

CCCLXV SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 8 NOVEMBRE 1956Presidenza del Presidente **CORRIAS****INDICE**

Annunzio di rinvio di leggi regionali

PRESIDENTE 6641

Mozione sulla valorizzazione economica dell'Isola di
San Pietro (Discussione):

COVACIVICH 6642

La seduta è aperta alle ore 11 e 35.

BERNARD, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Annunzio di rinvio di leggi regionali.

PRESIDENTE. Comunico che sono state rinviato dal Governo centrale la legge 2 ottobre 1956: « Disposizioni per l'ordinamento dei servizi nella Regione relativamente alla espropriazione per pubblica utilità, alla disciplina annonaria, alla protezione delle bellezze naturali » e la legge 2 ottobre 1956: « Disposizioni per l'ordinamento dei servizi nella Regione relativamente al turismo ed alla industria alberghiera ».

Discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di una mozione concernente la valorizzazione economica dell'isola di San Pietro. Se ne dà lettura.

BERNARD, Segretario:

Covacivich, Bernard, Amicarelli, Cadeddu:

« Il Consiglio regionale, considerato: a) che il paese di Carloforte nell'Isola di San Pietro è sorto fin dal 1737 come esperimento di trapianto in Sardegna delle marinare popolazioni liguri e che fin da tale epoca la economia prevalente è stata quella marinara, con speciale riguardo alla pesca ed al piccolo cabotaggio; b) che Carloforte rimase fino al 1935 il naturale porto d'imbarco dei minerali prodotti nelle miniere di Nebida, Masua, Buggerru, Gennamari eccetera, destinati all'esportazione, e che tali minerali venivano imbarcati con grave rischio e pericolo lungo quelle spiagge su speciali bilancelle e da qui scaricati nei magazzini di deposito posti nell'Isola di San Pietro per essere successivamente trasbordati sui piroscafi; c) che la superficie dell'Isola (circa 4.400 ettari, dei quali solo circa 2.500 coltivabili) fin qui malamente sfruttata sotto l'aspetto agricolo potrebbe servire da economia integrativa; d) che le bellezze naturali dell'Isola di San Pietro si prestano ad essere sfruttate turisticamente; avuto presente che il tradizionale esercizio del piccolo cabotaggio un tempo fiorentissimo non è più attuale essendo rimasto ancorato a tipi di imbarcazioni superate dai moderni e veloci mezzi di trasporto; tenuto conto delle necessità di vita di quella laboriosa popolazione oggi ammontante a circa 7.500 anime, alle quali occorrerà pure provvedere per

non costringerla ad ancora trasmigrare; esprime il parere che la Regione debba intraprendere lo studio per la valorizzazione di tutte le risorse dell'Isola onde proporre l'inserimento del problema "Carloforte" nel piano di rinascita della Sardegna a sensi dell'articolo 13 dello Statuto speciale; avuto speciale riguardo: a) alla possibilità di sfruttamento del suo territorio per imprese agro-pastorali; b) all'incremento del turismo; c) all'incremento della pesca con speciale riguardo alle possibilità industriali; d) all'incremento del cabotaggio; particolarmente per l'attuazione dei punti c) e d) impegna la Giunta a destinare a Carloforte una determinata trancia dei fondi annuali stanziati per la piccola industria cantieristica e peschereccia e per le imprese di navigazione. Infine, tenuta presente la particolare e naturale attitudine della popolazione di quell'Isola, invita la Giunta ad adoperarsi perchè l'attuale sezione staccata dell'Istituto Nautico Buccari di Cagliari, che nel decorso anno ha avuto oltre 100 allievi, divenga un autonomo Istituto Nautico con le due sezioni: capitani di lungo corso e macchinisti navali ». (45)

PRESIDENTE. L'onorevole Covacivich, in qualità di primo firmatario, ha facoltà di illustrare questa mozione.

COVACIVICH (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non è la prima volta che il Consiglio regionale è chiamato ad esaminare ed a studiare problemi particolari che riguardano zone o città della nostra Isola. Già il Consiglio ha esaminato i problemi della Gallura, quelli del Gerrei, la situazione di La Maddalena, quella di Gairo e Osini, eccetera, certe situazioni particolari, insomma, che inquadrano nella situazione generale economica propria di quasi tutta la Sardegna, sono causa di gravi disagi per le nostre popolazioni.

Non è questo il momento di accertare le cause del malessere generale diffuso nell'Isola; del resto, in altre occasioni sono state affrontate indagini di questo genere e si è posto l'accento sul secolare abbandono, sulla economia arretrata, sulla mancanza di industrie,

sulla scarsezza di mezzi di comunicazione e di trasporto. Sono stati così individuati problemi che Governo e Regione consideravano da tempo.

Le situazioni particolari cui accennavo non sono soltanto conseguenti al disagio generale di cui ho parlato; il più delle volte bastano modesti provvedimenti per porvi rimedio. Questo è il caso dell'Isola di San Pietro e di Carloforte, che, un tempo fiorentissime, subiscono oggi una grave depressione economica.

Se si scorre l'ultima edizione dell'enciclopedia Treccani, alla voce « Carloforte », si legge: « Cittadina della Sardegna nell'Isola di San Pietro. La popolazione, di 564 anime nel 1738, era di 2.000 nel 1798, di 7.693 nel 1901, di 7.864 nel 1921, quasi tutte nel centro urbano. La cittadina sorge a metà della costa orientale che guarda la Sardegna, su un lieve pendio e lungo il mare. A Sud si estendono le saline e, su un'altura, la torre di San Vittorio, sede della Reale Stazione Astronomica con l'Osservatorio. Una strada carrozzabile conduce alla punta. Il porto, ora migliorato, è per movimento commerciale il secondo della Sardegna, dopo quello di Cagliari, con più di 200.000 tonnellate di movimento, costituito soprattutto dai minerali dell'Iglesiente, da legnami, formaggi, lane, pesci, tonni in scatola. Annualmente fanno scalo a Carloforte un centinaio di piroscafi per caricarvi minerali. Marinai, pescatori, commercianti, agricoltori, gli abitanti conservano il dialetto ligure... ».

Carloforte ha vissuto bene fino al 1930, epoca in cui aveva circa 9.000 abitanti ed era tutto un cantiere di attività. Sin dalla sua fondazione ha avuto una propria attività marinara e ha notevolmente contribuito al collegamento commerciale della Sardegna con la Penisola e con l'estero. Dai dati desunti presso gli uffici pubblici locali risulta che nel periodo 1884-1903 approdarono e partirono da Carloforte 26.073 fra piroscafi e velieri, con un movimento merci pari a complessive tonnellate 2.623.000, rappresentanti una media annua di 1.304 approdi e partenze con un movimento annuo in merci di tonnellate 130.200. A ciò devesi aggiungere una media di tonnellate

25.000 per anno di legnami, carboni fossili ed altre merci spedite alle varie miniere, e tonnellate 70.000 di minerali trasportati a Carloforte. Il movimento medio complessivo per anno assomma così a 225.000 tonnellate di merci.

Nel 1904, il movimento era in sensibile aumento e tale da porre il porto di Carloforte al secondo posto nel movimento dei porti sardi con la Penisola, e al primo posto nel movimento dei porti sardi con l'estero. L'Isola di San Pietro aveva, altresì, una flottiglia di bilancelle per il trasporto dei minerali, flottiglia che raggiungeva le 170 unità distribuite fra le seguenti miniere: Malfidano, Vieille Montagne, Monteponi, Gennamari, Ingurtosu, Nebida, Masua, Caporosso; le maestranze portuali raggiungevano le 1.000 unità. Il traffico si esercitava, oltre che con i porti di Cagliari, Genova, La Spezia, Livorno, Gallipoli, più proficuamente con Malta, la Corsica, l'Algeria, la Tunisia, Marsiglia e Barcellona.

Era un'epoca veramente florida. A Malta venivano spediti da Carloforte, che funzionava da centro di raccolta, in media circa 500 quintali annui di formaggio pecorino, ed altrettanti venivano avviati in Corsica, in Algeria, nel Marocco; il vino si esportava nella media annuale di ettolitri 1.000; le aragoste venivano spedite quasi esclusivamente in Francia per un quantitativo di 300-500 quintali annui, in media. Dall'estero s'importava: legname di pioppo per miniere e di castagno dalla Corsica (500-600 tonnellate annue), lana sucida dalla Tunisia, legname vario segato dall'Austria, eccetera. Gli armatori locali possedevano anche quattro motovivai per il trasporto delle aragoste.

L'industria meccanica era rappresentata fin dal 1880 dalla ditta Bernard, con una produzione annua di 200 tonnellate tra getti di ghisa e lavori in ferro. Nel 1919, per il trasferimento del titolare della ditta Bernard, le maestranze locali davano vita a due aziende locali: la « Meccanurgica S.A.S. » e la « S.A.C.O.M. », che occupavano circa 200 operai ciascuna ed avevano una produzione complessiva di manufatti di oltre 1.000 tonnellate annue; la loro

attività non si esplicava nella sola Sardegna e nella Penisola, dato che esse servivano stabilimenti e miniere dell'Alta Italia; le due aziende avevano relazioni d'affari anche con la Spagna, la Francia, la Tunisia, il Marocco, l'Algeria, l'Albania e fin con la lontana Repubblica di San Domingo.

Le due officine erano attrezzatissime per la riparazione di macchine e caldaie di navi per qualsiasi tonnello.

L'attività peschereccia, poi, dava vita a quattro officine artigiane per la riparazione dei motori. A Carloforte operavano, inoltre, sei ditte per la costruzione e la riparazione di navi di piccolo e medio tonnello. Dal primo gennaio del 1900 al 31 dicembre del '25 vennero costruiti 490 natanti per una portata complessiva di 5.750 tonnellate. Dal primo gennaio 1926 al dicembre del 1949, vennero costruiti solo due natanti da traffico e 25 da pesca per una portata complessiva di 95 tonnellate. Negli ultimi otto anni vi è stato, nelle costruzioni navali, un notevole incremento per effetto dell'applicazione della legge regionale sull'industria cantieristica. Nello stesso periodo i cantieri hanno riparato complessivamente tonnellate 3.600 di piccolo e medio naviglio.

Persino una propria banca aveva Carloforte, una banca locale diretta dagli stessi proprietari, i fratelli Napoleone, che finanziava il commercio interno e con l'estero, sostenendo tutte le attività locali.

La crisi vera e propria, commerciale ed industriale, ha inizio col 1924; il tracollo del franco francese dimezzò automaticamente le sue economie (si calcola che fossero investiti in tale valuta circa 20 milioni). Fu questo il primo colpo inferto alla stabilità della banca, oltre che all'intera economia di Carloforte.

Ma il colpo mortale venne dalla totale sospensione dei trasporti di minerale, ridottisi nel 1955 a 3.691 tonnellate. Il movimento delle merci registrate dall'Ufficio centrale di statistica da tonnellate 170.790 (media del quinquennio 1926-'30) scende a 56.424 nel quinquennio 1946-'50. Questa diminuzione ha portato i lavoratori portuali da oltre 1000 unità a poco

più delle attuali 150, impiegate esclusivamente per lo scarso collettame e per il trasporto del sale.

Carloforte aveva una notevole attività agricola, anche se marginale, che contribuiva a migliorare il reddito individuale e l'economia del paese. Come siano state costituite la maggior parte delle « terrazze » agricole che si arrampicano sui rocciosi costoni dell'isola di San Pietro lo dice il Manno: « Costruito un muretto a secco, la fascia veniva riempita di terra, il più delle volte trasportata a spalle da chilometri e chilometri di distanza, quando non era addirittura trasportata con bilancelle dalla vicina isola di Sardegna ». Tutti i 2.500 ettari coltivabili erano un tempo coperti da ubertosi vigneti, frutteti ed orti. Naturalmente, anche l'acqua per l'irrigazione veniva il più delle volte trasportata da chilometri di distanza; ma la fatica non spaventava un popolo sobrio e lavoratore che non sprecava i suoi risparmi: avevano tutti la casetta di proprietà nel centro abitato e una, anche due casette nelle varie regioni di campagna. La raccolta dei risparmi bancari batteva il primato in tutta l'Italia, raggiungendo una media di 10.000 lire per abitante.

L'attività prevalente era quella marinara. Le 150 bilancelle a vela da 25-30 tonnellate di stazza media — solo una decina superavano le 60 tonnellate per arrivare in uno o due soli casi alle 150-170 — attraversavano in lungo e in largo in tutte le stagioni il Mediterraneo, collegando la Sardegna (e non soltanto la Sardegna) con tutte le Nazioni rivierasche. Particolarmente attivo era il movimento fra la Grecia, Genova e Livorno, collegate quasi con linee regolari; e può affermarsi che buona parte del movimento del porto di Cagliari era dovuto agli intrepidi marittimi di Carloforte, i cui noleggi venivano richiesti da tutti gli spedizionieri.

C'è voluto un ardimento disperato per mutare le condizioni dell'Isola di San Pietro, dove le difficoltà naturali e la povertà del suolo avevano fatto fallire tutti i tentativi di colonizzazione. Punto di incrocio di navi provenienti da Oriente, Occidente, da Sud e Nord, fu colonia

fenicia, poi andò spopolandosi e fino al 1738 soltanto i pirati ed i corsari trovavano in essa un comodo rifugio per i loro vascelli. Sembra, però, che da antico tempo navi genovesi approdassero nell'Isola, nella stagione adatta, durante la pesca del tonno e del corallo.

Tali attività, del resto, furono quelle che spinsero i tabarchini, che conoscevano la pescosità dei mari di Sardegna, a chiedere di potersi trasferire da Tabarca all'Isola di San Pietro.

La pesca, dopo il movimento portuale, è sempre stata l'attività più cospicua di Carloforte; nel 1950 la sua flottiglia, comprendente nel complesso 348 imbarcazioni di medio tonnellaggio con tre motopescherecci ed oltre un centinaio di motobarche, era classificata tra le migliori della Sardegna, soprattutto per la modernità dei battelli. Dopo la promulgazione delle provvide leggi regionali, può affermarsi oggi che a Carloforte non esiste battello da pesca che non sia munito di motore.

Abbiamo alcuni dati sulla produzione dei pescherecci carlofortini in questi ultimi anni: 1948, quintali 2.515; 1949, quintali 2.161; 1950, quintali 1.345; 1951, quintali 2.308. Particolarmente fruttuosa è la pesca di pesce azzurro, specie nelle annate buone. Nel 1946 sono state pescate ben 14.000 tonnellate di sardine. Se si può ben a ragione parlare di una pesca industrializzata, attualmente però gran parte della produzione non dà alcun reddito. Quest'anno, poi, sono stati letteralmente distrutti quintali e quintali di sardine. Il mercato di Cagliari, saturo, non poteva assorbire l'abbondante produzione giornaliera, mentre le attrezzature esistenti non ne consentivano la conservazione.

Dopo il 1951 la produzione è notevolmente diminuita, ed oggi la categoria dei pescatori si trova in condizioni di estremo disagio. Per la pesca del tonno, praticata nell'Isola di San Pietro sin da tempi antichi, le cose non sono andate meglio. Dalle 25 tonnare un tempo esistenti, si è scesi alle attuali tre tonnare; dalla produzione di 15-20.000 tonni del 1890 si è oggi ad una produzione di poco più 4-5000 tonni per complessivi 6-7000 quintali.

La pesca del corallo è cessata quasi completamente e solo poche barche torresi la esercitano con scarso successo.

Anche la pesca delle aragoste, un tempo fiorente ed assai redditizia (ancora nel 1918 si aveva una produzione intorno agli 800-1000 quintali), è andata notevolmente riducendosi, ma soprattutto è andato assottigliandosi proporzionalmente il reddito di tale attività per la ormai cessata esportazione.

Resta da esaminare l'attività agricola, che ancora nel 1930 era notevole. Le unità lavorative che esercitavano l'agricoltura come attività principali erano, in quell'epoca, 174 unità, mentre, come occupazione secondaria, trovavano lavoro nel settore agricolo 1.610 persone. La superficie coltivata, su 4.561 ettari di superficie agraria e forestale, era la seguente: 367 ettari a vigneto con ben 3.562.000 ceppi; 194 ettari a frumento; 36 ettari ad orzo; 1,6 a fave; 10 a ceci; 18 a erbai annuali; 2.332 ettari a pascoli permanenti. Il bestiame era rappresentato in prevalenza da 300 vacche latifere, da 2.500 ovini, e da oltre 400 caprini.

Ora l'attività agricola e soprattutto la coltivazione della vite sono quasi completamente cessate, non avendo avuto gli interessati — tutti piccolissimi proprietari — la possibilità di ricostituire i loro vigneti dopo la infestazione fillosserica del 1925. Si può quindi affermare con sicurezza: primo, che l'attuale stato dell'economia di Carloforte non dipende dalla mancanza di volontà degli abitanti; secondo, che Carloforte dispone di un materiale umano di primissimo ordine, la cui volontà e intelligenza non può e non deve essere lasciata inoperosa.

Voglio adesso brevemente esaminare le cause dell'attuale disagio economico di Carloforte. In primo luogo va dichiarato che il progresso non ha favorito la popolazione, la quale, per mancanza di mezzi finanziari, non ha potuto adeguare i suoi strumenti di lavoro e di produzione alle esigenze della tecnica moderna. La totale cessazione dei trasporti minerari non poteva in alcun modo essere evitata. Carloforte ha servito le miniere quando la Sardegna non aveva strade e porti. Il minerale veniva im-

barcato a spalla con « coffe » da 70 chilogrammi sulle spiagge più impervie — non sono mancate le perdite di vite umane — e trasportato nei magazzini di deposito carlofortini e reimbarcato con lo stesso sistema sulle bilancelle, per essere poi trasbordato sui piroscafi ancorati nella rada per la mancanza dei fondali necessari all'approdo in banchina.

Non si poteva pretendere che coi mezzi moderni si continuasse con un sistema di lavoro tanto antiquato; e Carloforte ha perso così la sua principale attività e fonte di ricchezza. Erano due o tre i vapori esteri giornalmente ancorati in rada ed erano quindi circa 200 uomini di equipaggio che davano alla cittadina tono ed attività commerciali. Mi pare sia inutile darsi una ragione delle altre cause che hanno determinato la stasi economica di Carloforte. Ho già detto che la caduta del franco francese ha, nel 1925, dimezzato i mezzi finanziari e fatto fallire la banca Napoleone. I 40 milioni che rappresentavano i capitali liberi del commercio carlofortino, oggi potrebbero rappresentare ben quattro miliardi di lire italiane. Se i Carlofortini disponessero oggi di questo capitale, la loro situazione sarebbe ben diversa.

Dopo tante avversità non rimaneva che la risorsa delle officine meccaniche, fonte di vita per 400 operai e scuole per gli apprendisti. Compiute le elementari, i giovani, non trovando imbarco ed essendo venute a cessare le possibilità di emigrazione — oltre 2.000 Carlofortini si sono trasferiti nell'ultimo cinquantennio nel Nord-America — affollavano le officine, che erano le più apprezzate della Sardegna. Il lavoro era soprattutto a carattere minerario; può dirsi che gran parte degli impianti di flottazione eseguiti in Sardegna venivano costruiti in queste officine e la Monteponi, la Montevecchio, la Carbonifera Sarda vi trovavano il soddisfacimento di tutte le loro necessità tecniche. Ma il desiderio e, talvolta, anche la necessità di autonomia delle imprese minerarie hanno portato man mano ogni azienda a dotarsi di proprie officine e fonderie.

A completare il quadro di una situazione di per sé difficile, è venuta la crisi della pesca.

E' noto che una delle risorse di Carloforte — oggi l'unica modestissima risorsa — erano le tonnare; ma anche la pesca del tonno è andata gradatamente diminuendo, sicchè il «tonnaratto», che lavora in compartecipazione — talune parti del tonno diventano sue — oggi non riesce a guadagnare, nell'intera stagione di 70 giorni, 40-50.000 lire. Anche la pesca in genere è piuttosto diminuita, soprattutto quella delle aragoste.

Quel che continua ad alimentare l'economia di Carloforte è un po' di turismo, specialmente estivo. Il numero dei viaggiatori sbarcati nell'isola è salito da 40.459 di media annua nel quinquennio 1921-25 a 102.838 nel 1951 e a 200.018 nel 1955.

Onorevoli colleghi, da quanto ho esposto credo risulti chiaro che la popolazione di Carloforte, scesa da 7.622 abitanti del 1901 a 7.315 del 1955, dopo aver toccato gli 8.100 del 1910 e gli 8.545 del 1930, non ha più vere e proprie risorse economiche. Non si può pretendere ciò che è ormai impossibile e superato dai tempi, come ad esempio la ripresa dei trasporti minerari, ma è certo che, se non si vuol ripetere il calvario di due secoli fa, facendo ancora trasmigrare la popolazione attiva, occorre aiutarla a ricostituirsi una economia ed una vita.

Alcuni possono credere che il reddito medio sia superiore a quello di altri centri di Sardegna, ma, in realtà, se i cittadini di Carloforte vestono con una certa ricercatezza, se hanno tutti una casetta linda e comoda, se nessuno chiede l'elemosina, ciò è dovuto a spirito di sacrificio, a parsimonia, ad una particolare mentalità che li porta a privarsi anche dello stretto necessario piuttosto che fare a meno di ciò che fa parte ormai delle loro abitudini, del loro modo di sentire e di vivere.

Ritengo sia interesse di tutti aiutare Carloforte a risollevarsi soprattutto nell'attività marinara. Navigazione e pesca devono tornare ad essere il nerbo della sua economia, intorno alla quale, come attività sussidiarie e complementari, possono trovare posto l'agricoltura, la pastorizia ed il turismo.

Naturalmente il tutto va fatto con criteri e mezzi moderni scientificamente studiati ed ap-

prontati. Per ciò che concerne la pesca, devo dare atto alla attuale Amministrazione regionale di aver predisposto delle ricerche e degli studi veramente interessanti. Quest'anno la Regione finanzia lo studio delle condizioni della vecchia tonnara di Cala di Nagra con mezzi scientifici che dovranno dirci se le cause per cui questa tonnara è stata abbandonata non possano essere, oggi, con mezzi moderni, rimosse.

Ad opera della Regione, la Sardegna si è inserita — per la prima volta nella sua storia — nei consessi internazionali, che operano nel campo della pesca, ed è battendo questa strada che si deve tendere, attraverso la F.A.O. ed il Conseil Général de la Pêche pour la Méditerranée, alla formazione della carta talassografica di alcune zone particolarmente interessanti, quali, ad esempio, la fossa mediterranea che inizia a circa 20 miglia dall'Isola di San Pietro e che raggiunge profondità intorno ai 7-800 metri. Bene è stato fatto ad orientare i pescatori sardi verso i mezzi di navigazione più moderni. Non concedendo finanziamenti alle piccole imbarcazioni, adatte solo per la pesca rivierasca, la Regione ha dimostrato di voler percorrere strade diverse e nuove sì da dare alla nostra pesca una ragione di vita e possibilità nuove di sviluppo.

Su questa strada, se si favorisce il sorgere di industrie conserviere e di trasformazione, la pesca carlofortina potrà dare un notevole apporto alla economia, non solo locale, ma regionale e nazionale; in particolare devono essere sfruttate, per essere messe al servizio della Sardegna, l'attitudine e l'abilità marinara dei Carlofortini: le 348 motobilancelle da 25-30 tonnellate del 1950 devono essere sostituite da altrettante motonavi da 700-1500 tonnellate; e non può esservi dubbio sulle larghe possibilità di impiego di motonavi come queste, se si tiene conto non solo del traffico marittimo necessario per la Sardegna di domani, ma anche delle attuali possibilità che per il traffico marittimo si offrono. Le stesse miniere coltivate in Sardegna, che poterono un secolo fa e fino a una ventina di anni addietro esportare i propri minerali solo grazie alla intelligente attività degli imprenditori e al sacrificio dei portuali di Car-

loforte, dovrebbero sentire oggi la necessità di affidare a questi il movimento delle loro merci. Già cinque motonavi di imprenditori e di una cooperativa tra piccoli armatori, operano largamente in questo settore e sono, ad esempio, dalla società Pertusola, preferiti a tutti gli altri.

Circa l'attività agricola si è chiesto che vengano studiate da buoni tecnici le possibilità dell'Isola di San Pietro; solo dopo uno studio accurato di queste possibilità si dovrebbe incoraggiare l'uso di mezzi moderni, ed una cantina sociale ed un caseificio cooperativo potrebbero molto bene remunerare le fatiche dell'agricoltura.

Per il turismo esistono a Carloforte reali e concrete possibilità; dovranno naturalmente essere curati maggiormente i collegamenti con la sponda vicina (e per questo mi riprometto di interessare l'Amministrazione regionale successivamente), così come dovrebbe essere curata la rete stradale di collegamento fra le varie zone di San Pietro, che dovrebbe essere dotata delle indispensabili attrezzature alberghiere. Questo problema è però strettamente legato con quello del rifornimento idrico, e vorrei vivamente pregare l'Amministrazione regionale perchè assuma in proprio il coordinamento delle varie iniziative attualmente in atto, ricordando ad essa che proprio in questi giorni si è dovuto ricorrere al rifornimento di Carloforte a mezzo di motocisterne della Marina Militare.

Infine, mi piace sottolineare che i Carlofortini hanno già dato vita con la loro iniziativa ad un organismo cooperativo finanziario per appoggiare la ripresa economica facendo appello a tutti gli amici di Carloforte; è un tentativo di autofinanziamento che mi preme additare come esempio: si tratta di un appello alla solidarietà, prima di tutto degli stessi Carlofortini, dovunque essi si trovino, e poi di tutti i Sardi, che devono vedere in questo tentativo, accompagnato allo sforzo finanziario di singole persone, la serietà e la volontà di rinascita di un popolo che ha sempre onorato, in pace e in guerra, nel lavoro manuale ed in quello intellettuale, la terra di Sardegna, che ha ospitato i suoi avi e della quale si sente figlio devoto.

Le qualità dimostrate dai Carlofortini provano che i fondi impiegati a Carloforte danno un buon saggio di interesse e che il potenziamento della economia carlofortina, che è stato richiesto con la mozione che illustro, andrà a beneficio della intera collettività sarda. (*Consensi*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 12 e 30.

La seduta è tolta alle ore 19 e 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956