli occupati o per le sole industrie, ma per tutti i conviventi ».

Conclusioni. — Quantunque gran parte delle Isole Maltesi attenda ancora una serie di interventi che ne valorizzino adeguatamente le risorse turistiche, è fuori dubbio che l'economia turistica costituisce oggi la « fonte di produzione » di maggiore rilievo, secondo i più aggiornati criteri di valutazione di questo settore di attività.

Il patrimonio d'interesse turistico accennato nella prima parte di questo mio studio, in cui si è detto anche delle attrattive allo stato di sola vocazione, sottolinea l'importanza riservata al turismo come fonte di progresso e di ricchezza.

Comunque, al costante incremento del turismo conseguono

nuovi assetti del territorio, che dovranno essere oggetto di studi particolareggiati. Fra i provvedimenti che appaiono più urgenti risalta la necessità di:

a) rendere adeguate le comunicazioni stradali interne, completare la strada litoranea costiera a Malta e costruire una strada litoranea a Gozo;

b) ristrutturare la fascia residenziale-alberghiera, liberandola dalla morsa che attanaglia il vecchio centro de La Valletta, e creare i servizi e le attrezzature d'interesse collettivo di cui oggi il litorale è carente;

c) bloccare e, possibilmente, ridurre la densità attuale della fascia edilizia della conurbazione de La Valletta;

d) evitare, per quanto possibile, le lottizzazioni private a immediato contatto col mare e nelle rare aree boschive, onde consentire il più vasto godimento pubblico del patrimonio naturale;

e) consentire il godimento del paesaggio dalle vie di comunicazione, dotandole di adeguate attrezzature e luoghi di sosta;

f) procedere alla valorizzazione delle numerose ricchezze archeologiche sparse nelle due isole, provvedendo alla opportuna segnaletica.

Allo sviluppo del reticolato stradale, e in particolare delle strade litoranee, è connessa la necessità di adeguare le strutture dei numerosi piccoli porti, onde utilizzare le favorevoli condizioni naturali offerte dalla fisiografia degli specchi antistanti, e di potenziare l'attività peschereccia, nonché la necessità di intensificare i collegamenti fra le due isole maggiori e di creare regolari servizi di circumnavigazione. D'altra parte, l'importanza crescente dei trasporti aerei impone la previsione di una idonea attrezzatura aeroportuale per le numerose linee internazionali che fanno capo, o transitano, nell'aeroporto di Luqa.

Ma, se il turismo mediante quelle misure potrà trovare sempre maggiori possibilità di sviluppo, assai più arduo si presenta invece il tentativo di creare un piano coordinato di sviluppo delle attività rurali.

Il settore dell'agricoltura, sia dal punto di vista economico sia da quello sociale, si considerava, almeno fino al momento dell'indipendenza, come quello fondamentale della vita insulare. Riflessi di

questa primaria importanza sono ancora il posto preminente che i prodotti agricoli occupano nel movimento commerciale del paese e il gran numero delle piccole industrie che si fonda tuttora sulla trasformazione industriale dei prodotti dell'economia rurale.

Nella seconda parte di questo mio studio ho posto l'accento su alcuni aspetti dell'economia rurale, e precisamente sulla disponibilità di terreno coltivabile, sulla necessità di una irrigazione più razionale, sulla popolazione agricola e sulla sua composizione, sui bassi rendimenti, sulla scarsa intensità degli allevamenti, nonché sull'arretratezza delle attrezzature pescherecce, mettendone in rilievo tutti i lati negativi.

Infatti, se si esclude quest'ultimo settore, che presenta ottime possibilità di sviluppo, non vedo in che modo l'agricoltura e l'allevamento del bestiame possano essere incrementati al punto di trasformarsi in pilastri dell'economia locale. Le destinazioni produttive delle ristrette aree coltivabili e la localizzazione topografica di alcune colture (ortaggi, vite, fruttiferi, ecc.) dovrebbero essere opportunamente coordinate onde ottenere rendimenti più alti e prodotti qualitativamente più quotati. Solo con la creazione di un'agricoltura specializzata, limitata a poche colture, e con una conseguente più intensa esportazione dei suoi prodotti, si potrebbe tentare di bilanciare concretamente, sia pure in parte, il forte disavanzo costituito dalle importazioni.

Nel settore zootecnico i problemi non sono diversi e potrebbero essere parzialmente risolti con una più accurata selezione e razionalizzazione degli allevamenti, mediante le quali si otterrebbero rendimenti più elevati anche se non tali da soddisfare in pieno il fabbisogno della popolazione.

Ancora più dibattuto e polemico appare il problema dello sviluppo dell'economia industriale. A mio avviso non pare giustificato né opportuno un incoraggiamento eccessivo di tale incremento, che, essendo il risultato di un processo storico molto recente, necessita piuttosto di essere ridimensionato e, soprattutto, controllato e specializzato.

La sintesi da me tentata dell'entità attuale dell'economia industriale e del posto che essa occupa nell'economia generale dell'arcipelago consiglia dapprima di valutare esattamente le possibilità di sviluppo delle industrie già esistenti e poi di individuare le even-

tuali nuove industrie da far sorgere. Si tratta, in sostanza, di coordinare le iniziative in atto e quelle future, in modo da distribuirle in armonia e non contrapporre l'una all'altra, in definitiva a danno dell'interesse generale, che è appunto il fine cui tendono gli organi locali. Occorre, in altre parole, controllare lo sviluppo ragionevolmente prevedibile per un certo lasso di tempo sulla base di tendenze constatate nell'incremento dei redditi e dei risparmi e, quindi, degli investimenti. Tale controllo opererebbe come strumento di guida dello sviluppo industriale, tenendo presenti le esigenze sociali e quelle strettamente produttivistiche o economiche in senso più generale, connesse alla distribuzione e alla potenzialità dei possibili mercati di assorbimento della produzione.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- 1) BLOUET B. W., *Malta. A Companion to the Landscape*. Malta, Progress Press, 1963, pp. 136.
- 2) BOWEN-JONES H., DEWDNEY J. C. e FISHER W. B., *Malta. Background for Development*. Durham, Department of Geography, 1962, pp. 356.
- 3) BURDON T. W., *A Report of the Fishing Industry of Malta*. Malta, Government Printing Office, 1956, pp. 80.
- 4) CALLAGAN S. O., *Malta. A Handbook to the Island*. Londra, Printing Services, 1965, pp. 80.
- 5) CASSAR P., *The Meaning of the Maltese Countryside*. La Valletta, Progress Press, 1960, pp. 72.
- 6) CENTRAL OFFICE OF STATISTICS, *Demographic Review of the Maltese Islands for the Year 1963*. Malta, Department of Information, 1965, pp. 64.
- 7) CENTRAL OFFICE OF STATISTICS, *Census of Agriculture 1965 e precedenti*. Malta, Department of Information.
- 8) CENTRAL OFFICE OF STATISTICS, *Malta Statistical Handbook 1966 e precedenti*. Malta, Department of Information.
- 9) CENTRAL OFFICE OF STATISTICS, *Annual Abstract of Statistics 1965 e precedenti*. Malta, Department of Information.
- 10) CENTRAL OFFICE OF STATISTICS, *Shipping and Aviation Statistics of the Maltese Islands. Year 1965*. La Valletta, Department of Information, 1966, pp. 11.
- 11) DEPARTMENT OF INFORMATION, *Malta Review 1965 e seguenti*.
- 12) DEPARTMENT OF INFORMATION, *Report on the Working of the Department of Agriculture for the Year 1963*. Malta, 1964, pp. 86.

- 13) DEPARTMENT OF INFORMATION, *Review of Development Plan for the Maltese Islands, 1959-64*. Malta, 1961, pp. 110.
- 14) DEPARTMENT OF INFORMATION, *Development Plan for the Maltese Islands 1964-69*. Malta, 1965, pp. 114.
- 15) DEPARTMENT OF INFORMATION, *Facts of Malta 1965*. Malta, 1966, pp. 86.
- 16) FELICE G., *Budget Speech for 1966-67* (Memoria ciclostilata presentata alla Camera dei Rappresentanti). Malta, 1966, pp. 84.
- 17) HICK H. H., *Walks in Gozo*. La Valletta, Progress Press, 1953, pp. 108.
- 18) HILARY B. (ed altri), *The Malta Year Book 1967* e precedenti. St. Julian's, St. Michael College Publications.
- 19) HYDE H. P. T., *Geology of the Maltese Islands*. Malta, 1955, pp. 135.
- 20) LANFRANCO G. G., *Guide to the Flora of Malta*. Malta, 1960, pp. 66.
- 21) LIEBICH F. K., *Free Port in Malta*. Malta, 1965, pp. 32.
- 22) MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND TOURISM, *Industrial News Letter 1963* e seguenti. Malta, Department of Information.
- 23) PEARCE F. R. G., *Illustrated Guide to Historic Malta* (II ediz.). Malta, Giov. Muscat and Co. Ltd., 1961, pp. 206.
- 24) RICCARDI R., *Aspetti geografici di Malta*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1943, pp. 193-207.
- 25) RICCARDI R., *La isla de Gozo*, in « Rev. Geogr. Americana », Buenos Aires, 1949, pp. 111-116.
- 26) ROSE H., *Your Guide to Malta*. Londra, Alvin Redman, 1963, pp. 238.
- 27) ZAMMIT T., *The Copper Age Temples of Hal-Tarxien-Malta* (IV ediz.). Malta, 1965, pp. 26.

SUMMARY. — The Author discusses which one of the three fundamental branches of economy in the Maltese Islands — tourism, agriculture and industry — should be mostly fostered. The geographical position of the insular group, its excellent condition for the normal traffic of ships and airplanes, its satisfactory road system inland, its favorable climatic conditions, its beautiful countryside, especially on the coast, the wealth of its archaeological remains, and the good accomodating facilities which are constantly developing are — without any doubt — ground on which tourism can lie and prosper.

As far as agriculture is concerned, on the other hand, it should be pointed out that the extent of agrarian land and of means of irrigation is inadequate and that farm organization, social forms of dividing labour, etc., are far from being satisfactory.

Industrial economy is not on solid ground either. Considerable development of industries and the establishment of three new active industrial areas pose serious problems for the future.