

PROT. C 2015/0066



MARITTIMO - IT FR - MARITIME
TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

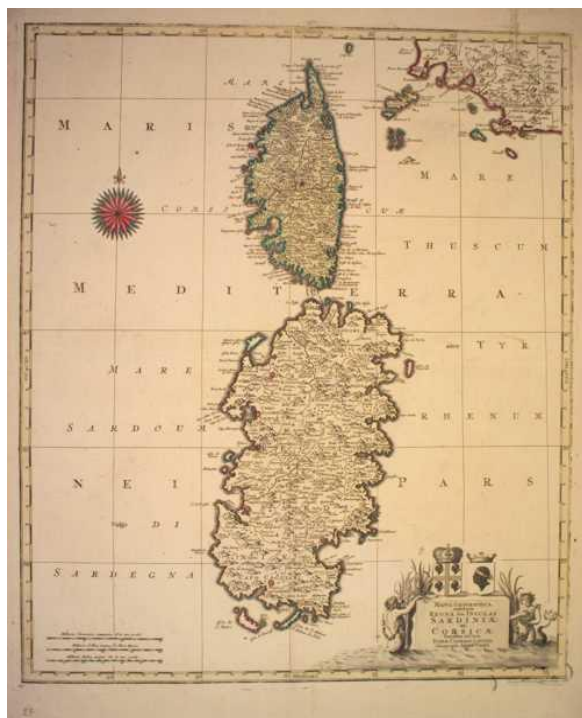
PROVINCIA DI SASSARI

Procedura negoziata per l'affidamento del servizio di redazione di un'attività di ricerca e studio sulle rotte marittime identitarie tra la Sardegna e la Corsica e all'inventariazione del patrimonio ideale e materiale della civiltà marinara, alla valorizzazione degli spazi urbani dedicati alla memoria e alla capitalizzazione della "cultura del mare" nell'ambito del PO Marittimo 2007-2013 - Progetto strategico "PORTI – Porti e identità"- Sottoprogetto B" – CUP E79F12000020007 – CIG 57217991E8

Rapporto Finale

STUDIO SULLE ROTTE MARITTIME - LINEE GUIDA

Maggio 2015



Promo P.A. Fondazione
Viale Luporini 37/57, 55100 Lucca
Tel. +39 0583.582783, Fax +39 0583.1900211
P.IVA/C.F.: 01922510464
e-mail: info@promopa.it web: www.promopa.it

Sommario

1	Premessa Metodologica	3
2	L'analisi Di Contesto	4
3	Analisi Desk.....	8
3.1	La Raccolta Delle Fonti.....	8
3.2	Lettura E Analisi	9
3.3	Costruzione Di Un Data Base	10
3.4	Individuazione Degli Indicatori	11
4	Sentiment Analysis	12
5	Analisi Del Tessuto Economico-Imprenditoriale.....	14
6	I Collegamenti Marittimi Tra Le Due Isole	22
7	Conclusioni Delle Analisi	26
8	Le Linee Guida	29
8.1	Le Rotte Delle Due Sorelle	38
8.1.1	Sorellanza.....	38
8.1.2	Composite Influenze	39
8.1.3	Insedimenti E Servitù	40
8.1.4	Unite Dal Vento	41
8.2	Le Rotte Di Avvicinamento	42
8.2.1	Corsica, L'île De Beauté	43
8.2.2	Sardegna, Isola Senza Paragoni	46
8.2.3	Bonifacio	54
8.2.4	Escursioni	60
8.2.5	Artigianato D'arte	62
8.2.6	I Piaceri Della Gola	63
8.3	Bosa	67
8.3.2	La Cultura A Bosa	72
8.3.3	I Musei	72
8.3.4	L'artigianato	73
8.3.5	I Piaceri Della Gola	76
8.3.6	Numeri Utili	80
8.3.7	Indirizzi Utili	80
9	Collegare Le Rotte Marittime Agli Itinerari Già Progettati	83
10	Il Modello Di Governance	91
11	Allegati: Mappe Illustrative Delle Rotte	94

1 PREMESSA METODOLOGICA

Il presente rapporto presenta la bozza delle linee guida e la bozza dello studio relativo al servizio di redazione dell'attività di ricerca e studio sulle rotte marittime identitarie tra la Sardegna e la Corsica e all'inventariazione del patrimonio ideale e materiale della civiltà marinara, alla valorizzazione degli spazi urbani dedicati alla memoria e alla capitalizzazione della "cultura del mare" nell'ambito del PO Marittimo 2007-2013 - Progetto strategico "PORTI – Porti e identità'- Sottoprogetto B", così come richiesto dal contratto d'appalto e definito nell'offerta tecnica presentata da PromoPa Fondazione.

Le linee guida rappresentano la sintesi dell'elaborazione dei risultati dello studio sulle rotte marittime, da parte di un gruppo interdisciplinare composto da economisti, storici, geografi, giornalisti esperti nel turismo nautico, esperti di marketing turistico e sviluppo territoriale, esperti del settore della nautica da diporto e dei risultati di analisi quantitative e qualitative condotte sia a livello desk che field.

In particolare sono state realizzate le seguenti attività:

La **fase preliminare** dei svolgimento del progetto che prevede l'analisi della situazione attuale è stata effettuata mediante le seguenti attività:

- 1) **Analisi desk:** ricognizione delle fonti disponibili sulla tematica e analisi delle stesse;;sono state mappate e analizzate sia le fonti cartacee che quelle web;
- 2) **Sentiment Analysis:** rilevazione e interpretazione del lessico web

2 L'ANALISI DI CONTESTO

L'obiettivo del Progetto denominato "PORTI - Porti e Identità", è l'individuazione di una strategia comune di valorizzazione dell'interazione tra città e porto, al fine di favorire uno sviluppo durevole dei territori adiacenti il porto, attraverso realizzazioni, materiali e immateriali, destinate a valorizzare le risorse naturali, economiche e culturali tipiche del territorio, per promuoverne l'attrattività e competitività a livello internazionale.

L'oggetto dell'analisi richiesta nell'ambito del sottoprogetto B, riguarda la redazione di un'attività di ricerca e studio sulle rotte marittime identitarie tra la Sardegna e la Corsica e all'inventariazione del patrimonio ideale e materiale della civiltà marinara, alla valorizzazione degli spazi urbani dedicati alla memoria e alla capitalizzazione della "cultura del mare".

Le due Isole, grazie alla posizione strategica all'interno del Mediterraneo sono state crocevia, fin dai tempi delle civiltà fenice di un intenso e sempre crescente traffico marittimo che ha portato con se sviluppo economico, politico e culturale differenziato a seconda delle epoche, dei popoli interessati e, non ultimo, dalle tecnologie esistenti.

Le vie di comunicazione marine hanno costituito da sempre fattori di importanza vitale e strategica nello sviluppo sociale ed economico dei popoli del Mediterraneo a tal punto da poter affermare che la storia della civiltà coincida con l'evoluzione dei trasporti marittimi.

L'innovazione costante dei mezzi di trasporto marittimo, intesa come progresso dell'architettura navale e dell'arte della navigazione, ha segnato le sorti degli scambi commerciali e l'espansione dei primi mercati di sbocco, consentendo la cooperazione politico- economica e l'intensificarsi dei rapporti di conoscenza multiculturale tra popoli di etnia, idioma e costumi diversi. Non a caso è frequente delle regioni rivierasche lo sviluppo economico ed il benessere della popolazione costiera derivante dai traffici marittimi e risaputo che a scambi commerciali frequenti corrispondano relazioni umane più fitte e confronti di idee più vivaci.

Se la specializzazione delle attività produttive nel bacino mediterraneo ha avuto luogo è stato proprio grazie all'attività mercantile di fenici e greci, prima nell'Egeo e, poi, estesa a tutto il Mare

Nostrum; attività successivamente migliorata dai romani nel processo di evoluzione economico globale attraverso un utilizzo più efficace delle risorse naturali, un'ulteriore specializzazione delle navi rispetto alla tipologia di carico e le tecniche per la conservazione, il maneggio e lo stivaggio delle merci.

Il processo ha riguardato nel tempo diversi fenomeni ed in tempi recenti ha trovato un'esplosione con la creazione di navi sempre più capienti, veloci ed efficienti e sistemi di sicurezza nelle rotte e piattaforme di carico-scarico sempre migliorate (vedi le cosiddette autostrade del mare) sia per le merci che per le persone (boom del turismo crocieristico e dei collegamenti tramite traghetti).

Si può affermare che, nel corso dei secoli, le rotte marittime tra la Sardegna e la Corsica e tra queste e le città costiere della Toscana e della Liguria, hanno fortemente condizionato l'evoluzione dello sviluppo economico, politico e sociale dei territori, caratterizzandolo con elementi identitari caratteristici ed unici le civiltà marinare e la cultura del mare che si è creata. Questi elementi rappresentano oggi (come ieri) indubbiamente una ricchezza e possono essere oggetto di politiche di sviluppo che partano dalla loro valorizzazione.

Il turismo identitario è oggi uno dei segmenti di questo complesso e articolato settore e, ben si presta a svilupparsi in territorio ricchi di una storia, una cultura ed un patrimonio originale legato alla millenaria civiltà marinara ed alla cultura del mare, quale è quello presente nei territori di riferimento del progetto PORTI.

Come scrive Alberto Magnaghi¹, "Il patrimonio non è più oggetto di politiche e di economie di settore (turistico, culturale) a lato dello sviluppo; i suoi caratteri peculiari, che definiscono l'identità di un luogo, rappresentano le risorse potenziali di uno stile di sviluppo originale e durevole, "trattando" in modo integrato l'insieme delle attività, che concorrono a definirne i caratteri: produttive, insediative, ambientali, culturali, sociali.

¹ Alberto Magnaghi, "Una metodologia analitica per la progettazione identitaria del territorio", in "Rappresentare i luoghi - Metodi e tecniche", Alinea Editrice, Firenze 2001.

La Sardegna, la Liguria, la Toscana e la Corsica, si caratterizzano per uno sviluppo costiero tra i più importanti del Mediterraneo e con flussi marittimi sia commerciali che turistici legati ad un diportismo nautico e crocieristico in forte espansione. Lo sviluppo dei porti turistici e commerciali e i notevoli flussi economici legati a questo traffico, associati alla presenza attrattiva di località note, fanno di quest'area un'importante risorsa per lo sviluppo del settore ed una delle realtà dell'economia regionale in grado di poter creare maggiore occupazione e sviluppo.

In questo quadro, le politiche turistiche si stanno aprendo a nuovi scenari. In linea con le direttive della Commissione Europea che incoraggia e sostiene la "promozione e lo sviluppo sostenibile del turismo costiero e marittimo [...] facilitando lo sviluppo dei porti turistici", è auspicabile una crescita che - capace di ottimizzare l'offerta dei servizi dei porti - si realizzi nel rispetto della sostenibilità ambientale e della eco-compatibilità e sia accompagnata, fin dalla fase di programmazione strategica dall'integrazione tra waterfront portuale e/o costiero ed il territorio circostante.

Questo processo di miglioramento e di valorizzazione necessita dal punto di vista, sia turistico, sia ambientale, di essere sostenuto da un'azione territoriale integrata, che permetta di ridistribuire geograficamente e temporalmente i carichi stagionali, attraverso un processo di standardizzazione dei servizi di accoglienza, coinvolgendo anche realtà minori.

Naturalmente, il primo passo per poter valorizzare, mettere a sistema e pubblicizzare questo patrimonio è la sua conoscenza. Successivamente, sarà possibile formulare ipotesi di valorizzazione, fruizione, promozione sulla base di una programmazione unitaria di medio-lungo periodo articolata in progetti e iniziative tra di esse collegate in maniera funzionale.

La contestualizzazione del progetto nel territorio del PO transfrontaliero Italia-Francia marittimo offre inoltre un ulteriore elemento di competitività nel contesto internazionale in quanto le differenze identitarie dell'area e le loro similitudini consentiranno di valorizzare le singole aree in maniera reciproca attraverso la creazione di reti e/o itinerari tematici finalizzati a mettere in evidenza sia le specificità locali che gli elementi comuni. Altri progetti in questo ed in altri settori del

PO Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo hanno espresso con successo queste possibilità (vedi i progetti "ACCESSIT", "ODYSSEA", "ITTER-COAST", "FOR_ACCESS", solo per citarne alcuni).

3 ANALISI DESK

La fase preliminare del progetto ha previsto una ricognizione di tutte le fonti disponibili sul tema di rotte identitarie tra Sardegna e Corsica al fine di trarre un'analisi di tipo quali-quantitativo e di avere una visione globale della situazione attuale del contesto di intervento.

Dal Punto di vista metodologico l'analisi desk è stata realizzata con le seguenti attività:

- **Raccolta fonti**
- **Lettura, analisi e interpretazione dei dati**
- **Costruzione del database di analisi**
- **Individuazione degli indicatori**

3.1 La raccolta delle fonti

Sono state esaminate sia le fonti cartacee che i siti web. Riportiamo i principali

Autori delle fonti cartacee:

A.Mastino "Mare Nostrum"

Gabriella Mondarini

Esmeralda Ughi

Elisabetta Berti

Alberto Magnaghi

Roberto Fadda

Franco Cardini

Siti web:

<http://www.museodeidolmen.it>

<http://www.icimar.it/struttura/home.html/>

<http://www.sardegnaicultura.it/>

<http://www.ilportalesardo.it/arceo/arceo1.htm>

<http://www.sardegnaturismo.it/>

<http://www.comune.porto-torres.ss.it/Comunicazione/Argomenti/Porto-Torres-Turismo/Da-visitare>

<http://www.sissco.it/articoli/cantieri-di-storia-iv-391/programma-392/rotte-identitarie-viaggi-incontri-immagini-traduzioni-culturali-nel-mediterrane-486/>

<http://www.culture-routes.lu>

http://www.univ-corse.fr/international-reti-reseau-d%27excellence-des-territoires-insulaires-presentation-presentation-du-reti_2764.html

http://www.academia.edu/984526/Sardegna_e_spazi_economici_nel_Medioevo_una_rilettura_problematica

<http://www.lab-net.info>

<http://www.civiltadelmare.it/>

<http://www.conservatoire-du-littoral.fr/>

<http://www.adecec.net/>

3.2 Lettura e Analisi

Il numero delle fonti cartacee sulla materia delle rotte identitarie in genere e su quelle tra la Corsica e la Sardegna risulta piuttosto ridotto. La maggior parte di queste trattano prevalentemente l'argomento da un punto di vista storico, in cui si ripercorrono le principali fasi storiche di colonizzazione delle due Isole da parte dei popoli del mare. Primi fra tutti i Fenici e i Romani e successivamente le Repubbliche marinare.

Da questa analisi è emerso prevalentemente come il popolo dei Fenici ha lasciato maggiormente un'impronta nella cultura del mare dei due territori.

Per quanto concerne i siti web, dall'analisi specifica sulle rotte identitarie è stato rilevato che non esistono pagine totalmente dedicate all'argomento. Due sono i siti web di maggior importanza:

- 1) **“Rotta dei Fenici”** (<http://www.rottadeifenici.it>). Essa fa parte del programma Itinerari Europei promosso dal Consiglio d’Europa nel 1987 (Tra gli Itinerari Culturali si ricorda il più famoso quello del Cammino di Santiago di Compostela). Per la Rotta dei fenici è stata fondata un’associazione nel 2004 con funzione di garante dell’Itinerario Culturale Europeo, con lo scopo di gestire i rapporti con le istituzioni nazionali, europee, nazionali e regionali e di migliorare la fruizione del territorio per generare una maggiore attrattività turistica. Dalla lettura del sito pare che il progetto non sia stato più seguito ed implementato (gli eventi sono datati al 2012).
- 2) **“Istituto delle Civiltà del Mare”** – I.CI.MAR (<http://www.icimar.it/struttura/home.html>): oltre ad un museo dove sono esposti i reperti archeologici trovati nelle zone limitrofe di San Teodoro e nelle acque circostanti, una biblioteca che raccoglie numerosi volumi dedicati alle scienze naturali, una sezione editoriale con la pubblicazione del periodico dedicato alle civiltà del mare, l’Istituto ha nel 2001 iniziato un programma denominato “Un ponte tra Corsica e Sardegna” volto a rafforzare la cooperazione tra le due isole. In particolare nel 2001 è stato firmato un accordo di collaborazione da parte del Comune di San Teodoro e Ajaccio un accordo, nell’ambito dell’Interreg 3 per valorizzare e intensificare le relazioni e gli scambi con ripercussioni positive sul piano culturale ed economico. Anche in questo caso, tuttavia, sembra che negli ultimi anni l’attività sia rallentata rispetto al passato.

3.3 Costruzione di un Data base

E’ stato costruito un data base in cui vengono “mappati” i maggiori siti di interesse storico – artistico – culturale della Regione Sardegna.

Il DB, che è in corso di completamento, è stato costruito, al fine di non perdere informazioni utili, incrociando le informazioni contenute in diverse fonti, la maggior parte delle quali presenti all’interno di portali e siti web. In particolare sono stati analizzati:

- <http://www.sardegnaecultura.it/>
- <http://www.ilportalesardo.it/arceo/arceo1.htm>

- <http://www.sardegaturismo.it/>
- <http://www.comune.porto-torres.ss.it/Comunicazione/Argomenti/Porto-Torres-Turismo/Da-visitare>

Per quanto riguarda la Corsica, il data base in corso di implementazione è collegato ai dati contenuti nei seguenti siti web:

<http://www.conservatoire-du-littoral.fr/>

<http://www.adecec.net/>

3.4 Individuazione degli indicatori

Sono stati individuati alcuni parametri riferiti al sito considerati di particolare interesse. Nella mappatura sono stati presi in considerazione solo siti che hanno una distanza minore o uguale a 30 km da mare.

- **Provincia** dove è situato;
- **Comune** dove è situato;
- **Nome**;
- **Tipologia**: sito paesaggistico, sito archeologico, parco naturale, sito monumentale, museo;
- **Caratteristiche**: sintesi delle principali peculiarità;
- **Epoca**: indicazione del periodo in cui è stata costruito (se pertinente);
- **Distanza dalla costa**: indicazioni in Km della distanza tra il sito archeologico e la costa ed in particolare al porto più vicino;
- **Porto di riferimento**: indicazione del porto più vicino;
- **Note**: indicazioni di alcune peculiarità del sito (stagionalità di apertura al pubblico, se aperto al pubblico etc.).

4 SENTIMENT ANALYSIS

La Sentiment Analysis prende in considerazione una o più porzioni di testo (ad es. il nome di un brand, di una persona, o un argomento, nel nostro caso l'argomento "Rotte Identitarie Corsica e Sardegna") e ne rileva il tono, ovvero l'opinione positiva o negativa, l'intensità di tale opinione e l'emotività con cui questa è espressa (attraverso l'uso di aggettivi, punteggiatura, emoticons, ecc) e la rilevanza dell'oggetto d'analisi rispetto al contesto. La sentiment analysis rappresenta uno strumento quindi che può fornire una definizione veritiera sulla reputazione e sul gradimento dell'argomento.

La Sentiment Analysis è stata effettuata digitando alcune parole o frasi chiavi sui principali motori di ricerca internet. Le parole e le frasi chiave:

- **Rotte Corsica e Sardegna – risultato:** appaiono campagne pubblicitarie adwords delle maggiori compagnie turistiche (Moby lines, Corsica Ferris, etc.) che sponsorizzano le tratte dei traghetti tra le due Isole; si tratta di siti pubblicitari in cui il clientela ha la possibilità oltre che visualizzare le date e gli orari anche di acquistare i biglietti;
- **Identità sarda – risultato:** siti (istituzionali e non) che trattano il **percorso storico** della cultura e della tradizione sarda (esempio: <http://www.naturalghero.com>) dove viene trattato l'argomento in senso ampio dalla tradizione linguistica a quella musicale all'artigianat
- **l' antropologia del popolo sardo** (esempio: <http://www.sandalyon.it>; <http://www.regione.sardegna.it/regione/identita/>)
- **Identità corsa – risultato:** siti che trattano in prevalenza l'identità della popolo corso (esempio: <http://www.naturisme-rivabella.com/it/corsica/cultura-corsa.html>)

- **Civiltà del mare Sardegna - risultato:** il primo sito trovato è quello dedicato all'I.CI.MAR. "Istituto delle civiltà del mare" (per la descrizione dettagliata si rimanda al paragrafo 2.1.2)
- **Civiltà del mare Corsica – risultato:** oltre al sito dell' I.CI.MAR, sono stati trovate pagine web di siti archeologici corsi e sardi (esempio:
<http://www.museodeidolmen.it/popomare7.html>)
- **Rotte identitarie Corsica Sardegna –** il primo sito trovato è www.rottadeifenici.com (vedi paragrafo 2.1.2);

La Sentiment Analysis dimostra come non esista una vera e propria letteratura specifica sul tema delle rotte identitarie tra Corsica e Sardegna. Questo è un importante elemento da tenere in considerazione soprattutto riguardo al processo di costruzione, promozione e commercializzazione delle rotte stesse e dei prodotti e servizi a queste collegate.

5 ANALISI DEL TESSUTO ECONOMICO-IMPRENDITORIALE

L'attività di ricerca e analisi ha inoltre riguardato l'impatto della cultura del mare in relazione allo sviluppo del tessuto economico-imprenditoriale locale. Quello che è emerso (sempre in riferimento allo studio delle fonti cartacee ed elettroniche ed alle interviste con i testimoni privilegiati) è che l'insularità della Corsica e della Sardegna e, soprattutto la loro posizione strategica nel mare mediterraneo, ha di fatto condizionato in maniera pressochè totale lo sviluppo economico locale e, di conseguenza anche quello imprenditoriale.

Questo fin dai tempi (quasi) preistorici e storici con il commercio dell'ossidiana e successivamente dei minerali ma anche dell'olio e del vino (questi ultimi fino ai nostri giorni). La presenza di materie prime e prodotti trasformati ha dato vita ad un'industria locale che per espandersi ha dovuto trovare nuovi sbocchi una volta "saturato" il mercato domestico. Naturalmente la prima meta di destinazione è stata quella limitrofa dell'isola "gemella" ed infatti in molti scavi archeologici in Corsica sono stati rinvenuti manufatti provenienti inequivocabilmente dalla Sardegna (vuoi per la tipologia di materiale utilizzato che per la tipologia di manifattura).

Sotto l'influenza dei grandi popoli navigatori Fenici prima, punici e romani poi, il commercio ha assunto una dimensione ben più ampia, estesa sostanzialmente a tutto il bacino del Mediterraneo.

Il processo è continuato nel periodo delle Repubbliche marinare (delle quali le due isole hanno fatto parte unendosi a pisani e genovesi) e successivamente nel corso della dominazione spagnola e all'annessione al Regno Sabauda in Sardegna e francese per la Corsica.

In tempi più recenti, l'influenza della civiltà marinara sull'economia ed imprenditoria locale ha interessato in particolare il settore del turismo e dei trasporti marittimi (e relativi servizi), tanto che ad oggi molta parte dell'economia delle due isole, come di legge nei documenti di analisi strutturale e congiunturale realizzati dalle CCIAA e dalla Collettività Territoriale della Corsica) fa riferimento a questi comparti sia a livello di settore manifatturiero (cantieri navali, trasporti navali, ecc.) che dei servizi (terziario legato all'industria del turismo e dell'accoglienza).

Questo fatto riveste molta importanza in quanto sia ha a disposizione una serie di imprese diffuse in tutto il territorio delle due isole che potrebbero inserirsi a vario titolo nel processo di costruzione, ma soprattutto di valorizzazione e gestione delle rotte. In particolare, una volta definite le rotte, gli itinerari, identificati gli elementi sui quali fare leva, occorre rendere fruibili da parte di turisti e popolazione questi itinerari, il che si concretizza in servizi di vario genere: trasporto, noleggio, guida, ristorazione, alloggio (per la scoperta delle risorse dell'interno), ma anche manutenzione navale, rifornimento della cambusa, ecc. per gli armatori delle unità da diporto. Nella parte finale del rapporto presentiamo una ipotesi di modello di governance che si basa su una partnership pubblico-privato finalizzata alla creazione di ricchezza ed occupazione derivante dalla valorizzazione del patrimonio identitario materiale ed immateriale. Un modello dove il pubblico assieme al privato costruisce le strategie e si occupa del macromarketing e collabora con i privati per la gestione dei servizi connessi controllandone l'operato (coerenza con le linee strategiche di sviluppo, erogazione di livelli di qualità conformi agli standard definiti, ecc.).

Le due isole hanno in passato conosciuto una storia parallela – ad eccezione di alcune tipicità autoctone, vedi ad esempio la citata ossidiana in Sardegna – in riferimento allo sviluppo economico legato all'economia del mare ed alla civiltà marinara. Anche i commerci – soprattutto nell'area del Nord Sardegna e della Corsica del Sud – hanno conosciuto in passato un movimento significativo (anche se non particolarmente rilevante e definito) che tuttavia si è notevolmente ridimensionato allorquando la Corsica è passata alla Francia. Da quel momento le isole gemelle si sono in qualche modo “allontanate”: il commercio tra le due isole appartenenti di fatto a due paesi stranieri, è stato rallentato da ostacoli non naturali (vento e mare) ma di tipo amministrativo e finanziario (normative differenti, merci soggette a dazi e dogane, ecc.). Con l'attivazione del trattato di Scenghen che istituisce la libera circolazione di merci e persone tra gli Stati membri dell'Unione Europea, le condizioni per gli scambi commerciali sono ritornate positive. Tuttavia i “vecchi” legami erano stati ormai distrutti e, ad oggi non si hanno movimenti significativi legati a commerci di manufatti legati all'economia del mare ed alle civiltà marinare.

Dal lato delle produzioni collegate alle risorse del mare e sviluppate nell'ambito della civiltà marinara, occorre premettere che ambedue le isole non vantano grandi tradizioni marinare. Perché è proprio il mare che ha segnato la storia del suo popolo, costretto a rifugiarsi nell'interno per sfuggire alle invasioni dei tanti dominatori che approdavano sull'isola. Tutto questo ha portato a modelli di civiltà del mare tipici; ad esempio i pescatori (in particolare in Sardegna, ma anche in Corsica) per secoli hanno potuto esercitare la loro attività solo nelle lagune interne, in particolar modo tra il golfo di Cagliari e quello di Oristano, sviluppando successivamente l'industria dell'acquacoltura.

Infatti, resa insicura in passato dalle frequenti scorrerie saracene, la pesca è un'attività affermata tra il Settecento e l'Ottocento, grazie alla pescosità dei mari circostanti e alla notevole estensione costiera delle isole. Tra la fine del settecento e i primi dell'ottocento alcuni popoli, tra i quali i genovesi, decisero di stabilirsi nelle due isole per esercitare la pesca nelle acque esterne, portando con loro un bagaglio di tradizioni grazie alle quali oggi possiamo vantare dei prodotti conosciuti e stimati in tutto il mondo.

In Sardegna in particolare, la pesca risulta oggi molto sviluppata a Cagliari, ad Alghero e nelle coste del Sulcis, oltre ad avere rilevanza anche in Gallura e soprattutto nell'Oristanese dove i pescatori lavorano nei vasti stagni e nelle peschiere, dove si pescano in grandi quantità anguille e muggini. Ottima è la produzione di mitili, specialmente a Olbia e ad Arborea.

Nelle zone di Alghero, Bosa e Santa Teresa è molto attiva la pesca alle aragoste insieme alla raccolta del corallo. Di antica tradizione e mai abbandonata è la pesca del tonno e già nel XVI secolo esistevano diverse tonnare; di queste quelle più antiche sono la tonnara delle Saline di Stintino, quella di Flumentorgiu di Arbus, quella di Porto Paglia a Gonnese ed infine quella di Calavina a Carloforte, nella zona in cui sono concentrate le uniche tonnare in attività in Italia. Gran parte dei tonni vengono esportati direttamente in Giappone dove sono consumati qualche giorno dopo la pesca. Queste attività costituiscono un pezzo di storia e di tradizione dei pescatori sardi e certi riti, insieme a particolari tecniche di pesca, sono rimasti immutati nel tempo, così come la lavorazione stessa delle bottarghe e delle frattaglie.

Tra i principali prodotti tradizionali (di eccellenza) dell'industria della pesca in Sardegna si annoverano:

Bottarga di muggine (info su:

http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151202.pdf)

Bottarga di tonno (http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151049.pdf)

Cuore (per maggiori info:

http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151202.pdf)

Merca di muggine (http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151304.pdf)

Molluschi bivalvi vivi del Golfo di Oristano

(http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151333.pdf) e di Arborea

Musciame di tonno sardo

(http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151405.pdf)

Tonno affumicato (http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151437.pdf)

Tunninia (http://www.sardegnaagricoltura.it/documenti/14_43_20070607151614.pdf)

Anche in riferimento alle produzioni dell'artigianato, nonostante le due isole siano in generale ricche di produzioni tipiche, quelle legate all'economia del mare (per i motivi storici sopraricordati) non sono particolarmente sviluppate, o meglio non hanno forti elementi di caratterizzazione specifica. Tuttavia esistono delle eccellenze, tra le quali in Sardegna si possono indicare il Corallo di Alghero, la lavorazione del Bisso e la cestineria.

Se sul corallo e la cestineria (che vede in Castelsardo uno dei principali centri la cui produzione spesso effettuata sulle porte delle abitazioni private per i vicoli del paese rappresenta un elemento di attrattività turistica) vi sono molte fonti e sono produzioni oggetto di valorizzazione sia da parte di operatori pubblici che privati, la situazione del Bisso è profondamente diversa.

Il Bisso (conosciuto anche come “seta del mare”) è una fibra di origine animale di particolare pregio: viene prodotta da un grande mollusco Bivalve presente nei fondali del mar mediterraneo: Il suo colore ambrato e scuro si modifica se viene esposto alla luce dove per effetto dei raggi del sole diventa oro.

Oggi (re)sistono alcuni artigiani (maestri del bisso) in Sardegna che detengono i saperi per la lavorazione di questa fibra particolarissima. A Sant’Antioco esiste un interessante museo del Bisso gestito da uno dei maestri di quest’arte.

La specificità e la tipicità di questo prodotto e delle antiche tecniche di lavorazione potrebbero essere oggetto di una valorizzazione in chiave di sviluppo del turismo identitario legato alle civiltà del mare.

In generale, però, l'artigianato tradizionale sardo è un insieme di arti popolari estremamente vario, sviluppato in campi molto diversi, ricco di gusto e originalità. Alcune di queste forme artistiche sono di origine antica ed hanno subito l'influenza delle diverse culture che hanno segnato la storia dell'isola e dunque in qualche modo risulta legato alla civiltà ed alla cultura del mare. Per preservare, tramandare e promuovere questa ricchezza culturale ed economica, nel 1957 la Regione Autonoma della Sardegna ha istituito l'I.S.O.L.A (Istituto sardo organizzazione lavoro artigianale), diretto all'inizio dai promotori Eugenio Tavolara e Ubaldo Badas. Per una maggior tutela delle lavorazioni artigianali, tramite la legge regionale n. 14 del 1984, è stato istituito il marchio di origine e qualità dei prodotti dell'artigianato tipico sardo.

La tessitura in lana, cotone e lino di tappeti, arazzi, cuscini e tende è in larga parte ancora praticata a mano con telai di concezione molto antica, ma molte delle produzioni meccanizzate mantengono le caratteristiche della tradizione come, ad esempio, la lavorazione a pibiones, diffusa a Ulassai e Samugheo.

I gioielli rappresentano una delle testimonianze artigianali più autentiche e costituiscono parte integrante dei costumi tradizionali, ricchi di spille e bottoni in filigrana, di collane arricchite con corallo, pietre dure e perle. I lavori tradizionali di oreficeria, dal gusto raffinato, sono in filigrana. Tra

i gioielli fatti a mano, in filigrana, vediamo la corbula, ossia il bottone sardo, il simbolo della prosperità, della fertilità che raffigura il seno materno; famoso è anche il citato corallo di Alghero.

La lavorazione del legno è caratterizzata da prodotti originali come le cassapanche intagliate, le sedie impagliate di Assemini, le biseras dei Mamuthones, ossia le maschere tradizionali mamoiadine, e le produzioni in sughero di Calangianus[49]. L'artigianato della cestineria è molto diffuso, ma è l'area oristanese la zona dove maggiormente si lavorano le materie prime, come il giunco, la palma nana e l'asfodelo, ideali per la confezione di cesti, corbule e canestri.

Le ceramiche hanno una forma semplice e lineare. Una tradizione millenaria ispira varie scuole che tramandano le tecniche della lavorazione al tornio, della cottura al forno e delle decorazioni smaltate con colori naturali. Altra antica tradizione artigianale sarda è quella della arresoja, resorza o resorza (dal termine latino rasoria che indicava un genere di coltello con la lama pieghevole). Quelle da collezione non sempre sono a serramanico, ma anche a manico fisso, generalmente in corno di montone o di muflone e intarsiate a mano. Dalla classica lama a folla 'e murta (a foglia di mirto), sono chiamate anche impropriamente leppa e sono considerate dagli appassionati delle vere e proprie opere d'arte.

L' Artigianato in Corsica assume caratteristiche simili ma ha seguito un percorso diverso da quello della Sardegna dove è sempre rimasto vivo.

In Corsica, parallelamente ad un artigianato tradizionale (però in regresso) si è sviluppato, durante gli ultimi 30 anni, un artigianato moderno, animato dalla volontà della federazione di artigiani d'arte, il cui obiettivo è quello di promuovere il rinnovamento delle tecniche tradizionali e di apportare un'animazione e un'attività ai villaggi spopolati dell'interno. Gli artigiani di oggi coniugano qualità della materia, eccellenza della tecnica e creatività per offrire oggetti che riflettono la bellezza dell'isola in cui vivono.

Alcuni artigiani di eccezione fabbricano ancora bellissimi oggetti in legno di ontano, di olivo, di faggio o di erica, in particolare pipe, giocattoli, giochi di società, sculture, articoli da tavola o da cucina, decorazioni per camere da bambino, penne...

Fra i mobili, in rovere o in castagno, si trovano cofani, elementi base delle abitazioni corse, e madie che servivano una volta a fabbricare il pane.

I coltelli corsi (così come quelli sardi, certamente più noti) sono molto ricercati: in olivo o in rovere con la lama d'acciaio. E' probabilmente il più bell' oggetto e il più autentico da portarsi da un viaggio in Corsica. Il vero coltello corso è quello del pastore, il curnicciolu. Manico incurvato, liscio, lama leggermente concava per permettere un taglio 'a strappo'.

La terracotta è ugualmente diffusa: utilitarie (boccali, brocche, piatti...) o decorative, si trovano ceramiche d'arte lavorate a mano - del gres, della porcellana e delle maioliche -, dai colori cangianti e decorate secondo tecniche tradizionali.

La lana dei montoni dell'isola è lavorata nelle sue tinte naturali. In piccoli atelier specializzati si comprano scialli, sciarpe, giacche, maglioni e calze... I motivi attingono la loro ispirazione dalla grande ricchezza del patrimonio corso: mosaici, alberi, villaggi e animali.

Sono praticate ugualmente la tessitura e la pittura su seta. Degli atelier-boutique presentano tappeti in pura lana, lavori in mohair e sete dipinte a mano in un'armonia di colori che ricorda i toni della natura circostante.

Certi artigiani specializzati fabbricano strumenti all'antica o scatole da musica, molto raffinate, in legno dipinto. Delle liuterie fabbricano chitarre o clavicembali e restaurano gli strumenti a corde.

Anche gioielli (pietre corse, preziose e semipreziose, coralli, madreperle...), bambole, oggetti in pelle e in vetro, profumi e panieri fanno parte della produzione artigianale tipica della Corsica similmente a quella della Sardegna.

In conclusione siamo in presenza di un patrimonio diffuso che presenta elementi comuni ed altri specifici che potrebbero offrire un ulteriore elemento per la costruzione di un'offerta turistica legata alle rotte identitarie delle civiltà del mare della Corsica e della Sardegna. Non si tratta, a nostro avviso, di elementi con una forte caratterizzazione o meglio una identità già affermata, pertanto la loro valorizzazione dovrebbe avvenire in un contesto di sviluppo di un'offerta per turisti

e residenti più ampio che ricomprenda anche elementi legati alla storia, al paesaggio ed alle altre risorse citate in precedenza.

6 I COLLEGAMENTI MARITTIMI TRA LE DUE ISOLE

I collegamenti marittimi delle due isole tra di loro e nel più ampio contesto dell'area transfrontaliera del PO Italia-Francia Marittimo, risulta piuttosto estesa. Naturalmente l'offerta dei servizi di collegamento è condizionata dalla stagionalità del turismo e nella bassa e media stagione i servizi hanno una frequenza nettamente inferiore rispetto alla copertura presente nell'alta stagione. Negli ultimi anni i servizi a bordo per i passeggeri sono migliorati ed anche i tempi di percorrenza si sono in parte ridotti. Molti progetti strategici – a partire da quelli dell'Unione Europea – puntano in futuro a potenziare i collegamenti marittimi in questa ed altre parti del Mediterraneo (autostrade del mare). Anche il nuovo P.O. 2014-2020 riserva un asse (la 3) allo sviluppo della mobilità nell'area di cooperazione ed in passato – fin da quando il programma era denominato INTERREG 3A – sono stati sviluppati progetti tesi a migliorare la mobilità di merci e passeggeri anche lungo le vie marittime. Tra i più recenti certamente è da indicare la costituzione della nuova tratta Porto Torres-Propiano, che collega le due isole.

Un altro elemento che di recente si è andato sempre più manifestando è l'aumento delle tariffe dei traghetti (soprattutto nell'alta stagione), al quale la Regione Sardegna ha cercato di far fronte sviluppando una propria offerta.

Di certo la mobilità per la costruzione di un'offerta turistica in ambiti insulari è un elemento di grande importanza. Tuttavia, assume minore rilevanza (anche se sempre molto importante) in riferimento ad un turismo non di massa quale quello identitario. Il turista identitario, infatti, non segue un modello “mordi e fuggi” ma spesso considera il viaggio, inteso come spostamento da una destinazione all'altra, parte integrante della vacanza o dell'esperienza. Ecco che gli itinerari marittimi possono essere anche più lenti (slow tourism) che consentano di osservare il territorio oltre che trasferirsi da un punto geografico ad un altro.

La “lettura” dei collegamenti, che di seguito riportiamo anche in forma grafica, deve essere dunque interpretata alla luce di queste considerazioni.

Per SARDEGNA	Porto di partenza	Porto di destinazione	Compagnia	link
	Livorno	Olbia	Moby	http://www.moby.it/
			Sardinia Ferris	http://www.corsica-ferries.it/
	Livorno	Golfo Aranci	Moby	http://www.moby.it/
			Sardinia Ferris	http://www.corsica-ferries.it/
	Genova	Olbia	Moby	http://www.moby.it/
			Grandi navi veloci	http://www.gnv.it/it/
			Tirrenia	http://www.tirrenia.it/
	Genova	Porto Torres	Tirrenia	http://www.moby.it/
				http://www.gnv.it/it/
				http://www.tirrenia.it/
	Genova	Arbatrax	Tirrenia	http://www.moby.it/
				http://www.gnv.it/it/
				http://www.tirrenia.it/
	Civitavecchia	Olbia	Moby	http://www.moby.it/
			Grimaldi	http://www.grimaldi-lines.com
			Tirrenia	http://www.tirrenia.it/
	Civitavecchia	Porto Torres	Moby	http://www.moby.it/
			Grimaldi	http://www.grimaldi-lines.com
			Tirrenia	http://www.tirrenia.it/
	Civitavecchia	Cagliari	Moby	http://www.moby.it/
			Grimaldi	http://www.grimaldi-lines.com
			Tirrenia	



				http://www.tirrenia.it/
	Civitavecchia	Arbatrax	Moby Lines Grimaldi Tirrenia	http://www.moby.it/ http://www.grimaldi-lines.com http://www.tirrenia.it/
	Piombino	Olbia	Moby Tirrenia	http://www.moby.it/ http://www.tirrenia.it/
	Ajaccio	Porto Torres	SNCM	http://www.sncmitalia.it/
	Propriano	Porto Torres	SNCM	http://www.sncmitalia.it/
	Bonifacio	Santa Teresa di Gallura	Moby	http://www.moby.it/

Per CORSICA	Porto di partenza	di Porto destinazione	Compagnia	link
	Genova	Bastia	Corsica ferris Moby	http://www.corsica-ferries.it/ http://www.moby.it/
	Livorno	Bastia	Corsica ferris Moby	http://www.corsica-ferries.it/ http://www.moby.it/
	Piombino	Bastia	Corsica ferris Moby	http://www.corsica-ferries.it/ http://www.moby.it/
	Savona	Bastia	Corsica ferris Moby	http://www.corsica-ferries.it/ http://www.moby.it/
	Savona	Calvi	Corsica ferris Moby	http://www.corsica-ferries.it/ http://www.moby.it/



PROMO P.A.
FONDAZIONE

RICERCA ALTA FORMAZIONE PROGETTI



ASSOCIATA ALL'EUROPEAN FOUNDATION CENTRE E
ALL'EUROPEAN GROUP OF PUBLIC ADMINISTRATION - BRUXELLES

VIALE LUPORINI 37/57 55100 LUCCA - TEL.0583 582783/583342 FAX 0583 317352/1900211

N°80 Registro delle Persone Giuridiche della Prefettura di Lucca - P.IVA e C.F. 01922510464
info@promopa.it www.promopa.it



SISTEMA DI GESTIONE PER
LA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9001 2008



AGENZIA FORMATIVA ACCREDITATA
FORNITORE MERCATO ELETTRONICO CONSIP

7 CONCLUSIONI DELLE ANALISI

La conclusione che emerge da tutte queste analisi di mappatura, ricerca su fonti documentali, sul sentiment del web, dalle interviste con i testimoni privilegiati è l'ingente e variegato patrimonio materiale ed immateriale riconducibile alla cultura del mare ed alle civiltà marinare.

D'altronde come affermato dal Prof. Attilio Mastino nel corso del discorso di apertura del Symposium RETI – Isole e arcipelaghi, tenuto a Porto Conte nel giugno 2013, *“La geografia storica della Sardegna e delle isole del Mediterraneo e degli altri mari è innanzitutto uno spazio di intersezioni, di stratificazioni culturali, di contatti, di rapporti, di connessioni, di scelte: il mito antico esprime con vivacità le emozioni dei marinai e degli uomini di ieri e di oggi che operano in quel mare che innanzi tutto è una via che unisce popoli e mondi diversi.”*

Inoltre, il carattere insulare proprio in relazione alle sue caratteristiche orografiche (maggiore difficoltà di accesso dal mare e minore disponibilità di collegamenti e di trasporto) determina da una parte la creazione di caratteristiche uniche e comunque differenti rispetto a quelle provenienti dall'esterno ed una maggiore preservazione nel tempo di questi caratteri. Anche laddove vi è stata un'influenza esterna, il carattere insulare ha seguito una strada propria. Ne sono un esempio illuminate le chiese, pievi e cattedrali romaniche presenti in Sardegna ed in Corsica. L'uso dei materiali locali ha conferito a questi manufatti caratteri unici (per alcuni anche migliorativi rispetto allo stile di partenza). Inoltre, la loro collocazione in un paesaggio ed un contesto culturale insulare, ha fatto sì che molto spesso il carattere originale è stato preservato nel tempo molto di più di quanto non sia accaduto nei contesti di origine dove si sono verificati restyling determinati da influenze degli stili che si sono succeduti nel tempo.

I dati contenuti nel portale *sardegnaicultura.it* così come nell'archivio di Sardegna Digital Library, o nel portale Conservatoire du Littoral per quanto riguarda la Corsica, così come l'amplessima letteratura prodotta da Università (soprattutto in ambito storico-archeologico) e da riviste (tra le più significative pubblicazioni si citano le monografie di “Bell'Italia”, “Dove”, “National Geographic” e di “Darwinweb”), fanno emergere una ricchezza straordinaria in tutti i possibili ambiti suscettibili di valorizzazione a fini turistici e di sviluppo e di comunicazione dell'identità dei luoghi. Ciò, paradossalmente, può rappresentare una problematica; aspetto questo che il Gruppo di Lavoro

si è posto ed ha affrontato: quello della selezione degli elementi e dei caratteri del patrimonio materiale che identificano ed attorno ai quali costruire un circuito, una rete di itinerari legate alle rotte identitarie tra le due isole.

La principale problematica è che non si ravvisa un carattere “preponderante”, capace di identificare in maniera univoca ed incontrovertibile una rotta. Riprendendo le parole del Prof. Mastino, questo è il risultato (certamente positivo) della “stratificazione di segni che l’uomo nel tempo ha lasciato come valore storico-testimoniale. Non siamo nella situazione, ad esempio, della Rotta dei Fenici, dove l’elemento identitario è unico, noto e riconoscibile, o i grandi itinerari di pellegrinaggio, dove l’elemento spirituale è immediato.

In una recente pubblicazione sulla Via Francigena (*“La Via Francigena, il Senso di un Viaggio”*, edizioni Unicoop Firenze, Febbraio 2015), il prof. Franco Cardini (emerito medioevalista) a proposito del carattere identitario della Via Francigena e della sua riconoscibilità ha scritto:

“Nel comune sentire di tutti noi (escluso forse la pattuglia ristretta e un po’ noiosa di quelli che di professione fanno ricerca storica o archeologica), tutto è chiaro. La Via Francigena è l’antica strada che dall’Oltralpe attraverso la penisola italiana portava a Roma. Ci si andava in pellegrinaggio, e lungo il cammino si trovava di tutto: abbazie, antichi ponti, ospizi vetusti, boschi e paludi da attraversare, magari anche un po’ di brivido (la notte, i lupi, i briganti...); e naturalmente i templari. Per tacer dell’olio del vino, del cacio, dei panorami.”.

In questa descrizione vi sono una serie di elementi identitari riconoscibili e riconosciuti che rappresentano ciascuno elementi sui quali costruire strategie, progetti, iniziative, prodotti e servizi da promuovere e commercializzare e dunque capaci di creare ricchezza ed occupazione. A nostro avviso è questo ciò a cui bisogna tendere in relazione al processo di costruzione di rotte identitarie tra la Sardegna e la Corsica.

Sulla base di queste considerazioni, sono stati elaborati dei criteri per identificare i caratteri identitari che presentassero una serie di caratteristiche (meglio descritte in seguito) riferite ad una molteplicità di aspetti, quali la loro riconoscibilità, capacità di evocare suggestione, fruibilità, ecc,

ma anche (e soprattutto) una potenziabilità di sviluppo socioeconomico costruito attorno alla loro valorizzazione.

Per definire un “set” di caratteri identitari, ci si è basati su tutti i dati raccolti incrociando i risultati di tutte le analisi e, a partire da queste sono state elaborate le linee guida.

8 LE LINEE GUIDA

Per individuare le linee guida occorre dapprima delineare il “perimetro” definito dal gruppo di lavoro interdisciplinare per l’individuazione, l’analisi e la selezione dei caratteri identitari in linea con le finalità del progetto PORTI e con i risultati attesi conseguibili.

La ricchezza del patrimonio identitario della Sardegna e della Corsica ed in generale del Mediterraneo e del braccio di mare che delimita il territorio del P.O. Francia-Italia Marittimo, è talmente ampia e variegata che si rende necessaria una riflessione preliminare per individuare quella parte di patrimonio materiale e immateriale che maggiormente è suscettibile di una valorizzazione sia in riferimento alle caratteristiche dell’offerta sia a quelle della domanda.

Tra i molteplici obiettivi perseguiti per mezzo degli Itinerari Culturali si riscontrano la diffusione della cultura, l’educazione alla conoscenza ed alla tutela del patrimonio culturale e paesaggistico europeo. Pertanto, il turismo culturale rappresenta lo strumento principale per il conseguimento di tali obiettivi.

Il turismo identitario, è oggi un segmento importante del mercato più ampio del turismo culturale che risulta in costante crescita in sempre maggiori tipologie di utenze. Esso si “contrappone” al turismo cosiddetto di massa avendo caratteristiche sia dal lato della domanda che dell’offerta molto differenti se non antitetiche.

Dal lato della domanda è necessario avere ben in mente quali sono le caratteristiche ed i modelli di comportamento e di consumo del turista identitario.

Il profilo del turista identitario è quello di una persona generalmente adulta (25-70 anni) con un livello di cultura elevato, uno stile di vita aperto alle nuove esperienze ed alla condivisione e comunque caratterizzato dalla curiosità ed infine un livello di reddito medio-alto. Può inoltre disporre del suo tempo in maniera flessibile e dunque ciò gli consente di effettuare i suoi viaggi anche nei momenti di media e bassa stagione, che vengono preferiti alla alta per evitare l’affollamento delle destinazioni. Altre caratteristiche sono legate al fatto che è attento ai dettagli e al proprio benessere. Ha una discreta capacità finanziaria, ma non è superficiale, non ostenta e non

sperpera perchè il vero lusso è la conoscenza. Ama il genuino. È curioso, viaggia in compagnia per conoscere, fare e condividere esperienze che lo facciano sentire più ricco, incontrare altre persone. Usa la tecnologia ma è attento all'ambiente. Soprattutto, si distingue dagli altri tipi di turista per l'interesse molto spiccato nel conoscere luoghi e tradizioni locali al di fuori degli stereotipi costruiti e dalla volontà di relazionarsi in maniera attiva con il territorio e le popolazioni locali.

Il numero dei turisti che viaggia cercando sostenibilità, crescita personale e che vuole vivere la destinazione in modo autentico è in aumento e allo stesso tempo il mercato è saturo di pacchetti turistici tradizionali, che offrono le destinazioni più note.

Il turista ha bisogno di fare esperienze, di scoprire luoghi nuovi attraverso specificità ed eccellenze territoriali, di vivere la meta del suo viaggio attraverso esperienze autentiche.

Un ultimo aspetto da tenere di conto è relativo al fatto che il turista identitario, salvo rare eccezioni riferite ad alcune nicchie, vuole vivere il territorio a 360°. Non è mosso da una sola motivazione (storica, paesaggistico-ambientale, enogastronomica, ecc.), ma da una combinazione di motivazioni costruite, è vero, attorno ad una motivazione principale. Chi sceglie la sua destinazione perché in quel luogo può trovare il carattere identitario ricercato, dal quale è attratto (ad esempio, un tour delle vestigia nuragiche o puniche), nel momento in cui è presente sul territorio vuole anche cogliere gli altri elementi che caratterizzano la cultura materiale ed immateriale del luogo (artigianato tradizionale, enogastronomia, ecc.). Tutto ciò è tanto più vero per i diportisti, che senza dubbio rappresentano uno dei segmenti principali ai quali si rivolge l'offerta costruita su rotte identitarie, che una volta giunti in un porto hanno l'esigenza di conoscere il territorio circostante non solo di costa ma anche interno.

Dunque nella costruzione delle rotte identitarie occorre legare gli elementi identitari, che rappresentano l'attrattività principale ad altri caratteri (sempre collegati all'identità locale) di attrattività, per quel segmento, minore, o, per meglio dire, complementare.

La creazione di un'offerta di servizi e prodotti che voglia catturare l'interesse di questa tipologia di turista deve avere tutti gli elementi per soddisfare queste specificità. Deve inoltre essere

considerata rispetto all'offerta complessiva esistente in maniera tale da definirne il posizionamento competitivo.

Va comunque tenuto ben presente che la costruzione di un'offerta turistica basata su elementi identitari, come insegnano le esperienze condotte nella creazione e successiva valorizzazione e gestione degli itinerari del Consiglio d'Europa (Via Francigena, Cammino di Santiago de Compostela, Rotta dei Fenici, ecc.) è un percorso che deve essere pianificato in un orizzonte temporale di lungo periodo e richiede un ingente impiego di risorse finanziarie ed umane. Questi itinerari che oggi rappresentano il benchmark (in quanto buone prassi) di riferimento, partono da elementi identitari fortissimi e molto noti al grande pubblico. Già la Rotta dei Fenici ha un livello di notorietà inferiore ed infatti ha performance molto inferiori rispetto ai più noti.

Come scrive la prof.ssa Eleonora Berti (Università di Firenze e l'Institut Européen des Itinéraires Culturels) nella sua ricerca "Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa tra ricerca di identità e progetto di paesaggio", "Sono itinerari che hanno svolto, in passato, un importante ruolo nello sviluppo culturale, sociale, politico, economico dei territori attraversati e che possono rappresentare oggi insolite occasioni di riscoperta di culture dimenticate e di relazioni commerciali esistenti tra aree rurali e urbane, di recupero e valorizzazione delle identità di luoghi ricchi di memorie, radici storiche, segni, simboli, dispersi in paesaggi degradati dall'abbandono, alterati da un uso improprio e dal disordine dei territori.

Questi itinerari possono contribuire a riscoprire ed accrescere, nelle popolazioni, il sentimento di appartenenza ad una cultura europea fondata su un insieme di valori comuni, e una volta recuperati, riuscire a ricomporre la storia delle reciproche influenze, delle radici e dei patrimoni comuni e dell'evoluzione delle culture europee.

Occorre, quindi, sviluppare analisi e indirizzi metodologici utili ad integrare il paesaggio in progetti, piani e forme di gestione che operano nella programmazione e trasformazione del territorio alle varie scale: nella sua riqualificazione e recupero riferendosi a tutti gli interventi che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio, globalmente inteso."

La qualificazione di un itinerario, soprattutto in un contesto transnazionale, implica un significato ed una dimensione culturale che va oltre a quella puramente locale.

Gli itinerari si articolano su un determinato numero di elementi portanti, correlati ad un sito geografico transnazionale che per la sua rilevanza storica e culturale è capace di esprimere l'identità culturale.

Il Consiglio della Cooperazione Culturale ha enunciato una definizione di Itinerario Culturale Europeo che riassume sia gli elementi essenziali costitutivi di un progetto, sia gli obiettivi per cui è stato costituito. In essa si asserisce che "per itinerario culturale europeo si intende un percorso che attraversa uno o più Paesi (o regioni), e che si organizza intorno a temi di interesse storico, artistico o sociale europeo, sia in ragione del tracciato geografico dell'itinerario, sia in funzione del suo contenuto e del suo significato" (<http://www.culture-routes.lu>).

Purtroppo, la sola memoria storica dei siti non basta a trasformarla in ricchezza, è necessario, allora, agire seguendo linee di intervento capaci di rivalutare ed integrare le risorse culturali presenti.

Dare valore al territorio significa lavorare sulle proprie caratteristiche (paesaggistiche, culturali, ambientali, di organizzazione sociale ed economico-produttiva) per rappresentare e comunicare un proprio "brand character territoriale". Il brand character territoriale di un luogo rappresenta l'insieme della propria storia, del fare del presente e dell'idea di futuro che si costruisce e di come questo insieme viene percepito, vissuto e valutato sia dalla comunità locale stessa che dagli altri soggetti esterni ad essa.

Promuovere un territorio significa valorizzare il proprio brand character come l'insieme che lo rappresenta meglio nella sua unicità e distintività e parla di sé come di un luogo definito che non è solo geografico ma soprattutto uno spazio emozionale ed esperienziale che forma un'identità comune.

Promuovere un sistema locale significa lavorare all'interno di una visione dinamica di valorizzazione dei fattori e delle componenti che contribuiscono ad identificare e rendere noto e

distinto un territorio (il brand character) e a dargli quella reputazione (nel marketing viene riportata nel valore che si dà ad una marca) che aiuta a promuovere e dare valore al territorio stesso.

Nello specifico della costruzione dell'offerta turistica lavorare per la valorizzazione dei fattori che contribuiscono a formare un brand character territoriale ed a sostenere le caratteristiche di attrattività del sistema territoriale stesso.

Costruire un brand character territoriale significa formare una reputazione nel tempo coerente ed affidabile in linea con i valori che si intendono esprimere e comunicare.

Costruire un brand character territoriale significa costruire un'identità rappresentabile e fare delle scelte selettive che includono ed escludono linee di sviluppo e configurazioni contestuali e conseguentemente dei target di mercato di riferimento.

L'attrattività di un luogo (che potrebbe essere letta anche come un indicatore di vitalità del luogo stesso) esprime le capacità di offrire valore e vantaggi distintivi per chi ci vive, per chi vi si vorrebbe stabilire, così come per chi compra i prodotti che arrivano da quel territorio.

L'attrattività è un concetto ampio di valore che rappresenta il livello di interesse che (nel nostro caso) un territorio è in grado di esprimere. Dall'interesse di un turista, a quello di residenti e potenziali residenti, a quello di un'impresa, sino al valore maggiorato che assume un prodotto in considerazione del luogo di produzione (il "made in").

Lavorare sull'attrattività per un territorio significa lavorare su proprio brand character e sulle proprie capacità progettuali e realizzative che danno valore a tutti i «chi» sopra dettagliati.

Nel costruire dunque il brand character delle rotte identitarie tra la Sardegna e la Corsica, occorre dunque individuarne gli elementi di identità e di attrattività sulla base dei quali costruire un sistema complesso quale è quello dell'individuazione e gestione di una rotta identitaria.

Una rotta identitaria è un itinerario che si svolge lungo una via d'acqua e come suggerisce Maria Chiara Pozzana (architetto e paesaggista studiosa di itinerari e identità dei luoghi), *"il concetto di 'itinerario culturale' ormai da qualche anno si è aggiunto alla ampia serie di 'tipi' di beni culturali e tra tutti i beni culturali un itinerario è certo il più complesso sia come individuazione e*

riconoscimento del bene sia come progettazione e gestione. Inoltre un itinerario culturale si collega più di ogni altro al paesaggio che è a sua volta un bene culturale articolato e che comprende una serie di altri beni culturali. Connesso all'idea di 'itinerario' c'è quello di strada, di via, di movimento. Il primo modello di itinerario culturale è quello che segue le tracce di un antico cammino, di una strada storica che nei secoli ha mantenuto la sua funzione. Ma il concetto di itinerario è in realtà molto più vasto: si possono creare nuovi itinerari seguendo un tema, una tipologia di beni culturali o anche elementi legati alla produzione naturale o industriale di una regione. Un itinerario è un nuovo tipo di bene culturale allargato che collega tra loro beni culturali diversi od omogenei, creando un nuovo sistema di conoscenze. Un itinerario è comunque un processo mentale che si basa sulla individuazione di elementi esistenti o da creare, può essere perciò il risultato di un'analisi storica, ma anche di una progettazione ex-novo. L'itinerario, come strumento progettuale, consente così di avviare anche interventi concreti di salvaguardia e conservazione. "

Tutto ciò premesso, nel **definire le linee guida sulla base delle quali sviluppare le rotte identitarie** si è tenuto conto di alcuni aspetti trasversali che i caratteri identitari individuati devono possedere.

1. Riferimento alla cultura e civiltà del mare e marittima;
2. Rilevanza e riconoscibilità;
3. Emotività, intesa nel senso della capacità di suscitare emozioni e suggestioni sia a livello di immaginario che concreto;
4. Accessibilità, intesa come fruibilità del bene materiale o immateriale da parte del pubblico (turisti, residenti, diportisti);
5. Realizzabilità, intesa nel senso della possibilità di sviluppare un programma di valorizzazione e fruizione da parte del pubblico nel breve e medio termine e con un livello "sostenibile" di risorse;
6. Sostenibilità, intesa nella triplice accezione economica (la capacità di produrre reddito), sociale (la capacità di produrre occupazione), ambientale (la minimizzazione dell'impatto ambientale).

Nel definire le linee guida relativamente allo sviluppo ed alla valorizzazione delle rotte identitarie tra la Sardegna e la Corsica, è inoltre necessario considerare che si tratta di percorsi che prevedono la percorrenza di tratti di mare. Occorre dunque tenere conto che ciò implica che uno dei mezzi necessari alla loro fruizione è dunque un natante (a vela a motore, più difficilmente a remi). Questo fatto comporta alcuni aspetti peculiari:

- il fruitore deve disporre di un natante (sai che esso sia un armatore, che un charterista o che si avvalga di servizi di trasporto offerti da terzi);
- esistono una molteplicità di tipologie di natanti, differenti sia in relazione alla forza motrice utilizzata per il loro movimento, sia in riferimento alla loro grandezza;
- la navigazione è influenzata da diversi elementi atmosferici, in primis i venti che condizionano lo stato dei mari, e rendono gli itinerari più o meno difficili da affrontare e determinano un tempo di percorrenza delle tappe variabile di volta in volta.

I caratteri identitari, vengono intesi come sistemi di relazioni riconosciute e riconoscibili tra differenti risorse; dei quali è necessario valutarne la forza, intesa come permanenza e leggibilità nel tempo; delle dinamiche in atto e dei rischi di cancellazione e omologazione.

Ricerche desk (*sentiment* sul web) e *field* (interviste con testimoni privilegiati ed esperti di settore), hanno messo in evidenza alcune parole chiave che caratterizzano le rotte identitarie, la Sardegna e la Corsica e le loro civiltà del mare.

“Ambiente incontaminato, natura, spiagge, vela, sport, vino e olio, civiltà nuragica, Napoleone, Garibaldi, Repubbliche marinare, lingua sarda, lingua corsa, indipendentismo”.

Gli elementi identitari che possono caratterizzare le rotte marittime tra la Corsica e la Sardegna e che possono essere fattori di attrattività che richiamano anche l’immaginario collettivo (per non dover costruire da zero una identità di brand suscettibile di essere prima conosciuta, poi compresa e successivamente commercializzata, processo che richiederebbe un ingente quantitativo di risorse finanziarie ed umane e tempi lunghi), possono essere, tra i tanti a disposizione i seguenti:

1. Acqua

2. Aria

3. Terra

Il richiamo a tre dei quattro elementi rimanda innanzi tutto ad alcune delle caratteristiche principali che questi Isole hanno nell'immaginario collettivo: terre aspre, incontaminate modellate dagli elementi, selvagge; aspetti che da soli evocano suggestioni di viaggio. Inoltre, questi caratteri oltre all'aspetto evocativo e di facile identificazione, consentono di collegare i singoli percorsi, rotte e tappe ad un "filo rosso" comune per ciascuno di essi che prevede:

l'esplorazione dell'elemento **acqua** in relazione al mare (ed in alcuni casi dei corsi d'acqua interni) che trattando di rotte rappresenta "l'infrastruttura portante" e che di per sé rappresenta un'attrattiva (il viaggio, la traversata);

l'elemento **aria**, fa invece riferimento al vento che nelle due isole (come sarà descritto meglio in seguito) rappresenta un elemento di attrattività per il suo carattere di unicità (regimi di venti presenti solo in queste aree, che hanno permesso di creare una industria legata al turismo sportivo: vela e surf con competizioni di carattere internazionale che rappresentano l'eccellenza - vedi la Rolex Cup in Costa Smeralda, e centri di pari importanza – vedi il Centro velico della Maddalena) ed ha creato le condizioni per lo sviluppo dei commerci e delle civiltà marinare e dell'economia;

infine la **terra**, intesa come territorio: porti, spiagge, fortificazioni, e tutto il patrimonio materiale ed immateriale presente nell'entroterra, compreso il paesaggio come elemento culturale a se stante dotato di una fortissima attrattività proprio grazie alle specificità insulari. A questa famiglia di itinerari identitari è possibile collegare i molti itinerari sviluppati nell'ambito di altri progetti ed iniziative (i principali dei quali saranno descritti più avanti).

Rispetto alle proposte di rotte che si possono costruire sulla base delle linee guida e delle analisi storiche, economiche ed antropologico-culturali realizzate, si riporta la seguente tabella che indica il possesso o meno dei requisiti chiave individuati per ciascuna tematica individuata su una semplice scala di likert (alta, media e bassa).

<i>Tematica</i>	<i>Civiltà del mare</i>	<i>Rilevanza e riconoscibilità</i>	<i>Emotività</i>	<i>Accessibilità</i>	<i>Realizzabilità</i>	<i>Sostenibilità</i>
Acqua	<i>Alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Media</i>	<i>Alta</i>
Aria	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Media</i>	<i>Alta</i>
Terra	<i>Media</i>	<i>Alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Alta</i>

Sulla base di questi elementi abbiamo cercato di definire i contenuti di possibili ipotesi di rotte identitarie in Corsica ed in Sardegna. Abbiamo “costruito” delle rotte che possono essere percorse in tempi ragionevoli (una giornata) ma naturalmente le tappe di questo “circuito identitario” possono essere a loro volta costruite in maniera flessibile dal turista (o da chi offre servizi di trasporto e/o fruizione) in base alle sue esigenze (presenza di caratteri simili all’interno delle tappe), al suo mezzo di trasporto (è evidente che una unità a motore può compiere nella medesima unità di tempo tratti di mare ben più lunghi di una a vela), al tempo a disposizione. Riteniamo che la logica del “circuito” sia quella che offre maggiori possibilità di valorizzazione e gestione in quanto è possibile agire (sperando che ciò avvenga in maniera coordinata) sia a livello dell’intero circuito che a livello di singola rotta. Questo risulta tanto più utile se si considera che le due isole appartengono a Stati differenti con regole diverse, strategie differenti, bilanci disponibili diversi, tessuto imprenditoriale locale diverso, ecc. Il modello, inoltre è replicabile e trasferibile nelle altre aree del P.O. transfrontaliero, ed anche in questo caso è possibile collegare gli itinerari ad un circuito più ampio ovvero gestire le tratte in maniera autonoma.

Le rotte devono quindi essere articolate in tappe le cui caratteristiche di percorrenza tengano conto di questi aspetti. Questo fatto non deve essere letto come un limite bensì come un’opportunità. Si pensi, ad esempio, alla molteplicità delle tipologie di natanti in navigazione, è possibile costruire una molteplicità di offerte costruite intorno alle esigenze specifiche di ciascun target: dai megayacht alla cosiddetta nautica minore, passando per chi non ha la proprietà di un natante e intende o noleggiarne uno o prenotare una escursione affidandosi a imprese locali.

E' inoltre possibile classificare gli itinerari e le tappe in base ad un sistema che ne indichi la difficoltà (come ad esempio accade per gli itinerari montani o le piste dei campi da sci).

Abbiamo cercato di individuare sia negli elementi identitari che nella loro articolazione in rotte dei caratteri "universali" validi per tutti. Come spiega Bruce Chatwin nel suo libro *"Le vie dei canti"*, ciascun essere umano crea la sua strada percorrendola. Questo lo si comprende bene mettendo a confronto i racconti di più persone che abbiano percorso lo stesso itinerario: nessuno sarà uguale all'altro, vi potranno essere caratteri comuni ma con proprie specificità. La strada cambia secondo chi la percorre. La possibilità che si offre con le rotte proposte consente a ciascuno di creare il proprio viaggio fisico e metafisico.

Per ciascuno degli approdi toccati dalle rotte sono state indicate le suggestioni e le esperienze identitarie (tipiche di quell'area, quel territorio, quel braccio di mare) che possono essere gli elementi sui quali basarne la valorizzazione.

8.1 Le rotte delle due sorelle

Avvicinarsi dal mare alle due maggiori isole del Tirreno Centrale, scoprirne il fascino naturalistico, paesistico, storico. Penetrare al loro interno dai cancelli d'ingresso dei porti turistici alla scoperta dei tesori naturali, ambientali e architettonici. Cercare – e trovare – il filo rosso comune che lega questi due affascinanti territori da oltre 4000 anni attraverso tante comunanze che hanno superato le divisioni che la storia ha loro imposto.

"Homines de Bonifacio non possunt vivere non euntes ad partes Sardinie"

da una petizione presentata nel 1370 dagli abitanti di Bonifacio al doge di Genova Domenico Campofregoso, con la quale i Bonifacini chiedevano di essere esclusi dal divieto per i sudditi di Genova di attraccare negli scali sardi, divieto imposto in seguito alla ripresa delle ostilità tra Genova e i Catalano-Aragonesi.

8.1.1 SORELLANZA

Corsica e Sardegna, isole sorelle. Fanno parte di un unico basamento di roccia che, dal punto di vista geologico, è molto simile a certe zone della penisola iberica (Meseta) e della Francia meridionale (Montagna Nera). Condividono da migliaia di anni clima, prodotti della terra, lingua,

storia e cultura. Le due isole, quarta e seconda per dimensione nel Mediterraneo, si portano dietro oltre 4.000 anni di storia, di rotte mercantili e di varie genti del Mediterraneo che hanno influito in modo indelebile sulle loro entità culturali e paesaggistiche. Molti furono i popoli che le influenzarono: i Fenici, i Greci, i Romani, i Vandali, i Bizantini, i Pisani, gli Aragonesi, i Genovesi e reciprocamente loro stessi, i Sardi e i Corsi nelle loro varie etnie in uno scambio di reciproche attività, intrecci e condivisioni. Le due isole conservano nel loro territorio numerosi simboli e testimonianze del loro intenso passato: dai resti romani, come Aleria in Corsica e Tharros e Nora in Sardegna, ai ponti di epoca bizantina, alle costruzioni religiose pisane, come la chiesa di San Michele di Murato in Corsica e la santissima Trinità di Saccargia in Sardegna, alle strutture militari genovesi e aragonesi, come le torri di avvistamento sparse in quantità lungo le coste delle due isole. La lingua autoctona corsa del sud è molto simile al sardo, così come i caratteri somatici e comportamentali sono individuabili ai sardi, e in particolare a quelli del nord Sardegna con un chiaro riferimento alla comunità gallurese, mentre nella lingua del nord c'è un toscannizzazione dell'idioma, della toponomastica, dell'onomastica, che fu compiuta esclusivamente da Pisa, che ha lasciato in eredità un linguaggio dantesco del Due e Trecento con chiaro influsso di toscano arcaico temperato di sardo e una ricca varietà di canti popolari, proverbi, filastrocche, stornelli all'uso toscano.

8.1.2 COMPOSITE INFLUENZE

Le due isole, separate da un braccio di mare che anche in antico poteva essere percorso in mezza giornata, erano unite in età romana in un'unica provincia e territorialmente contigue anche sul piano economico e culturale. La Sardegna fu caratterizzata dapprima dall'urbanizzazione fenicia e in seguito dal dominio punico, mentre la Corsica conobbe la prima colonizzazione solo con la fondazione focea di Alalfe nel 565 a.c. e, dopo la battaglia del Mare Sardonio, l'avvio del dominio etrusco.

Della Corsica infatti gli antichi fanno menzione raramente. L'isola acquista grande significato e, si può dire, personalità cospicua nel Medioevo: diventa sempre più oggetto d'ammirazione in tempi a noi più vicini. Il dominio pisano si estende dal 1078 al 1284, dopo la disfatta della Meloria, ma il nome e i segni della signoria pisana si fecero sentire a lungo. Seguì il prolungato dominio genovese

dal 1284 al 1768, quando, con il trattato di Versailles, l'isola passa alla Francia un anno prima della nascita di Napoleone Bonaparte.

Tra il 1755 e il 1769 Pasquale Paoli riuscì a dare alla Corsica la Costituzione Paolina, primo stato europeo dotato di una costituzione democratica e moderna. La scrisse in italiano, la lingua colta della Corsica, e Paoli fu influenzato da Rousseau, e dalle sue idee illuministe che il patriota corso acquisì formandosi all'Università di Napoli. Durante il percorso independentista, Paoli si guadagnò la stima e il rispetto di grandi intellettuali, come lo stesso Rousseau, Voltaire e Boswell.

Anche la Sardegna nel periodo medievale dei giudicati, dopo aver ricevuto aiuto contro gli Arabi da parte delle flotte di Genova e Pisa, subì una crescente influenza delle due Repubbliche Marinare nella politica isolana. Tanto che dopo la battaglia della Meloria del 1284 gran parte dei territori del giudicato di Calari e il giudicato di Gallura finirono per essere inglobati nei possedimenti della Repubblica di Pisa; il giudicato di Torres finì invece, dopo la battaglia della Meloria, sotto l'influenza della Repubblica di Genova e delle famiglie genovesi dei Doria e dei Malaspina.

Un particolare legame si consolidò fra le due isole con Il Regnum Sardiniae et Corsicae istituito da papa Bonifacio VIII nel 1297, per dirimere la contesa tra Angioini e Aragonesi circa il Regno di Sicilia, che aveva scatenato i moti popolari noti come i Vespri Siciliani. Tra varie fasi, la storia del Regno di Sardegna attraversò l'ultimo periodo del Medioevo sotto la Corona d'Aragona, e poi di Spagna, passando dopo la Guerra di successione spagnola, il Trattato di Utrecht, quello di Londra, e dell'Aia, alla dinastia dei Savoia nel 1720, per poi giungere alla sua conclusione tra il 1847 (Unione Perfetta con gli stati di terraferma) e il 1861, con la proclamazione del Regno d'Italia, suo erede.

Durante il periodo spagnolo, il Regno di Sardegna dotò le coste sarde di innumerevoli torri costiere a difesa delle popolazioni dalle incursioni moresche.

8.1.3 INSEDIAMENTI E SERVITÙ

Un altro significativo tratto comune delle due isole è relativo all'insediamento all'interno dei territori, consolidatosi nel lungo periodo delle incursioni arabe e barbaresche dall'alto Medioevo a tutto il periodo di dominazione spagnola, che spinse un radicamento delle popolazioni autoctone sui crinali e nelle vallate montane, dato che tutte le maggiori città sul mare erano state fondate o

sviluppate dagli invasori, e che ha generato e consolidato ovunque un carattere comune tendente al particolarismo e alla riservatezza.

Dopo i tragici fatti della seconda guerra mondiale, che videro l'invasione della Corsica da parte delle forze armate italiane e pesantissimi bombardamenti alleati sulla Sardegna, nel dopoguerra le due isole condivisero un'altra tappa comune con una forte presenza militare e relative servitù territoriali – la Legione Straniera a Bonifacio, a Calvi e a Corte in Corsica e in Sardegna la Marina Militare alla Maddalena e i poligoni interforze a Perdasdefogu e a Teulada – che in qualche modo hanno contribuito, oggi che buona parte di questi vincoli sono decaduti, alla conservazione del territorio e alla sua salvaguardia da ulteriori sfruttamenti “civili”. Ma se una faccia del turismo è lo sfruttamento del territorio, spesso selvaggio, incontrollato, corrotto, l'altra faccia è il risultato economico e la ricchezza diffusa che questa pacifica “invasione” stagionale porta alle isole.

8.1.4 UNITE DAL VENTO

Le caratteristiche climatiche e l'intensa anemometria della zona, soprattutto nell'area del Mare di Corsica e Mare di Sardegna che si estendono a ovest delle isole, hanno trasformato quello che può essere talvolta considerato un cataclisma o almeno quando i venti soffiano in contenuta intensità anche soltanto un “fastidio”, in un'attrazione fatale per il vasto e appassionato popolo della vela nelle sue sfaccettate specialità.

Nel nord Sardegna è attivo da quasi cinquant'anni il Centro Velico di Caprera, la più qualificata e strutturata scuola di vela italiana, mentre a Porto Pollo, a poca distanza da Palau, è attivo il più dinamico centro di windsurf del paese e nell'area di Chia, a sud dell'isola, si concentrano kitesurfisti da tutto il mondo. Simmetricamente in Corsica la più rinomata scuola di vela d'Europa, i Glénans, hanno aperto a Fazzio, vicino a Bonifacio, la loro base mediterranea e nelle acque turchesi della costa lungo le Bocche di Bonifacio, riparate da decine di baie, si svolge una fra le più intense attività windsurfistiche di Francia.

Le radici comuni, un percorso millenario fianco a fianco, la condivisione di un destino di invasioni e di lotte per l'indipendenza, un carattere fiero e altero dei loro popoli, una natura forte, aromatica e fragrante e che per tutte queste concause è rimasta relativamente incontaminata,

nonostante gli insistenti e intensivi interventi speculativi in particolare degli ultimi quarant'anni, rendono l'avvicinamento, la scoperta e la visita delle due isole sorelle particolarmente affascinante.

Il diportista che vi sia avvicina con la barca propria o a noleggio trova oggi una rete di accoglienza specializzata, costituita da porti e approdi turistici, tutti moderni per quel prevalente insediamento interno che affonda le sue radici nelle invasioni moresche, da cui i turisti nautici possono partire per interessanti e coinvolgenti escursioni verso l'interno, tornando turisti di terra, alla ricerca delle radici di due terre tanto simili e altrettanto diverse.

8.2 LE ROTTE DI AVVICINAMENTO

Chi punta la prua sulle isole dal continente deve affrontare un braccio di mare di ampiezza variabile tra le 18 miglia che separano Capraia da Capo Corso alle 80 ~ 100 miglia tra la costa ligure – francese e Capo Corso, fino alle 100 ~ 160 miglia che separano Livorno, Monte Argentario e Ostia – Fiumicino dall'Arcipelago della Maddalena. Sono distanze tutte percorribile entro le 24 ore anche con una barca a vela di piccole-medie dimensioni, purché naturalmente non soffi uno dei potenti venti del III e IV quadrante, ovvero dal Libeccio (SO) al Maestrale (NO).

Dato che i venti del III e IV quadrante sono prevalenti lungo le costa occidentale, con medie che arrivano al 60 ~ 70 % in tutte le stagioni e con una variazione di intensità, maggiore in inverno che d'estate, e che lungo le coste orientali il regime dei venti è invece proveniente in prevalenza, soprattutto in estate, dal II quadrante, ovvero Scirocco (SE) e Mezzogiorno (S) con medie al 35 ~ 40%, una navigazione di periplo delle isole è più ragionevole che avvenga in senso antiorario.

Partendo quindi dal nord di ciascuna isola conviene scendere lungo la costa occidentale, augurandosi naturalmente che soffi un buon Maestrale, risalendo quindi per completare il periplo lungo la costa orientale, augurandosi ovviamente che soffi un buon Scirocco.

Profiliamo un periplo per ciascuna isola con una serie di suggerimenti di soste in porti suggestivi e sicuri o in ormeggi foranei altrettanto se non ancor più suggestivi, da praticare esclusivamente con meteorologia favorevole, e di possibili visite all'interno da ciascuno di questi ormeggi.

8.2.1 CORSICA, L'ILE DE BEAUTÉ

1C) Barcaggio, Capo Corso

Il montagnoso Capo Corso, ampiamente antropizzato soprattutto nel periodo genovese, termina a nord con due piccoli insediamenti Tollare e Barcaggio. Questo è fiancheggiato da una spiaggia di sabbia bianca, normalmente frequentata da mucche e vitelli che vi si sdraiano pacifici sulla battigia. Il fondo è ottimo tenitore. L'ormeggio è totalmente aperto ai venti del I (NE) e del IV (NO) quadrante. A terra si può percorrere a piedi il fascinoso Sentier des Douaniers, che in circa tre ore consente di arrivare, orlando la costa, a Macinaggio. Risalendo la strada con una vettura e giungendo al capoluogo del Capo, Ersa, si può arrivare al Moulin Mattei, produttore di un noto liquore corso, ricostruzione di uno dei numerosi mulini a vento storici che punteggiavano il Capo. La vista è impagabile. Scendendo dalla parte opposta si arriva a Centuri, emozionante porto pesca di aspetto ligure. L'isola della Giraglia, che segna il giro a volte turbinoso dei venti, spicca con le sue rocce scistose verdi.

2C) Calvi

La capitale dalla Balagne offre un porto molto ben attrezzato e sicuro in ogni condizione meteo. La cittadella, simbolo della città di Calvi, è il monumento e l'emergenza più imponente della città. Venne eretta durante l'occupazione genovese. La porta monumentale, tra due bastioni risalenti al XVI secolo, si trova proprio davanti all'antico Palazzo dei Governatori Genovesi costruito nel 1492 e diventato oggi una caserma dell'esercito francese. Calvi ospita la guarnigione del 2° reggimento paracadutisti della Legione Straniera con base all'aeroporto di Sainte Catherine. Salendo sul trenino a scartamento metrico, di cui Calvi è termini, si può arrivare a bassa velocità a l'Île-Rousse in 25 km lungo la costa. Oppure risalendo in auto il fiume Ficarella godere di un paesaggio montano e di un bagno in acqua dolce freschissima a pochi minuti dal mare.

3C) Porto e i Calanchi di Piana

L'ormeggio davanti alla vasta spiaggia di Porto, caratterizzata da un bosco rivierasco di eucalipti e sorvegliata dalla torre genovese quadrata, si può effettuare solo con meteo favorevole. A

ovest della località si estendono i poderosi Calanchi di Piana, bizzarra formazione geologica di granito rosso che si eleva fino a 400 metri sul mare e che al tramonto assume colorazioni rosso fuoco impressionanti.

4C) Ajaccio

La capitale della Corsica dispone di un porto perfettamente attrezzato, moderno, sicuro e accessibile in ogni tempo. Oltre alla visita della città e dei suoi monumenti napoleonici, è interessante il viaggio con l'altra linea ferroviaria metrica corsa, che si inerpica sulle pendici del Colle di Vizzavona, fino ai 1200 metri del passo, a circa 50 km, dopo il tunnel ferroviario di 4 km. L'ambiente, immerso nella grande foresta e a cospetto delle cime spesso innevate del Monte Oro, è di pura alta montagna. Con altri 30 km si può arrivare fino a Corte, l'antica capitale, il cuore dell'isola, dove Pasquale Paoli fondò l'università oggi a lui dedicata.

5C) Bonifacio

È lo scalo più suggestivo del periplo. Molto impressionante l'ingresso, una spaccatura quasi difficile da individuare tra le alte falesie in calcare bianco. Il paese è costruito attorno a una profonda insenatura simile ad un fiordo, all'interno delle quali sono anche state scavate nel tempo vani di vecchie case e magazzini. All'interno del fiordo si trova il porto turistico, ben attrezzato, sicurissimo in ogni tempo, dal quale salpano anche i traghetti che collegano regolarmente la città con Santa Teresa di Gallura, in Sardegna, da cui dista 15 km che vengono percorsi in circa un'ora di traghetto. Oltre alla visita alla città arroccata sulla sommità della falesia e alla salita di centinaia e centinaia di gradini, i camminatori possono inoltrarsi nel territorio in otto sentieri segnalati che si estendono verso nord-ovest e verso nord-est.

6C) Lavezzi e Cavallo

Le due isole fanno parte della Riserva Naturale delle Bocche di Bonifacio, parte del grande parco internazionale delle Bocche. Lavezzi, disabitata, è un ammasso di blocchi enormi di granito modellati dal vento che offrono ormeggi, con buon tempo, a est e a ovest. Imperdibile l'escursione

al cimitero della Sémillante, fregata francese che naufragò nel 1855 sulle rocce dell'isola col mare in burrasca, mentre trasportava truppe di rinforzo in Crimea. Nel naufragio perirono 695 uomini, parte dei quali sono sepolti nei due spogli e frugali cimiteri dell'isola. Cavallo, mondana e chic, rifugio di Vip internazionali, dispone di un porto attrezzato e moderno.

7C) Solenzara

Un porto moderno, ben attrezzato e ospitale accoglie i naviganti. Da qui con un'auto si possono risalire le pendici tortuose e selvagge del Col di Bavella, che tocca i 1218 metri, e offre una vista mozzafiato sulle imponenti pareti rocciose dalle creste frastagliate e con aria chiara, una vista spettacolare sulla costa occidentale. Ai piedi delle guglie del Massiccio di Bavella, la foresta è composta principalmente di pini e abeti. Il rilievo è famoso per le sue splendide guglie di granito rosa che raggiungono i 900 metri di altezza.

8C) Campoloro

È il porto mediano della costa orientale. Ben attrezzato, ben servito e capiente richiede tuttavia attenzione all'ingresso per i bassi fondali, non superiori a 3 metri. Da qui con un'auto si può effettuare un'escursione alle rovine romane di Aleria, 29 km a sud e al vasto stagno di Diana, una volta porto di Aleria, oggi bacino di ostricoltura, in mezzo al quale sorge un isolotto, detto dei Pescatori, composto di valve di ostriche. Lungo le sponde si possono gustare i molluschi la cui parte attaccata alla valva ha una consistenza più dura e un sapore più dolce rispetto al resto della carne, e a partire dal mese di novembre assume un deciso gusto di nocciola.

9C) Bastia

Seconda città dell'isola per dimensione e importanza, per lungo tempo capitale politica ed economica dell'isola, Bastia possiede un ricco patrimonio storico e culturale e un porto moderno di grandi dimensioni ed efficienza. Vero e proprio cuore della città, la ottocentesca Piazza San Nicola, lunga circa 300 metri e larga 90, una delle piazze più estese di tutta la Francia, invita al passeggio e al relax. La città vecchia è un angolo genovese con carruggi e panni stesi al sole. In auto o in autobus

salendo verso nord 9 Km si può visitare il piccolo borgo di Erbalunga, tranquillo e ricco di fascino a nord di Bastia. È un incantevole villaggio di pescatori proteso sul mare, con un piccolo porticciolo, e una torre che domina la vista. In auto in 28 km, passando per Oletta e Olmeta, si giunge a San Michele di Murato. Isolata a 475 m di altezza, la chiesa di San Michele si erge maestosa su un pianoro che domina il bacino di Bevinco. Costruita intorno al 1280, la chiesa risale alla fine del romanico pisano in Corsica. Famoso per il paramento in serpentino verde scuro e in calcare biancastro, l'edificio presenta una decorazione scultorea spesso naïf. L'eccezionale armonia che emana viene valorizzata dal paesaggio circostante, da cui la vista si estende fino a St-Florent e al Désert des Agriates.

8.2.2 SARDEGNA, ISOLA SENZA PARAGONI

1S) Santa Teresa di Gallura

Chiamato Porto Longone o Longosardo, per il suo fiordo profondo che sembra il corrispettivo sardo di Bonifacio, Santa Teresa si snoda su un promontorio che guarda a nord la costa meridionale della Corsica e le Bocche. Il centro abitato, caratterizzato da costruzioni basse, si sviluppa attorno a due insenature: quella di Porto Longone, in fondo alla quale c'è il porto, ben organizzato e attrezzato e di facile accesso, e quella di Rena Bianca, che racchiude una spiaggia di sabbia finissima e bianca. Una delle caratteristiche peculiari della conformazione della cittadina è l'impianto urbano composto da una rete viaria ortogonale. A piedi si può effettuare una piacevole escursione a Capo Testa che si estende 5 km a ovest dell'abitato e si raggiunge attraverso uno stretto istmo sabbioso formato da due spiagge. Il capo è caratteristico per le ciclopiche scogliere granitiche che sprofondano nel mare blu e turchese.

2S) Castelsardo

L'imponente roccia che si eleva per centinaia di metri sul mare sormontata dal castello fondato dai Doria nel 1102 attorno a cui si stende l'abitato di Castelsardo è visibile da decine di miglia di distanza e costituisce un punto notevole di immediata riconoscibilità. Il porto di 700 posti barca è moderno ed efficiente con servizi e attrezzature di prim'ordine. In auto a 4,5 km dalla città si può visitare la roccia dell'Elefante, un grosso masso trachitico e andesitico dal forte color ruggine,

notevolmente eroso dagli agenti atmosferici che gli hanno conferito il singolare aspetto di un pachiderma seduto. La roccia ha un'altezza di circa quattro metri. Originariamente il masso faceva parte del complesso roccioso di monte Castellazu dal quale si distaccò rotolando a valle.

3S) Porto Torres

Il secondo porto dell'isola ospita la Marina Turritana, moderno impianto da poco terminato che offre oltre 200 posti barca. La città offre al turista un ventaglio di occasioni attraenti, dalle vestigia romane, come il parco archeologico, il Ponte Romano il più grande ponte della Sardegna che, con le sue sette arcate, si estende per circa 135 metri sul fiume Riu Mannu, le terme Maetzke, Centrali e Pallottino e la Domus dei Mosaici. Testimonianze di periodi successivi sono la basilica di San Gavino in stile romanico, la più grande della Sardegna, posta nell'antico borgo dei "Bainzini", la Torre Aragonese dovuta all'ammiraglio Francesco Carroz nell'anno 1325, a scopo difensivo. La torre, imponente e a base ottagonale, si eleva per 14 m, con una larghezza di 13, ed è interamente realizzata in tufo, fuorché gli angoli, realizzati in trachite rossa, più resistente. Dalla città si può andare a visitare Sassari, in treno 24 km, attraente città ricca di monumenti aragonesi, spagnoli e sabaudi e di ambiente urbano omogeneo e di intenso interesse. In auto a 40 km si può visitare la più famosa chiesa sarda in romanico pisano, la santissima Trinità di Saccargia a Condrongianos, completata nel 1116 sulle rovine di un monastero preesistente per volontà di Costantino I giudice di Torres. A Porto Torres è ancora attivo uno dei più antichi cantieri italiani, quello dei fratelli Polese, mastri d'ascia che da 150 anni costruiscono gozzi torretani, spesso impegnati nelle regate di vele latine a Stintino.

4S) Stintino

Il Marina di Stintino è una recente struttura dotata di tutti i servizi e in grado di ospitare yacht fino a 80 metri. Il borgo, nato come supporto al carcere dell'Asinara alla fine dell'Ottocento, deriva il suo nome dal sassarese *sthintinu*, budello, riferito alla stretta insenatura attorno a cui sorse l'abitato, italianizzato in Stintino. Divenuta una località alla moda e frequentata da personaggi del bel mondo, ospita annualmente la più importante regata di imbarcazione a vela latina del Mediterraneo a cui partecipano anche 100 imbarcazioni tradizionali. Dal porto si può partire in

battello per visitare il Parco Nazionale dell'Asinara, il più spettacolare parco insulare costiero italiano con ricchissime flora e fauna e con il particolare asinello albino dell'Asinara.

5S) Alghero

È la piccola Barcellona di Sardegna, città d'influenza catalana, bilingue nella variante algherese riconosciuta come lingua minoritaria. È la città del corallo e delle aragoste, con un'intensa e antica storia risalente al neolitico. Il porto, situato a ridosso delle mura della città vecchia, è articolato in tre diversi bacini ed è attrezzato e organizzato per ogni genere di servizio. Dal porto in battello, o dalla città in autobus 25 km, si possono visitare le Grotte di Nettuno, formazione carsiche lunghe oltre 4 km, ricche di sale, laghi, balconate, immense stalattiti, risalenti a 2 milioni di anni fa. In auto a 40 km si può visitare Argentiera una delle più suggestive località dell'isola per la particolare bellezza e varietà di paesaggio con montagne costituite di pietra argentata che lambiscono la costa. L'antica miniera d'argento in disuso fa parte del Parco geominerario storico ed ambientale della Sardegna.

6S) Bosa

Bosa si trova adagiata nella valle del fiume Temo, l'unico fiume in Sardegna navigabile con imbarcazioni a basso pescaggio per circa 5 - 6km. Sa Costa, il borgo antico, è in parte arroccato sulle pendici del colle di Serravalle, in cima al quale si trova l'omonimo castello, edificato dalla famiglia toscana dei Malaspina tra il XII e il XIII secolo. Alla foce del fiume si è sviluppata la frazione di Bosa Marina, presso la quale si trova il porto che include quella che un tempo era l'isola Rossa, accanto alla foce, ora congiunta alla terraferma. Il Porto di Bosa offre 220 posti barca in struttura moderna ed efficiente, ben riparata dai venti occidentali, ma con ingresso consigliabile con mare poco mosso. Con il tender si può risalire il fiume e visitare la città e il suo castello un modo originale e inconsueto, unico in tutta la Sardegna.

7S) Capo San Marco

Capo San Marco è un promontorio nella parte meridionale della penisola del Sinis che chiude a nord il Golfo di Oristano e termina con una scogliera dove sorge l'omonimo faro. Da sud-est, quasi all'estremità del promontorio vi è un piccolo molo, che è stato attrezzato, nel periodo estivo, dalla

Provincia di Oristano con un parco boe per l'ormeggio per limitare i danni causati dalle ancore alla prateria di posidonie che si estende sul fondo. L'ormeggio si effettua con tempo buono, ma è ben protetto dai venti occidentali. A terra si estendono le rovine dell'antico insediamento di Tharros che sorge all'estremità S della penisola. Tharros fu fondata verso la fine dell'VIII secolo a.C. dai Fenici, divenne poi città romana dopo la prima guerra punica e venne quindi definitivamente abbandonata attorno all'anno 1050 d.C. per dare origine ad Aristiane, l'attuale Oristano. È un ormeggio archeologico unico nel suo genere, rivolto a ponente e arricchito dalla luce dorata del tramonto.

Spostandosi nel porto turistico di Torregrande, all'interno del Golfo di Oristano, modernamente attrezzato e dotato di tutti i servizi, si può visitare la città di Oristano e organizzare un'escursione alla imponente Giara di Gesturi, in auto 75 km, immensa colata di lava basaltica eruttata circa 2,7 milioni di anni fa dai crateri dei vulcani vicini oramai spenti. Il territorio è caratterizzato per il suolo particolarmente sassoso, ricoperto da sugherete e da macchia mediterranea, disseminato di piccoli specchi d'acqua raccolti in caratteristiche depressioni chiamate paulis che nei periodi invernali si riempiono d'acqua e in primavera sono coperte da una flora molto colorata. Queste sono utilizzate per abbeverarsi dagli ultimi cavalli selvatici d'Europa, i cavallini della Giara, che alcuni sostengono discendano da cavalli africani importati dai naviganti Fenici o Greci nel V-IV secolo a.C. Secondo altri era già stato addomesticato dalle popolazioni nuragiche un millennio prima e sarebbe quindi un discendente del cavallo selvatico presente in Sardegna già dal Neolitico. Ai piedi della Giara si estende il più straordinario complesso nuragico della Sardegna, Su Nuraxi, composto da una grande elemento centrale e da una cinquantina di capanne costruite in epoche diverse. È anche il maggior sito nuragico dell'isola.

85) Bugerru

Bugerru, villaggio minerario sorto nel 1864 sul fondo di una valletta affacciata sul mare, si è da poco riconvertito al turismo con l'apertura di un comodo porto turistico, unico tra Carloforte e Oristano. Fondato nel secolo scorso in una zona ricca di giacimenti, divenne in pochi anni un fiorente borgo minerario, centro direzionale della francese Société Anonyme des Mines des Malfidano. Il porto è in via di ultimazione e dispone di 350 posti barca prevalentemente per imbarcazioni di dimensioni limitate. Nella stessa Bugerru si possono visitare interessanti

testimonianze di archeologia mineraria e a Iglesias, 38 km in autobus, il Museo dell'Arte Mineraria, che illustra il mondo della miniera in Sardegna, e comprende un'importante raccolta di materiale fotografico d'epoca, di minerali, di modellini e plastici in scala. In auto, in 35 km verso nord si può raggiungere la spiaggia di Piscinas circondata per chilometri da dune tra le più alte d'Europa, modellate dal maestrale, di colore giallo ocra, solo punteggiate a tratti da cespugli di sparto, da gigli di mare e, verso l'interno, da ginepri e vecchi olivastri. Con un po' di fortuna si possono vedere i cervi che si spingono sino al mare e, nel mese di giugno, tartarughe marine che depongono le uova.

95) San Pietro

Nell'isola di San Pietro, frequentata già da Fenici e Romani, il porto di Carloforte è ampio, sicuro, ospitale e ben attrezzato. Carloforte fu fondata nel 1738, da una popolazione di lingua e origini liguri provenienti da Tabarca, piccola isola tunisina dove, nel 1542, erano sbarcate circa trecento famiglie provenienti da Pegli allo scopo di praticarvi la pesca del corallo ed il commercio in generale. I discendenti dei coloni espulsi da Tabarca e accolti sull'isola di San Pietro da Carlo Emanuele III di Savoia fondarono la città dedicandola al re e ancor oggi parlano in grande prevalenza la lingua di radice ligure. Nella zona è stata per molti anni attiva una tonnara che ha generato un'intensa cultura del tonno, in particolare tonno rosso "di corsa", e dei suoi derivati. Al Museo Civico si può vedere un modello di tonnara e tutto il ciclo di pesca e lavorazione del pesce.

105) Nora

L'ormeggio attorno al piccolo promontorio di Nora si può effettuare solo con meteo favorevole, essendo totalmente aperto ai venti del II (SE) e III (SO) quadrante. Ma se le condizioni lo permettono, potersi ormeggiare davanti al complesso archeologico della città di fondazione fenicia e in seguito punica, capitale del popolo dei Noritani, di cui rimangono ancora rilevanti e tangibili vestigia, è un'esperienza unica. Le rovine si godono già dalla barca e in pochi metri si può sbarcare e aggirarsi tra i monumenti come il teatro o ciò che resta del Tempio di Esculapio. In meno di un'ora a piedi si raggiunge la città di Pula, dove il Museo Archeologico conserva i più preziosi ritrovamenti di Nora.

115) Cagliari

Nella capitale dell'isola le possibilità di ormeggio sono molteplici, situate all'interno del grande porto commerciale. Marina del Sole, con 200 posti, Marina di Bonaria con 300 posti, Marina di Portus Karalis con posti fino a 90 metri, Marina di Sant'Elmo con oltre 1000 metri di banchine e, nel golfo, Marina Piccola ai piedi del promontorio della Sella del Diavolo, nel quale trovano posto circa 350 imbarcazioni. Sono tutti ormeggi moderni, ben attrezzati e dotati di tutti i servizi. L'ingresso è con ogni tempo. La visita della città merita più di una giornata. Tra le tante attrazioni della città particolare è la necropoli di Tuvixeddu, la più grande necropoli fenicio-punica ancora esistente. Si estende all'interno della città su tutto il colle omonimo ed è compresa fra il rione cresciuto lungo il viale Sant'Avendrace e quello di via Is Maglias.

12S) Isola dei cavoli

L'ormeggio attorno alla piccola isola granitica situata a meno di un miglio da Capo Carbonara è particolarmente suggestivo, sia per la morfologia rocciosa dell'isola che per la presenza dell'imponente faro alto 37 metri, costruito nel 1856 sui ruderi di una preesistente torre spagnola. Poiché l'isola fa parte dell'Area Marina Protetta di Capo Carbonara, è indispensabile seguire le regole di ormeggio emanate dal Parco per la protezione della flora subacquea, in particolare la posidonia. Tutta l'area è un florilegio di occasioni d'immersione, disseminata di straordinari scenari sommersi, caratterizzati da rocce granitiche che formano pinnacoli e bastioni, avvallamenti, spaccature e tafoni, sovente colorati dal giallo delle margherite di mare o dal rosso delle gorgonie. Nei pressi dei Variglioni dell'Isola dei Cavoli è normale incontrare branchi di barracuda mediterranei e seguirli nei loro pattugliamenti in cerca di cibo, grazie anche alla notevole trasparenza dell'acqua. Nelle acque meridionali dell'isola gli appassionati d'immersione potranno visitare la statua di granito alta 3,2 metri dedicata alla Vergine del Mare, patrona del naufrago e protettrice dei naviganti, opera dello scultore Pinuccio Sciola, posta sul fondo alla profondità di circa dieci metri.

13S) Porto Corallo

Nella nuovissima struttura di Marina di Villaputzu trovano posto 400 imbarcazioni fino a 30 metri assistite da servizi completi. La zona è quella del Salto di Quirra, ancora sottoposta a servitù militari, ma in estate non operativa. Quindi si possono trovare nel circondario spiagge

incontaminate, in un territorio non antropizzato e non sfruttato. Nel cuore di una natura vergine e selvaggia a 18 km in auto, si può risalire fino alle rovine del Castello di Quirra, che dall'alto dei suoi 296 metri, garantiva una posizione dominante e strategica e nelle varie epoche venne utilizzato per vari scopi: abitativi, funerari e militari. A causa della sua importanza politica, militare ed economica, il castello subì numerosi assedi. Avere il controllo del Castello di Quirra, significava avere il controllo non solo della costa, ma anche delle ricche miniere situate all'interno. Nelle vicinanze, circa 10 km, si può visitare il villaggio minerario di Baccu Locci, situato in prossimità delle sponde dell'omonimo torrente, in località Salto di Quirra, che rappresenta un esempio emblematico di architettura classica mineraria in Sardegna, risalente ai primi del Novecento. Il complesso minerario, che rimase in attività fino al 1965 per l'estrazione dell'arsenopirite, comprende circa trenta edifici di epoca storica e una ricca dotazione di rari impianti industriali per l'estrazione del minerale.

145) Arbatax

Ai piedi dell'impressionante massiccio di porfido rosso che compone il Capo Bellavista, il porto di Arbatax, recentemente ammodernato, ospita l'ormeggio turistico Marina di Arbatax, per circa 500 imbarcazioni con servizi completi e assistenza di ogni tipo. Grazie alla sua posizione strategica, Arbatax è la porta dell'Ogliastra. Dalla stazione ferroviaria sul mare, si può prendere il Trenino Verde dell'Ogliastra che attraversa i territori di Girasole, Villagrande, Elini, Arzana, Ilbono e arrivare a Lanusei. Il treno attraversa un territorio ricco di vegetazione, dove la linea ferrata, i ponti, le stazioni, le case cantoniere sembrano far parte da sempre del paesaggio, perfettamente inseriti in un contesto ambientale a volte raggiungibile solo con la ferrovia. E il treno si sposta alla giusta velocità, consentendo al viaggiatore di osservare e conoscere al meglio il paesaggio, la vegetazione, che lentamente cambiano procedendo sulla linea. In lontananza appare la maestosa catena montuosa del Gennargentu, la più alta in Sardegna, che riflette le sue cime sul lago Flumendosa. Lanusei, capoluogo dell'Ogliastra, posta a 1.100 metri sul mare, gode di una posizione straordinaria, con una vista impagabile sulla regione e sul mare antistante. È anche sede di un osservatorio astronomico aperto al pubblico.

155) La Caletta di Siniscola

Il moderno porto de La Caletta, situato vicino al Capo Comino, dispone di 300 posti barca attrezzati e serviti per ogni necessità. Da La Caletta in 4 km in autobus si raggiunge Posada che spicca torreggiante in mezza alla piana alluvionale del Rio Posada, sormontata dagli spalti del duecentesco Castello della Fava. In auto o in autobus a 53 km si trova Bitti, antico centro del nuorese nel cui territorio, a 13 km, si trova il Complesso nuragico di Su Romanzesu, villaggio nuragico esteso per oltre sette ettari risalente all'età del bronzo, vicino alla sorgente del fiume Tirso, che comprende il pozzo sacro, un centinaio di capanne, due templi, un anfiteatro ellittico a gradoni e una grande struttura labirintica. Bitti è anche celebre per i gruppi musicali a tenore, Tenores Remunnu 'e Locu e Mialinu Pira, impegnati internazionalmente a mantenere viva la tradizione musicale a cantoria sarda.

165) La Maddalena

L'ingresso tra le isole dell'Arcipelago della Maddalena è sempre un'esperienza emozionante. Gli stretti passaggi tra le isole, le secche che punteggiano le sue acque turchesi, la conformazione granitica dell'orografia circostante formano un paesaggio unico e spettacolare. L'insenatura naturale di Cala Gavetta, a sud dell'isola, è il porto storico di La Maddalena dalla seconda metà del XVIII secolo. Oggi è un porto comunale attrezzato che può ospitare imbarcazioni fino a 50 metri ed è dotato di tutti i servizi. Con la barca si può aggirare l'isola di Santo Stefano e ormeggiando al molo in pietra di Cala Villamarina inerpicarsi fino alla cava di granito rosa oggi in disuso, dove si trovano i pezzi della colossale statua di Costanzo Ciano, opera dello scultore Arturo Dazzi. La statua, alta tredici metri, avrebbe dovuto essere collocata sopra la tomba dell'ammiraglio, con dietro un fascio littorio sormontato da un potente faro. Il monumento doveva essere posto in un punto panoramico dei dintorni di Livorno in modo tale da essere visibile da più parti. Dell'incompiuta rimane la testa alta 3 metri.

Con una bella passeggiata di 6 km, attraversando il ponte della Moneta che unisce La Maddalena a Caprera, si giunge alla casa museo di Giuseppe Garibaldi, dove è sita anche la tomba in granito dell'eroe e sono conservati i suoi cimeli, tra cui la lancia di 9 metri con cui Garibaldi usava navigare verso la Corsica, che amava tanto, e da cui arditamente talvolta si spingeva fino a Nizza, sua città natale.

Tutti questi itinerari e rotte qui tratteggiati nei loro elementi essenziali e caratteristici, possono essere oggetto della costruzione di offerte di dettaglio per la loro fruizione da parte dei turisti ma anche dei residenti.

Di seguito riportiamo due ipotesi di approfondimento (uno per una destinazione della Sardegna ed una della Corsica) redatte con un linguaggio tipico delle letteratura di viaggio e delle guide turistiche, che potrebbero essere pubblicate su un supporto cartaceo o sviluppate in ambiente infotelematico (web, mobile, app, ecc.) anche all'interno del sito web del sottoprogetto B di PORTI.

8.2.3 BONIFACIO

Bonifacio, Bunifazzu in ligure bonifacino, Bunifaziu in còrso e Calcosalto al tempo dei Romani, è la città all'estremo lembo meridionale della Corsica.

La posizione geografica di Bonifacio ha contribuito a farne, secondo Paul Valéry, la "capitale pittoresca della Corsica". Città medievale, è come fosse un luogo "in capo al mondo", isolato dal resto dell'isola da un ampio e arido pianoro calcareo. Questo si affaccia sul mare con stupende scogliere bianche, alte più di 60 metri, battute dai venti, spesso burrascosi, e dalle onde delle Bocche di Bonifacio, lo stretto di 12 km che separa la Corsica dalla Sardegna. La città vecchia, intorno alla quale si ergono le fortificazioni, è appollaiata su un promontorio lungo e stretto che si distende parallelamente alla riva da cui è separata da un fiordo lungo 1.500 metri, in fondo al quale si apre il porto. Il fiordo, un tempo riparo nascosto per le navi militari, è oggi un approdo sicuro con tutti i tempi per le imbarcazioni da diporto.

8.2.3.1 Un po' di storia

Il luogo dove sorge ora Bonifacio era già abitato oltre 6.500 anni fa, come testimoniano dei reperti ritrovati in una delle numerose grotte che si aprono lungo le sue alte falesie.

Successivamente, l'insediamento fu occupato da mercanti greci e da militari romani, per poi cadere nelle mani delle numerose orde piratesche che scorrazzavano nel Mediterraneo.

Secondo la tradizione afferma il suo nome le fu attribuito in seguito, dovuto a Bonifacio II di Toscana che nell'833 eresse in questo sito un villaggio a difesa dalle incursioni dei Saraceni.

Abitata da coloni toscani, per due secoli rimase sotto il controllo della Repubblica marinara di Pisa fino a quando passò sotto il governo della Repubblica di Genova, alla fine del XII secolo, che espulse tutti i coloni di origine toscana alla fine del XV secolo.

Grazie alla sua posizione strategica sia dal punto di vista geografico, grazie alla quale è in grado di esercitare un controllo totale sulle bocche di Bonifacio, e alla conformazione del territorio, connotato da alte scogliere a picco sul mare, per cui la città vecchia, edificata sulla sommità delle falesie è accessibile solo dall'interno del fiordo, i Genovesi la fecero divenire una fortezza inespugnabile.

Tra i più aggressivi assalti alla città va ricordato quello condotto per cinque mesi nel 1420 dal re d'Aragona, durante il quale venne costruita una scala lungo la parete della scogliera per consentire l'approvvigionamento dell'acqua, chiamata "scalinata del re d'Aragona".

Un secolo dopo, la città di Bonifacio fu teatro di un nuovo assalto, questa volta da parte dei francesi e dei turchi, i quali riuscirono a massacrare la popolazione grazie anche a un'epidemia di peste che la spopolò proprio in quel periodo.

La città fu conquistata grazie all'inganno di un emissario genovese il quale permise che la guarnigione ritornasse sotto il dominio di Genova. Genova però la cedette alla Francia con il Trattato di Versailles del 1768.

Nel 1793 Napoleone quando era ancora un giovane ufficiale, comandò per alcuni mesi la guarnigione del forte.

Nel recente dopo guerra, prima di diventare la destinazione più amata e frequentata della Corsica, Bonifacio ha ospitato dal 1963 al 1983 il 2° Reggimento della Legione Straniera.

8.2.3.2 Il Bonifacino

A Bonifacio si parla la più antica varietà ancora in uso della lingua ligure: il bonifacino, dialetto genovese arcaico che corrisponde alla parlata importatavi dai coloni alla fine del XIII secolo.

Il dialetto “bunifazin”, malgrado i notevoli influssi corsi, si riconosce come ligure per la presenza dei principali tratti distintivi di questa lingua. La base della parlata sembra risalire alle varietà dialettali parlate in particolare nella Riviera di Ponente.

Dopo il passaggio della Corsica alla Francia nel 1768, per quasi un secolo, fino al 1860, le lingue più parlate nella cittadina furono il dialetto bonifacino e l'italiano. Dopo il 1860 cominciò un lento decadimento della lingua, con l'uso sempre maggiore del còrso e, soprattutto negli ultimi cinquant'anni, del francese. Il bonifacino ha mantenuto degli arcaicismi ed è inoltre stato influenzato molto dal còrso e, negli ultimi anni, anche dal francese.

Oggi il dialetto bonifacino è parlato sempre meno, in particolare dai giovani, anche se vi sono diverse iniziative che tentano di mantenerne viva la memoria e l'uso.

8.2.3.3 Un museo a cielo aperto

Bonifacio è come un museo a cielo aperto. Passeggiando tra i vicoli e le piazzette, è come fare un tuffo indietro nel tempo. Tutti i popoli che l'hanno abitata dal neolitico agli imperatori romani, dai dogi di Pisa e Genova, ai frati francescani e domenicani, alla repubblica francese hanno connotato la storia di Bonifacio e hanno lasciato molti edifici di notevole pregio.

Così a Bonifacio possibile visitare diverse testimonianze storiche, che sono edifici militari, edifici religiosi e architettura civile medievale. In un perimetro solo sei ettari, la città offre non meno di quaranta siti elencati, un vero e proprio museo all'aperto.

8.2.3.4 La Marina

È il quartiere del porto, disteso sulla banchina sud e dominato dall'imponente bastione che, un tempo, controllava l'accesso alla cittadella. In estate, gli alberghi, i ristoranti, i caffè e i negozi per turisti di questa zona della città sono animati da un'incessante attività che continua fino a notte inoltrata. Sulla riva Nord, che offre una serie di pontili per le imbarcazioni da diporto, si affacciano gli edifici moderni di 4 o 5 piani del quartiere di Giovasole, alcuni ad arcate o dotati di piscina, con i

loro diseguali tetti. Il patrono del quartiere della marina è Sant'Erasmus, protettore dei marinai. Ogni anno, la confraternita organizza due processioni: il 2 giugno per festeggiare il patrono e il 20 giugno, giorno di San Silverio, papa e martire del VI secolo, protettore dei pescatori di aragoste.

8.2.3.5 L'acquario

L'acquario di Bonifacio è situato in una grotta aperta i sul porto in Quai Comparetti n. 71. Di ridotte dimensioni, riassume con le sue tredici vasche la fauna presente nello stretto di Bonifacio, fra il sud della Corsica e il nord della Sardegna. È frutto di un'attiva collaborazione con i pescatori del posto che forniscono gli esemplari più rappresentativi raccolti durante la pesca. Svolge quindi un'importante opera di sensibilizzazione sia nei confronti dei turisti che visitano la struttura, sia nei riguardi dei pescatori stessi, lanciando l'importante messaggio di conoscere, amare e rispettare il mare. Le vasche sono tutte collocate nell'unica stanza, una grotta, che costituisce l'acquario. Sono alternate a diversi strumenti per la pesca quali reti, nasse ecc. La prima vasca ospita numerose specie di pesci rinvenibili lungo le coste: castagnole, tordi, donzelle e occhiate. Il fondale è abbellito da alcuni anemoni. Protagonisti della seconda vasca sono invece un grosso astice e una cernia. La terza vasca è una specie di "nursery": ospita infatti numerose uova di gattuccio e i piccoli nati durante la stagione. All'interno delle uova, costituite da sacchetti resistenti trasparenti, si possono osservare gli embrioni nei diversi stadi di sviluppo. Nella quarta vasca, disseminati fra le pietre, figurano differenti specie di granchi, insieme a murici e qualche ghiozzo. Nella vasca seguente colorano l'ambiente alcuni scorfani e dei pesci balestra. Nascoste nella sabbia, vi sono invece delle piccole torpedini elettriche. La sesta vasca, adornata da diverse specie di ricci, stelle e da qualche oloturia, ospita, nascosto tra le anfore, un polpo, mentre come rappresentanti del necton si hanno alcuni cefali. Si arriva a questo punto alla vasca più grande dell'acquario (circa mille litri): vi dimorano una grossa murena, un grongo, una cernia e un bell'esemplare di gattopardo e vi nuotano saraghi e occhiate. Le cinque vasche seguenti sono dedicate principalmente agli invertebrati e vi si possono osservare: anemoni, nudibranchi, stelle marine, diverse specie di granchi, cicale, gorgonie, il prezioso corallo rosso e altri interessanti organismi. L'ultima vasca è dedicata a un magnifico gruppo di aragoste. È aperto tutti i giorni da aprile a ottobre dalle 10 del mattino a mezzanotte e mezzo.

8.2.3.6 La città alta

Comprende la città vecchia, dall'atmosfera medievale, la cittadella e l'estremità ovest del pianoro, con il cimitero marino e la spianata di San Francesco. La cittadella va esplorata senza fretta, accedendo per la lunga scalinata, la Montée Sant-Roch che passa accanto alla piccola cappella di Saint-Roch costruita nel punto dove perì l'ultima vittima della grande peste del 1528, oppure salire per la carrozzabile N 198. Questa strada, costruita da Napoleone III, gira intorno al bastione dello Stendardo, che domina l'imboccatura di Bonifacio. Si lascia all'altezza della Colonna romana (scoperta sull'isola di San Bainzo), divenuta monumento ai Caduti, per poi seguire la strada di accesso al posto d'imbarco. La salita sulla sinistra consente di entrare nella città vecchia, attraversando una galleria scavata nel 1984 nel forte di San Nicola. Si esce dalla città per la Porte de France del 1854, alla quale si accede seguendo la rue Fred Scamaroni, l'unica via alberata di Bonifacio. Place du Marché e Place de la Manichella sono due ottimi punti per ammirare le Bocche di Bonifacio. L'edificio più antico di Bonifacio è la chiesa di Sainte-Marie-Majeure costruita dai pisani: vanta una loggia sotto le cui arcate si riunivano i notabili per le riunioni pubbliche. Interessante anche la cisterna comunale caratterizzata dalle ricche decorazioni in pietra. Uno dei pochi edifici gotici della Corsica si trova qui a Bonifacio ed è la chiesa di Saint-Dominique. Proseguendo verso ovest e uscendo dalla cittadella si incontra un pianoro sassoso chiamato il Bosco con due mulini a vento. Da qui è possibile visitare due suggestive cappelle sepolcrali e una galleria sotterranea scavata durante la seconda guerra mondiale che porta a una roccia a forma di timone. Da non perdere il camminamento di ronda che si snoda sulle fortificazioni e permette splendide vedute sui fiordi.

8.2.3.7 Il Monumento alla Legione Straniera

Fu inaugurato il 23 giugno 1963, data di arrivo della Legione Straniera a Bonifacio e rappresenta un legionario armato di sciabola che impugna la bandiera. Un tempo si trovava in una piazza della cittadina di Saida, confinante con gli altopiani algerini, dove era stato eretto in memoria dei Legionari caduti a Sud di Orano tra il 1897 e il 1902. Dalla attuale posizione in place Bir-Hakeim di Bonifacio, che domina il burrone di Carotola cinto da mura, la vista abbraccia, al di là

dell'imboccatura, il pianoro di Capello, occupato, nel 1420, dagli aragonesi che cercarono di penetrare la città.

8.2.3.8 Il cimitero marino

Dopo l'imponente cittadella occupata fino al 1983 dalla Legione Straniera su un impianto militare settecentesco, il promontorio su cui sorge la città si spinge verso il mare e termina con il cimitero marino, un luogo magico e rasserenante, nonostante la sua realtà di città dei morti. Le tombe sono casette bianche, ornate di elementi architettonici con i tetti rossi sormontati dalla croce. L'impianto ha la trama di una piccola città, con la piazza centrale, le vie su cui si affacciano le casette/tombe e i giardini. La sua reputazione si è diffusa oltre i confini d'Europa e attira molti fotografi, soprattutto al tramonto.

8.2.3.9 La leggenda della scala del re d'Aragona

Nel 1420 il re d'Aragona Alfonso V, in capo alla Sardegna, avrebbe voluto impadronirsi della postazione strategica rappresentata dalla città delle falesie. Di fronte alla resistenza dei bonifacini, in un ultimo disperato tentativo di riuscire a far risalire alle sue truppe quella rocca, fece scavare una scala in una sola notte. Naturalmente questa è una versione leggendaria, poiché in realtà la scala venne costruita dai francescani per accedere a una fonte d'acqua che avevano scoperto al livello del mare. Per rivivere la leggenda bisogna percorrere i 187 gradini e immaginare le navi aragonesi che stazionano lungo le scogliere.

8.2.3.10 65 metri di altezza in 187 gradini

La discesa è ripida, la vista si allarga sul mare, punteggiato di gabbiani. L'ombra della roccia calcarea rinfresca e i gradini si scendono facilmente. Naturalmente non essendoci ascensore, poi toccherà risalirli. Ma arrivati vicino al livello del mare un piccolo sentiero inaspettato, come se ci si trovasse sul ponte di una nave Aragonese, conduce in pochi metri di fronte a una grotta che cela l'ingresso all'antica fonte dei francescani, delimitata da un piccolo accesso al mare, che emana fresco. Sedendosi all'ombra e assaporando un momento di tranquillità, ci si prepara alla risalita.

8.2.4 ESCURSIONI

8.2.4.1 *In mezzo a due mari*

Bonifacio permette di nuotare sia nel Mar di Corsica sul lato ovest, che nel Mar Tirreno sul lato est. Con 70 chilometri di coste circostanti, Bonifacio offre una collezione completa di tutti i possibili tipi di spiagge: spiagge sabbiose, calette nascoste, isole di varie dimensioni e luoghi idilliaci sempre circondati da acqua cristallina e turchesi.

8.2.4.2 *Spiagge*

Dalla Montée Sant-Roch parte un ripido sentiero che conduce alla Plage de Sotta. Una caletta di ciottoli stretta fra le falesie e lambita da un incantevole mare straordinariamente turchese. Con un altro sentiero che parte dall'avenue Sylvère-Bohn si può raggiungere Plage de la Catena e Plage de l'Arinella.

Per vivere un luogo davvero isolato e lontano dalla folla dei turisti si può raggiungere a piedi il calanco Tre Punti in 15 minuti. È un angolo ideale per un bagno e un pic-nic, ma totalmente privo di ombra.

8.2.4.3 *Isola Piana*

A 6 chilometri da Bonifacio davanti alle rovine romane di Piantarella si estende l'isola Piana, una distesa di sabbia ricoperta di arbusti e di profumata macchia mediterranea. Dista solo 300 metri dalla costa, e si può raggiungere a piedi guadando la laguna turchese e cristallina formata dalle sabbie bianchissime che caratterizzano tutte le spiagge attorno a Bonifacio, camminando su un fondale di 50 – 80 centimetri. Oppure si può noleggiare una canoa, un gommone o un'imbarcazione rigida da Piantarella Nutic, +33 (0) 4 95513989 e passare una giornata facendo il periplo dell'isoletta.

8.2.4.4 *Riserva Naturale di Bocche di Bonifacio*

Per oltre quindici anni, la Riserva Naturale di Bocche di Bonifacio, ora incorporata in un Parco Marino Internazionale, gestisce e protegge l'ecologia locale.

Bonifacio è ricca di specie rare e protette. Il substrato calcareo di Bonifacio ha permesso lo sviluppo di circa 80 diverse specie di orchidee selvatiche, alcune rarissime, che non si trovano in nessun altro luogo in Francia. Alcuni uccelli migratori marini, come la berta maggiore o la procellaria, e cetacei di

diverso genere, dal delfino comune al delfino bianco-blu alle balene, si riescono a osservare talvolta anche dalla costa.

8.2.4.5 I sentieri

In simbiosi con la natura incontaminata, preservata dalla cementificazione, sono percorribili diversi sentieri segnalati. Con il prezioso aiuto della Riserva Naturale di Bocche di Bonifacio, il Conservatoire du Littoral e del Consiglio Generale, sono accessibili otto sentieri. Godersi una passeggiata “verde” consente di scoprire lungo i percorsi spesso delimitati da muretti a secco, numerose “baracuns”, vecchie casette rurali, e una flora eccezionale.

8.2.4.6 Sentiero di Bruzzi

Pianottoli, sulla RN 196, prendere la direzione Caldarello, passare la chiesa e il cimitero e prendere una strada sulla destra. Dopo il campeggio Kevano di nuovo a destra e parcheggiare due chilometri più avanti nel parcheggio del Conservatoire du Littoral.

Durata 2 h circa.

8.2.4.7 Sentiero di Campu Rumanilu e Pertusato

Partenza dalla cappella Saint-Roch, al faro di Capo Pertusato e alla spiaggia di Sant'Antonio. Prendere la strada asfaltata che si affaccia sulle scogliere alte 80 metri da cui si può godere di una spettacolare vista della cittadella e della Sardegna.

Durata da 45 minuti a 1 h e 30 minuti.

8.2.4.8 Sentiero di Capo di Feno

Dalla spiaggia Paraguan, si scopre una passeggiata che si snoda tra la macchia mediterranea profumata e passa anche da agglomerati di rocce per raggiungere la spiaggia della Tonnara.

Occorrono buone scarpe da passeggio, perché il corso è relativamente impegnativo.

Durata 4 h e 30 minuti circa.

Sentiero de la strada Vecia e Madonnetta

La partenza della passeggiata, proveniendo dal porto, si trova appena prima del campeggio Araguina. Questo circuito vi permetterà di godere della spiaggia di Catena e quella di Paraguan, passando per il calanco di Fazio.

Durata 3 h circa.

8.2.5 ARTIGIANATO D'ARTE

Gioielli, coralli, posate, gallerie d'arte dipinti o sculture. Gli artisti e gli artigiani sono molti a Bonifacio.

- Coltelleria des Terrasses d'Aragon

Rue Doria

Tel. +33 0(4) 95730334

30 anni di esperienza e DI qualità. Ampia selezione di coltelli della Corsica realizzati a mano.

- La Maison du Liege

97, Quai Comparetti

Tel. +33 (0)4 95731460

Oggetti in sughero, un materiale che non manca di sorprendere. Peso leggero, impermeabile, resistenza al fuoco ... il negozio riflette la diversità dei suoi usi.

- La Boutique du Corailleur

3, place Montepagano

Tel. +33 (0)4 95731146

Cell. +33 (0)6 07313955

Ampia scelta di gioielli per tutti i prezzi realizzati con il prezioso "oro rosso" che viene dalle acque profonde delle Bocche di Bonifacio.

8.2.6 I PIACERI DELLA GOLA

8.2.6.1 I salumi

Sono l'espressione più tipica della gastronomia insulare grazie al gusto prelibato della carne dei maiali che, allevati in libertà, si nutrono di castagne, ghiande e di erbe odorose. Questo eccellente sapore naturale è ulteriormente esaltato grazie ad un processo di affumicatura eseguito sul "fucone" con legno di castagno. Sono famose due specialità, affumicate e lardellate, il "lonzu" o lonza, di filetto di maiale, e la "coppa", un salume arrotolato fatto con la lombata del maiale. Altrettanto gustoso è il "prisuttu", prosciutto crudo che si accompagna molto bene ai fichi freschi, e gli scuri "figatelli", salsicce affumicate fatte di frattaglie di maiale (rognoni, cuore, fegato).

8.2.6.2 I formaggi

Il più famoso è sicuramente il "brocciu" (brousse in francese) di cui la madre di Napoleone, Letizia Bonaparte, era molto ghiotta. Si tratta di un formaggio fresco di pecora o di capra fabbricato con siero mescolato a latte riscaldato e sbattuto. Con il brocciu si preparano molti piatti come frittate, crostate, crepes o frittelle. Da ottobre a giugno si mangia al naturale o zuccherato, accompagnato dalla grappa. Se salato, si conserva tutto l'anno. È possibile trovare anche formaggi di capra o di pecora stagionati e molto forti, il più famoso dei quali è il Niolo.

8.2.6.3 I vini

Nel sud dell'isola, si trovano vini rossi, rosati e bianchi con denominazione "Porto Vecchio" e "Figari – Pianottoli".

8.2.6.4 RISTORANTI

L'an Faim *****

7 Montee Rastello,

Tel. +33 (0)4 95730910

La Petite Culotte *****

9 Rue Longue

Tel. +33 (04) 20009188

Le Pialincu *****

23 Rue Saint Dominique

Tel. +33 6 09241195

Ciccio ****

6 rue Saint Jean Baptiste

Tel. +33 6 16988168

L'auberge Corse ****

Place d'Armes

Tel. +33 (0)4 95108655

U Castille ****

7 Rue Simon Varsi

Tel. +33 (0)4 95730499

Le Voilier ****

81 Quai Comparetti

Tel. +33 (0)4 95730706

La Semillante ****

51 Quai Comparetti

Tel. +33 (0)4 95730834

Cantina Doria ***

Rue Doria

Café de la Poste ***

6 Rue Fred Scamaroni

Tel. + 33 (0)4 95730458

L'Emeraude ***

Quai Comparetti

Tel. +33 (0)4 95731567

Les Voyageurs ***

15 Quai Comparetti

Tel. +33 (0)4 95730046

8.2.6.5 NUMERI UTILI

- Ufficio Municipale di Turismo

2, rue Fred Scaramoni

Tel. +33 (0)4 95731188

- Port de Plaisance

Quai Noël Beretti

Tel. +33 (0)4 95731007

Canale VHF 09

- Gendarmerie

rue St, Nicholas

Tel. +33 (0)4 95730017

- Centre Hospitalier

Lieu dit Valle

Tel. +33 (0)4 95739573

8.2.6.6 INDIRIZZI UTILI

- Tam Tam – noleggio biciclette

Rue Paul Nicolaï Bonifacio

Tel. +33 (0)4 95731159

Cell. +33 (0)6 81 31684

- Boni Ship – articoli da mare, da barca e da surf

Quai Nord Bâtiment Orto Dolce

Tel. +33 (0)4 95730412

- Sub Dadou – articoli subacquei

21, Montée Rastello,

Tel. + 33 (0)4 95730915

Cell. + 33 (0)6 19651229

- Générale - Bonifacio – banca

38 Rue Saint-Erasme

Tel. +33 (0)4 95730249

- Comptoir Bonifacien – alimentari

9 Rue Saint-Jean Baptiste

Tel. +33 (0) 4 95735854

- Marché Utile Quai Comparetti – minimarket

4 Quai Jérôme Comparetti

Tel. +33 (0)4 95730313

- A Bitiga – prodotti alimentari del territorio

5, Monté Rastello

Tel. + 33 (0)4 95247306

8.3 BOSA

Navigare su un fiume, osservare gli avvoltoi, esplorare il territorio su un treno storico

Bosa, caratteristica città storica, adagiata nella valle del fiume Temo, unico fiume in Sardegna navigabile per circa 5 – 6 chilometri. Il borgo antico di Sa Costa con le sue caratteristiche stradine, il castello di Serravalle costruito dai Malaspina tra il XII e il XIII secolo, le antiche torri spagnole, il birdwatching agli ultimi grifoni, avvoltoi che nidificano nell'entroterra, la possibilità di scoprire un territorio circostante di grande bellezza e fascino con vari mezzi, compreso uno storico trenino,

67

sono le attrazioni di questo scalo. Alla foce del fiume si è sviluppata la frazione di Bosa Marina, presso la quale si trova il porto che include quella che un tempo era l'isola Rossa, ora congiunta alla terraferma.

Il Porto di Bosa offre 220 posti barca in struttura moderna ed efficiente, ben riparata dai venti occidentali, ma con ingresso consigliabile con mare poco mosso.

8.3.1.1 Un po' di storia

Bosa si stende sulla riva destra del fiume Temo, l'unico navigabile della Sardegna, a pochi chilometri dalla foce. Le origini della città risalgono ai Fenici. In epoca medievale, per sfuggire alle incursioni piratesche, il borgo si spostò alle pendici del colle di Serravalle sotto la protezione della famiglia Malaspina.

Il suo fascino è indiscutibile, con i fabbricati di Sas Conzas (magazzini un tempo adibiti alla concia e alla lavorazione delle pelli) che si specchiano nelle acque calme del fiume e il quartiere di Sa Costa tutto stradine e scalinate dove ancora qualche donna siede sull'uscio a lavorare il filet. L'imponente castello Serravalle di Bosa, venne fatto costruire dai marchesi Malaspina dello Spino Secco, nel 1112. Questi nobili Lucchesi, giunsero in Sardegna con la spedizione dei mercanti e guerrieri organizzata dalle repubbliche marinare di Pisa e Genova, alle quali il Pontefice Giovanni XVIII nel 1016 aveva promesso diplomi di investitura qualora avessero liberato la Sardegna dalle invasioni dagli arabi.

Del castello rimangono le torri e il muro di cinta, al cui interno è rimasta in piedi la chiesa di Nostra Signora di Regnos Altos, costruita nel '300, la quale custodisce un ciclo di affreschi medioevali unici in Sardegna recentemente restaurati. Nella località campestre di Calamedia, sulla sponda sinistra del Temo, sorge la ex cattedrale romanica di San Pietro, in trachite rossa, fatta costruire tra il 1062 e il 1073 dal vescovo Costantino de Castra. La chiesa, sorta negli stessi luoghi che videro l'avvicinarsi dei Fenici, dei Punici e dei Romani, assunse la denominazione di extra muros quando la popolazione, per non soccombere alle incursioni saracene, si trasferì sulla sponda destra del fiume ed è considerata uno dei capolavori del Romanico in Sardegna.

La via più importante della città, Corso Vittorio Emanuele, era anticamente chiamata Sa Piatta per indicare, appunto, la strada principale. Lungo i lati della strada si innalzano gli edifici più antichi di Bosa dove vivevano le famiglie nobili, come il Palazzo di Don Carlo. Una componente che caratterizza il paesaggio fluviale bosano è la coltivazione dell'olivo sui versanti collinari che costeggiano entrambe le sponde del Temo. La flora e la fauna della valle sono fortemente influenzate dalla presenza del fiume; dal punto di vista faunistico questa è un'area molto importante in quanto ospita molti esemplari di avvoltoio grifone. Inoltre, sono presenti nella riserva specie come il nibbio reale, l'aquila reale, l'aquila del Bonelli e il falco pellegrino.

8.3.1.2 Le torri spagnole

Disseminate lungo tutto il litorale, colpiscono ancora per la loro imponenza, le antiche torri edificate in periodo spagnolo (XVI – XVIII secolo) a difesa delle coste sarde allora minacciate dalle incursioni barbaresche. Costruite tutte per lo più con tufi trachitici, pietre reperite in loco, le torri occupano posizioni dominanti rispetto al territorio, laddove il paesaggio aspro e selvaggio non garantiva un difficile approdo. In realtà s'iniziarono a costruire torri difensive costiere già durante il dominio pisano, ma solo all'indomani della battaglia di Lepanto (1571), quando la Spagna modifica la sua politica anti barbaresca da offensiva a difensiva, se ne intensificò la costruzione. Da questo fervore edilizio non rimasero escluse le coste limitrofe a Bosa, da Capo Marargiu alla marina di Tresnuraghes, tanto che nel giro di pochi chilometri videro la luce ben cinque torri, Bosa, Argentina, Colombargia, Foghe, Ischia Ruja. Le torri di più piccole dimensioni avevano generalmente lo scopo di avvistare e segnalare eventuali pericoli, mentre le più grandi erano destinate alla difesa pesante e per questo meglio equipaggiate.

8.3.1.3 Torre di Bosa

Fu costruita nella metà del XVI secolo sugli affioramenti trachitici dell'Isola Rossa, allora staccata dalla terraferma, a difesa di quel tratto di mare prospiciente la foce del Temo e la stessa città, più esposto ai pericoli ed anche il più ambito dalle incursioni nemiche. La torre è la più grande ed imponente di questo tratto di costa e il suo diametro interno supera i tredici metri.

Torre Argentina, costruita sul promontorio di Punta Argentina a 33 metri sul mare, aveva il compito di avvistare e segnalare l'arrivo del nemico. È costituita da un solo piano con volta a fungo e vi si accedeva tramite un ingresso collocato a tre metri dal suolo.

Torre di Colombargia sorge su un piccolo promontorio a breve distanza dalla frazione di Porto Alabe. La torre, di medie proporzioni, fu edificata in forma cilindrica, unica della zona, dove prevale la forma troncoconica.

Torre di Foghe, edificata in località Punta di Foghe a 70 metri sul mare, interamente in basalto oggi presenta seri danneggiamenti e cedimenti nella parte sinistra dell'ingresso.

Torre d'Ischia Ruja conosciuta anche col nome di Toròlo è attualmente in precarie condizioni statiche.

8.3.1.4 ESCURSIONI

Risalire il fiume a bordo di una barca d'epoca.

È un'esperienza che in Sardegna si può fare solo a Bosa. Il fiume Temo percorribile per circa sei chilometri nel tratto che va dalla foce fino alla chiesa di San Pietro, offre la possibilità di ammirare la città da una prospettiva inconsueta. Lungo il percorso s'incontrano le concherie, antichi edifici destinati dal '700 alla concia delle pelli, testimonianza di archeologia industriale, che connotano l'aspetto della riva sinistra del fiume. Sulla sponda opposta si affacciano i palazzi ottocenteschi, sovrastati dal quartiere medioevale di Sa Costa e dal castello Malaspina. Superato il vecchio ponte in trachite e la cattedrale dell'Immacolata si arriva all'ex cattedrale di S. Pietro.

8.3.1.5 La valle del fiume Temo

L'escursione nella valle del Temo, è un'esperienza unica. Si esce dall'abitato di Bosa costeggiando i bei "giardini" fino ad arrivare a Monte Mattagiana e Monte Crispu da dove inizia un percorso caratterizzato da strapiombi, e lungo la Costa Su Tippi da falesie e gole. Il panorama sul fiume diviene spettacolare a Costa Barrasumene dove le pareti di roccia trachitica arrivano quasi fino ai 400 metri a ridosso di Silva Manna, dove vegeta una foresta di sughere secolari.

8.3.1.6 Alla ricerca degli avvoltoi

Lungo i costoni trachitici dell'entroterra bosano si può ammirare il volo planato degli ultimi avvoltoi presenti in Sardegna. Nella Bibbia il grifone è spesso citato come simbolo di maestà e potenza mentre in India la religione dei Parsi affida addirittura agli avvoltoi il sacro compito di consumare le salme dei propri defunti.

Nell'immaginario occidentale, però, gli avvoltoi spesso sono stati associati a sventure, a funesti presagi, a forze misteriose e occulte da cui rifuggire così negli ultimi secoli, in modo particolare dalla metà del 1900 la loro sistematica persecuzione li ha portati quasi ovunque, in Europa, sull'orlo dell'estinzione.

In Italia i grifoni sono quasi scomparsi, non fosse per Bosa, uno dei pochi luoghi in cui ancora nidificano.

I novanta esemplari superstiti della Sardegna fanno sovente la spola tra Capo Marargiu (una delle maggiori aree di nidificazione, dove il Comune di Bosa ha acquistato centosessantacinque ettari di terreno per realizzare un'oasi protetta) e l'altopiano di Campeda, nell'entroterra, dove facilmente trovano carcasse di bestiame allo stato brado di cui nutrirsi.

Durante il periodo riproduttivo, quindi, tra novembre e gennaio, è facile scorgerli impegnati in evoluzioni aeree che fanno parte del rituale dell'accoppiamento ma per tutti il resto dell'anno è probabile incontrarli mentre veleggiano in alto nell'azzurro dei cieli.

Se scegliete di trascorrere una giornata fuori dal comune e desiderate ammirare il re dei cieli sardi nel suo ambiente naturale è possibile prenotare un'escursione sulle tracce dei grifoni contattando Antonello Cossu (tel. 0347 5482718) o Saverio Biddau (tel. 0347 7691333), dell'Associazione Callis, guide naturalistiche del territorio di Bosa e Macomer, che da anni organizzano escursioni dedicate all'osservazione di questi volatili, nel rispetto delle regole di discrezione necessarie alla tranquillità di una specie tanto rara.

8.3.1.7 Con il treno verde tra vulcani estinti e vigneti

La tratta ferroviaria che percorriamo col trenino verde è la vecchia linea ferroviaria che collegava Macomer con Bosa inaugurata il 26 Dicembre 1888. Chiusa, dopo varie vicissitudini nel 1990, è stata riaperta come linea turistica nel 1995.

Il percorso si snoda tortuoso dal mare verso l'altipiano proponendo aspetti geomorfologici assai diversi fra loro: la costa aspra e selvaggia con le tipiche falesie a picco, l'ambiente sedimentario dove milioni di anni fa si estendeva un mare caldo abitato da numerose specie animali e quello vulcanico con i basalti provenienti dal centro eruttivo del monte Sant'Antonio, un vulcano ormai estinto e i boschi di querce e macchia mediterranea. Il viaggio permette di venire a contatto con alcuni degli aspetti peculiari del territorio, dal verde lussureggiante dei vigneti di malvasia, alle affascinanti rovine dell'abbazia cistercense di Santa Maria di Corte, al fascino misterioso del nuraghe Succuronis.

Per prenotazioni o informazioni tel. 0785 374258, 348 1544724 esedrasardegna@bosaweb.it

8.3.2 LA CULTURA A BOSCA

8.3.3 I musei

8.3.3.1 Galleria e musei comunali

La casa Uras-Chelo, nota come Casa Deriu, rappresenta il modello classico di abitazione borghese dell'Ottocento. La data incisa in un fregio della facciata, 1838, è ascrivibile con tutta probabilità non tanto alla sua edificazione, quanto a un restauro massiccio, in seguito ad un accorpamento di diverse unità abitative più piccole.

8.3.3.2 Pinacoteca Melis

Oltre il piano nobile nel quale si possono ammirare ancora gli arredi, il parquet e la tappezzeria originali, la casa ospita mostre temporanee e la "Raccolta permanente del pittore-ceramista Melchiorre Melis (1889-1982).

8.3.3.3 Pinacoteca Atza

Il polo museale è stato recentemente arricchito dalla donazione che l'artista Antonio Atza ha fatto alla città. La Pinacoteca dedicata interamente alle sue opere occupa il primo piano dello stabile di fronte al museo " Casa Deriu" in corso Vittorio Emanuele.

8.3.4 L'artigianato

8.3.4.1 La filigrana

Bosa vanta una tradizione orafa molto antica e di grande pregio le cui origini risalgono a quegli stessi Fenici che la fondarono. Quest'arte è stata sapientemente arricchita in epoca catalana tanto da rendere gli artigiani di Bosa abili maestri nella lavorazione della filigrana d'oro e del corallo, l'oro rosso, considerato tra i migliori del mondo per la compattezza e per la varietà delle gradazioni cromatiche, un tempo pescato copiosamente al largo delle coste bosane.

La tecnica della filigrana è basata sulla preparazione di un filo, più o meno lungo, grosso e regolare, anticamente fatto a mano, con l'ausilio del calore e dei primi rudimentali utensili; successivamente la tecnica si perfeziona con l'uso del laminatoio e della trafilatura in acciaio e in pietra dura. La filigrana sarda è di due tipi: "a giorno" e "a notte". Nella prima il filo è come sospeso in una armatura di sbarrette; nella seconda è invece applicato sopra la lamina che compone il gioiello. La decorazione del tipo "a giorno", anche per esigenze strutturali, è per lo più a spirale, semplice, doppia, contrapposta. La filigrana "a notte" invece compone sulla lamina fantasiosi motivi floreali o geometrici ed è spesso unita alla tecnica della granulazione. Questa è eseguita applicando, con infinita pazienza e precisione, i granelli di metallo fuso nella posizione desiderata. La fusione si ottiene scaldando col cannello piccoli segmenti di filo; il metallo raffreddandosi si rapprende in piccole regolari sferette anche di appena un millimetro di diametro.

Gli oggetti più diffusi sono anelli, soprattutto d'oro, orecchini, spille e pendenti, medaglioni, scatoline e reliquiari.

8.3.4.2 La cultura popolare bosana

Le tradizioni sia civili che religiose, offrono al visitatore momenti di grande suggestione. Il primo appuntamento dell'anno è quello del Carnevale. Per l'occasione Bosa esplode in un carosello di

maschere tradizionali ed estemporanee. In primavera gli appuntamenti di rilievo sono la settimana Santa, ricca di processioni religiose, la festa dei SS. Pietro e Paolo che fa riaprire per l'occasione la cattedrale romanica di S. Pietro, che viene raggiunta in barca dai fedeli; la festa Patronale dei SS. Emilio e Priamo e quella di S. Isidoro, dedicata al mondo contadino. In estate i due appuntamenti principali, di grande impatto scenico sono la festa dei pescatori alla prima domenica d'Agosto, dedicata a Santa Maria del mare loro protettrice, che viene accompagnata, lungo il fiume da un pittoresco corteo di barche addobbate; nel secondo fine settimana di settembre la festa dedicata a Nostra Signora di Regnos Altos che popola i vicoli del centro storico dei cosiddetti "altarittos", realizzati dagli abitanti del quartiere di Sa Costa, e di lunghe tavolate in cui turisti e residenti si mescolano gustando bevande e piatti tipici della gastronomia locale.

8.3.4.3 Il coro di Bosa

Risalgono alla fine del 1400 i documenti che parlano della pratica del canto corale a Bosa. Città Reale e sede vescovile, Bosa aveva una cattedrale e una cappella corale con un maestro e con precisi impegni esecutivi nel corso dell'anno liturgico. Il canto corale, durante il periodo spagnolo, si è mantenuto non solo come accompagnamento alla liturgia, ma è anche uscito dalle chiese per prestarsi a dare voce alle gioie e ai dolori della vita quotidiana. Così è nato il Coro di Bosa. Chi ne ascolta con attenzione le melodie e quella particolare "timbrica", riconoscerà le sue radici nella monodia gregoriana, nel corale bizantino, gli influssi arabi e successivamente ispanici, nonostante gli adattamenti alla sensibilità e al gusto contemporanei. Il Coro di Bosa canta a traggìu. Il significato dell'espressione non è chiaro. Potrebbe voler dire, come suggerisce M. L. Wagner, "in bel modo", con "bella maniera" (unu bellu traggìu). Ma potrebbe anche derivare dal comune "trazzare", trascinare. Un'altra suggestiva ipotesi farebbe derivare l'espressione dal canto del τράγῳ, il canto del caprone, che accompagnava e caratterizzava l'antica tragedia classica. Dal punto di vista musicale il coro si è sforzato di mantenere inalterata la struttura, l'andamento e la modalità di esecuzione degli antichi canti, che sono intonati dal basso o dal tenore, che cantano in ottava l'uno rispetto all'altro. Il repertorio dei canti del Coro di Bosa è molto ampio. Spiccano, per la bellezza della costruzione armonica, s'estudiantina, sa massaggina, il "Vocione" (oghe longa) e le varie ottavas tristas.

Del coro di Bosa si sono occupati musicisti e musicologi ormai di quattro o cinque generazioni: dagli studi tardo-ottocenteschi di Gavino Gabriel a quelli di Nicola Valle e Michele Scarfò, di Clara Gallini, Diego Carpitella, di Maria Margherita Satta, per venire, da ultimo, ai contributi del più importante etnomusicologo sardo della seconda metà del Novecento, Pietro Sassu, che ha dedicato a Bosa e ai suoi canti uno studio attento e continuo. La regista danese Olla Rasmussen ha posto il Coro di Bosa al centro di un lungometraggio che ha raccolto un vasto consenso di pubblico e di critica e una imponente presentazione a Copenaghen, nel 1998.

8.3.4.4 PER I SURFISTI

A Bosa Marina, in prossimità dello stabilimento bar-ristorante Chelo sul Lungomare Mediterraneo, c'è il luogo di raduno del Wind Surfing Club gestito da quattro ragazzi che si alternano per impartire corsi sulle acrobazie praticabili in acqua.

Il club è operativo sette giorni su sette ma lavora su appuntamento e noleggia le attrezzature utili per praticare tutte le specialità da tavola, surf da onda, windsurf, kitesurf e wakeboard anche per chi è già capace di destreggiarsi con la tavola e non ha bisogno di scuola. Per informazioni e prenotazioni: Giuseppe, 328 1544912

8.3.4.5 10 COSE DA NON PERDERE A BOSCA

1. Visitare i mercati, il martedì, dalle 8,30 alle 12.00 in Via Garibaldi per comprare i prodotti locali e il venerdì Il mercatino dell'antiquariato in piazza Gioberti a caccia dell'occasione per soddisfare la voglia di un acquisto d'epoca.
2. Camminare sulla strada che porta alla diga, a est della città, che sembra una scultura enorme nella valle per godere della campagna incontaminata, dei boschi, del fiume, dei sentieri.
3. Passeggiare nel labirinto di vie di Sa Costa. Cercare gli animali incisi nel portone di Scala Portella, la pietra in Via Muruidda con scritto "1607", la casa violetta, e dopo prendere un caffè nel chiosco sulla strada panoramica.
4. Ascoltate il coro di Bosa. il martedì e il venerdì, dalle 19.00 alle 21.30, nella loro cantina in Via Santa Croce.

5. Esplorare la foce del fiume, verso nord, dove si trovano gli scogli, le piscine naturali e proseguire il sentiero che porta a Cala e' Moro e Sos Puppas.
6. Cenare all'aperto, in uno dei tanti ristoranti buoni in città con i tavoli all'aperto. Si mangia veramente bene e allo stesso tempo si gode il passeggio.
7. Prendere il trenino verde, attraversando l'agro di Bosa e dintorni e godendo di vedute indimenticabili. Parte dalla stazione vecchia di Bosa Marina.
8. Fare un'escursione nella baia di Bosa, oppure sul fiume prendendo il battello che parte dal Ponte Vecchio.
9. Ammirare i quadri e le sculture alla galleria MAP, al Museo Casa Deriu e alla Pinacoteca Antonio Atza, che si trovano tutti al Corso.
10. Imparare la storia industriale bosana della concia delle pelli al Museo delle Conce e il restauro della zona delle concerie. Si trova tutto nel pittoresco quartiere artigianale di Sas Conzas, in riva al fiume.

8.3.5 I PIACERI DELLA GOLA

8.3.5.1 La malvasia

La Malvasia di Bosa DOC è un vino nobile da meditazione, ottimo anche per aperitivi e dessert, ottenuto dal vitigno Malvasia di Sardegna, che ha ottenuto anche importanti riconoscimenti internazionali e una ricca letteratura che porta le firme di autorevoli esperti come Luigi Veronelli.

Nel XVII secolo la Malvasia aveva una vasta diffusione su buona parte del mercato della Sardegna. Dalla vinificazione del vitigno Malvasia si producono due vini DOCG, la Malvasia di Bosa e la Malvasia di Cagliari. Estremamente differenti fra loro, quello forse più vicino all'originale è la Malvasia di Bosa. Invecchiato adeguatamente il ceppo bosano esprime appieno le potenzialità di un vitigno ricco di retrogusti e sapori mediterranei. Dalla Malvasia si traggono pure liquori, mentre lo Spumante è un demi-sec molto apprezzato. Questa tipologia di vitigno, con tutta probabilità introdotta in Sardegna dai bizantini, tra il VI e il IX secolo d.C., attecchì particolarmente bene nell'area bosana e nel Campidano di Cagliari. Alcuni pensano che la Malvasia sia arrivata in due

momenti distinti. Effettivamente non si potrebbe spiegare altrimenti la diversità, anche consistente, dei due vitigni che rispondono al medesimo nome.

La Cantina della Planargia offre la possibilità di conoscere a fondo l'affascinante mondo della viticoltura planargese.

8.3.5.2 La cucina bosana

Pennette ai ricci

Ingredienti: mezzo kg di pennette; 1 kg di ricci; olio d'oliva; 2 spicchi di d'aglio; 3-4 uova.

Avendo lo strumento adatto aprire i ricci non sarà particolarmente difficile. In mancanza ci si dovrà arrangiare con le forbici per dividerli in due, lungo la circonferenza. Una volta aperti raccogliere con un cucchiaino le uova che momentaneamente andranno conservate in un bicchiere.

Soffriggere gli spicchi d'aglio, che dovranno successivamente essere eliminati, aggiungendoci una puntina di peperoncino. Nel frattempo portare a cottura le pennette, scolate ben al dente, versatele nel tegame e, a fuoco lento, fatele terminare di cuocere e insaporire nell'olio. Intanto sbattere le uova e, continuando a rimestare, aggiungerci le uova di ricci precedentemente conservate. Versate la pasta nella zuppiera, aggiungete la salsina di uova e ricci, mescolate il tutto e servite a tavola.

Razza al limone

Ingredienti: una razza di 800 gr; 2 limoni, una cipolla bianca grossa; una testa d'aglio; un cucchiaino di zucchero; 6 foglie di alloro; 1 cucchiaino di maizena; mezzo bicchiere di vino bianco; 4 chiodi di garofano, sale grosso, sale fino, olio per il fondo di cottura, possibilmente di semi.

Pulire e tagliare a rombi la razza escludendo la parte centrale, mettere sul fuoco una pentola con l'acqua ed una presa di sale grosso, mettetevi la razza e farla raffreddare, spellarla e metterla in una pirofila. Prendere un tegamino non molto grande, preparare per il fondo, mettere l'olio, la cipolla tagliata a julienne, le foglie di alloro, il succo dei due limoni, l'aglio, il vino. Far cuocere per 10 minuti, aggiungere la buccia tagliata finemente, lo zucchero e la maizena; far rapprendere il tutto,

unire per ultimo i chiodi di garofano e versare sulla razza. Far riposare e insaporire il tutto per circa due ore; servire con fettine di limone e un'insalatina di campo.

Fave con lardo

Ingredienti per 6 persone: 500 g di fave secche – 500 g costine di maiale – 100 g di lardo – 2 pomodori secchi – 1 spicchio d'aglio – 3 finocchietti selvatici – ½ cavolo verza (o bietole) – cipolla – pane carasau.

È il piatto di carnevale di quasi tutta la Sardegna.

Mettere a bagno le fave per una notte. Preparare un trito con i pomodori secchi, il lardo, l'aglio, la cipolla e far rosolare in poco olio. Aggiungere la carne, le fave, il cavolo verza tagliato a listarelle e il finocchietto selvatico. Coprire con acqua, salare e lasciar cuocere per circa 1 ora e mezzo, a fiamma bassa. Servire la zuppa sopra un foglio di pane carasau.

Cassola – zuppa di pesce

Ingredienti: 1 kg di pesce misto da zuppa; 150 g di pomodori secchi; 8 fette di pane; 1 cipolla; 1 spicchio d'aglio; 1 mazzetto di prezzemolo; 1 peperoncino; olio extravergine d'oliva, sale.

Pulire molto bene i pesci e lavateli sotto l'acqua corrente. Tritate finemente la cipolla, l'aglio, il prezzemolo, il peperoncino e i pomodori secchi, ammollati precedentemente in acqua.

Soffriggere tutti gli odori nell'olio quindi allungare con due mestoli d'acqua, salare, lasciare bollire per 5 minuti circa e cominciare ad aggiungere i pesci, avendo cura di partire dai più grandi perché impiegano più tempo a cuocere. Servire la zuppa in piatti fondi insieme a due fette di pane abbrustolito.

8.3.5.3 RISTORANTI

L'Essenza *****

viale Mediterraneo, Bosa Marina

tel. 0785-373013

Il Localino Bosa Marina *****

viale Mediterraneo, Bosa Marina

tel. 345 030006

La Margherita ****

Parpaglia, Bosa

tel. 0785 373723

Mangiaimbuto Vineria ****

Piazza Modoleddu, Bosa

tel. 0785 373736

Trattoria Sa Nassa ****

Piazza Duomo, 2, Bosa

tel. 348 528150

Real De Catorce ****

viale Mediterraneo, Bosa Marina

Sas Covas ****

Loc. Sas Covas, Bosa

tel. 328 7561689

Sa Pischedda ****

via Roma, 8, Bosa

tel. 0785 372000

Stella Maris ***1/2

via C. Colombo, Bosa

Al Galeone ***1/2

viale Mediterraneo, Bosa Marina

tel. 0785 373525

8.3.6 NUMERI UTILI

-Porto di Bosa, Nuova Darsena Via Sas Covas

Tel. 346 1585719, fax 0785 372191,

info@portodibosa.com, VHF canale 09

-Ospedale 0785 225100

-Croce Rossa 0785 373818

-Carabinieri di Bosa 0785 373116

-Guardia di Finanza 0785 373356

-Capitaneria di porto – Guardia costiera 0785 375468

-Comune di Bosa 0785 368000

-Soccorso Stradale (Team Desogus) 0785 374938 - 329 6286086

8.3.7 INDIRIZZI UTILI

- Laboratorio Orafo Vadilonga - P.zza IV Novembre, 11

tel.0785 373148

- Gioielleria Vadilonga - P.zza IV Novembre, 23

tel. 0785 377247 Fax +39 0785 373.406

- Bosa Diving Center, piazza Paul Harris, Bosa Marina

tel. 0785 375649 – 335 8189748

www.bosadiving.it

- Bosainfo, via Montenegro 81°

tel. 334 8977053

- Nautica Pinna e Sevizi Srl – noleggio imbarcazioni

Via Sas Covas, 17

tel. 0785 373554

- Poseydon Di Canu Christian – articoli di pesca

via Giovanni Pascoli, 7

tel. 0785 373914

- Arcai Maria – edicola

Viale Alghero, 7

- Poste Italiane

Via Pischedda, 1

Tonarelli Distribuzione – centro commerciale

Lungo Temo Alcide De Gasperi

9 COLLEGARE LE ROTTE MARITTIME AGLI ITINERARI GIÀ PROGETTATI

Un'altra linea strategica attorno alla quale costruire dei percorsi legati alle rotte identitarie tra la Sardegna e la Corsica è quella di collegare le rotte marittime agli itinerari già progettati (ed in molti casi già operativi) all'interno del P.O. Transfrontaliero e al percorso della Rotta dei Fenici.

In questo modo sarà possibile allargare l'offerta (estendendola al patrimonio identitario ed alle risorse dell'entroterra) e beneficiare dei vantaggi derivanti dalla notorietà sviluppata da queste reti ed itinerari. Questa operazione riferita al P.O. Transfrontaliero, oltre che auspicabile è possibile in quanto, da un'approfondita analisi dei progetti e dei materiali prodotti e dalle interviste con funzionari del Segretariato Tecnico del Programma, è emerso che tutti gli itinerari, valorizzazioni ed interventi hanno riguardato elementi del patrimonio materiale ed immateriale che possiedono forti caratteri identitari, spesso unici, certamente tipici della cultura e della civiltà delle isole gemelle. Inoltre, spesso le finalità risultano dei progetti e degli interventi risultano essere le medesime: la valorizzazione dei beni culturali a fini turistici ed anche con finalità di riscoperta dei valori identitari ad essi legati da parte della popolazione locale, la costruzione di un percorso di promozione congiunta tra risorse localizzate nella costa e quelle delle aree interne (e viceversa).

Per renderci un'idea di quanto affermato riteniamo utile riportare un passo tratto dal Piano di Valorizzazione del Patrimonio marittimo-costiero della Regione Autonoma della Sardegna che ben esprime i concetti di convergenza.

"4.1.3 Possibilità di fruizione del patrimonio culturale legato al mare e alla navigazione

In una prospettiva di messa in moto di dinamiche e sinergie che mettano insieme una visione puntuale dei servizi culturali a disposizione dei territori immediatamente adiacenti alle strutture semaforiche, fari e vedette risulta interessante valutare la stretta interazione tra la tipologia di domanda turistica ed il ruolo che possano svolgere le zone interne. A seconda della stagionalità dei flussi e della destinazione d'uso e/o messa in valore dei siti affidati alla Conservatoria delle coste potremo individuare potenziali nicchie di sviluppo e di crescita sostenibile delle componenti della filiera cultura – ambiente – territorio.

Negli ultimi decenni la Sardegna ha visto moltiplicarsi le iniziative che potremo definire nel concetto più generale culturali, in connessione con lo sviluppo locale promosso dalle amministrazioni regionale, provinciali e comunali: dai musei alle mostre, dai luoghi di particolare interesse storico-artistico alle feste ed alle sagre, dagli itinerari archeologici, letterari, enogastronomici ed ambientali ai grandi eventi nella versione di festival cinematografici/musicali e alle celebrazioni religiose, passando dai Parchi Nazionali dell'Arcipelago della Maddalena e dell'Asinara alle Aree Marine Protette, ci si orienta verso una diversificazione che tende progressivamente ad una valorizzazione delle specificità storiche, paesaggistiche e territoriali. Il calendario culturale e la sua scansione temporale sono distribuiti in maniera abbastanza omogenea nel corso dell'anno con una tendenza ad infittirsi nei mesi primaverili ed estivi, fenomeno che va di pari passo con i flussi turistici verso la nostra isola.

Uno degli obiettivi del programma di valorizzazione è inserire i fari, le stazioni semaforiche e le vedette nell'ambito di un'offerta culturale legata alla tipicità radicata nella loro storia: il ruolo intrinseco di segnalazione e di costruzione delle rotte marine della navigazione, parallelamente a quello di difesa militare, che nel corso del XIX° e XX° secolo hanno svolto. La valorizzazione in chiave "turistico culturale" di queste porzioni di territorio uniche dal punto di vista paesaggistico ed ambientale, nel loro insieme possono contribuire allo sviluppo generale del motore socio-economico oltretutto di messa in rete di buone prassi generalizzabili ad altre realtà costiere nel bacino del Mediterraneo. La rete dei fari, semafori e vedette può essere inclusa, compatibilmente con la loro diversa ubicazione, in un sistema più ampio dove le succitate strutture rappresentano da un lato una destinazione ed un polo di attrazione di per sé, dall'altro una via di transito per la ri-scoperta delle zone interne. Si creerebbero così i presupposti per un'ulteriore canalizzazione dei flussi turistici di breve durata nei diversi periodi dell'anno rivolti ad un mercato interno ed estero sempre più esigente, con il valore aggiunto di una benefica destagionalizzazione e di una differenziazione dell'offerta turistica durante i mesi di intensa affluenza.

L'offerta culturale rappresenterebbe così uno dei principali strumenti per il raggiungimento di un obiettivo riconducibile ad una triplice esigenza: il richiamo di un'utenza eterogenea, la riscoperta

del valore proprio del bene dal punto di vista storico–architettonico e le reciproche relazioni con il territorio limitrofo.

La promozione dal punto di vista turistico culturale di fari, semafori e vedette e delle loro relazioni con il territorio circostante, può rappresentare il veicolo attraverso il quale un luogo remoto e da tempo fruibile solo per funzioni definite diventi una meta disponibile ed accessibile ad un più ampio bacino d’utenza.”.

In sintesi, considerando le finalità complessive del progetto PORTI e quelle specifiche riferite alle rotte identitarie, riteniamo che si possa sviluppare un’attività di valorizzazione congiunta con i seguenti prodotti/progetti.

Tra questi, è opportuno segnalare, un alto livello di complementarità con quanto realizzato e/o pianificato nell’ambito del Programma integrato di valorizzazione del patrimonio marittimo costiero della Sardegna realizzato dalla Conservatoria delle coste della Regione Sardegna. Tra le attività di questo progetto vi è la catalogazione, restauro, conservazione e valorizzazione di una rete composta di 15 stazioni semaforiche.

- Ex stazione semaforica di Capo Ferro (Arzachena)
- Ex stazione di vedetta di Capo Figari (Golfo Aranci)
- Ex stazione di segnalazione marittima Puntiglione (La Maddalena)
- Ex stazione di vedetta Testiccioli (La Maddalena)
- Faro di Punta Filetto isola S. Maria (La Maddalena)
- Vecchio faro isola di Razzoli (La Maddalena)
- Ex stazione di vedetta di Marginetto (La Maddalena)
- Ex stazione di vedetta di Capo Ceraso (Olbia)
- Faro Capo d’Orso (Palau)
- Ex stazione segnali di Punta Falcone (Santa Teresa di Gallura)
- Faro Capo Mannu (San Vero Milis)
- Ex stazione semaforica di Punta Scorno isola dell’Asinara (Porto Torres)

- Faro e Torre di Torregrande, (Oristano)
- Ex stazione segnali di Capo Sperone (Sant'Antioco)
- Stazione Segnali di Capo Sant'Elia (Cagliari)

Un'iniziativa analoga si riscontra anche in Corsica all'interno delle Conservatoire du littoral, che ha censito 12 tra luoghi, monumenti ed itinerari costieri legati alla civiltà del mare. Nel dettaglio:

- Tour génoise Santa-Maria-della-Chiapella, Haute-Corse
- Chapelle de Santa Maria, Haute-Corse
- Tour génoise de la Mortella, Haute-Corse
- Dolmen et coffre de l'Orcu, Haute-Corse
- Fortin génois de Girolata, Corse-du-Sud
- Tour génoise d'Omigna, Corse-du-Sud
- Tour génoise de Capu di Muru, Corse-du-Sud
- Tour génoise et enceinte de Campumoru, Corse-du-Sud
- Tour génoise de Senetosa, Corse-du-Sud
- Vestiges de San Giovanni-Ficaria, Corse-du-Sud
- Tour génoise de Pinarellu, Corse-du-Sud
- Tour génoise de Fautea, Corse-du-Sud

Le stazioni semaforiche e di avvistamento (torri e osservatori) sono un forte elemento distintivo ed identitario della cultura marittima e rappresentano il primo contatto con la civiltà e cultura locale quando si arriva dal mare. In aggiunta, rappresentano un elemento comune tra le due isole in quanto, proprio grazie alla ben nota posizione strategica, sono da sempre state oggetto di interesse da parte delle varie potenze marinare in tutte le epoche storiche. Questi manufatti avevano, tra l'altro, la funzione di avvistare eventuali pericoli provenienti dal mare, Anche per questo motivo sono così numerosi e diffusi in tutto il territorio delle due isole.

Le torri di avvistamento e difensive sono state inoltre oggetto di un altro interessante progetto denominato *FOR_ACCESS - Accessibilità sostenibile e gestione comune delle fortificazioni difensive*.

L'obiettivo generale del progetto è stato la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio culturale costituito dalle fortificazioni difensive presenti sui territori di riferimento, anche in termini di accessibilità, fruizione del bene ed uso eco compatibile del bene.

FOR_ACCESS nasce con lo scopo di creare una linea di gestione comune delle fortificazioni difensive delle Regioni aderenti al progetto, di studiare nuovi sistemi per facilitare l'accessibilità a tali siti e di promuovere e divulgare la conoscenza del patrimonio difensivo sul Mediterraneo. Il piano di valorizzazione dei siti prevede un crescendo di azioni volte al miglioramento della conservazione e della fruizione dei monumenti e, allo stesso tempo, ad un percorso di interventi immateriali finalizzati alla creazione un prodotto turistico riconoscibile per qualità degli standard e dei servizi offerti nel mercato turistico internazionale.

Ancora una volta, si ravvisano elementi di complementarietà con le potenzialità offerte dalla costruzione di rotte identitarie. Il tema delle fortificazioni in considerazione dei numerosi studi, progetti ed interventi realizzati negli anni passati rappresenta dunque a nostro avviso una delle tematiche

Lo "slogan" del progetto è suggestivo: *"Le porte di Pietra sul Mare"*.

Un altro progetto che ha creato una serie di prodotti, servizi e percorsi ai quali le Rotte identitarie tra la Sardegna e la Corsica potrebbero fare riferimento in virtù dell'elevato livello di complementarietà è ACCESSIT.

Questo progetto, che ha come obiettivo principale quello di sviluppare una rete dei patrimoni culturali con una gestione integrata delle risorse comuni nella zona di interesse del P.O. 'Marittimo' e all'interno dei laboratori ha sviluppato una serie di itinerari identitari. Tra questi i più interessanti in riferimento ad una complementarietà con rotte identitarie, sono i seguenti (per i cui contenuti si rimanda alle schede e descrizioni contenuti nel sito (<http://www.accessit-git.eu>):

- Percorso patrimoniale di Serra-di-Scopamena – baricentrico tra Propiano (collegato con Porto Torres), Porto Vecchio e Bonifacio
- Percorso patrimoniale di LAMA, raggiungibile dalla costa da Bastia e Ile Rousse
- Musée Départemental Pascal Paoli à Morosaglia, raggiungibile dalla costa da Bastia, Campoloro e Ile Rousse
- Percorso patrimoniale di SORIO-DI-TENDA, raggiungibile dalla costa da Bastia e Ile Rousse
- Percorso patrimoniale di PENTA-DI-CASINCA, collegato alla costa da Bastia e Campoloro
- Percorso patrimoniale di VERO, raggiungibile dalla costa da Ajaccio
- Percorso patrimoniale di Cutuli-Curtichjatu, raggiungibile dalla costa da Ajaccio
- Itinerari delle chiese Romaniche in Sardegna: circuito composto dalle chiese romaniche di Santa Maria di Sibiola (Serdiana), San Pantaleo (Dolianova), San Pietro (Villa San Pietro) e Santa Maria (Uta).
- Rete dei musei del mare e della navigazione delle quattro isole minori della Sardegna composta da: il Museo Civico “Casa del Duca”, il Centro del Mare di Cala Reale e il Museo del Mare e delle tradizioni marinaresche nell’Isola di Caprera con il nuovo Museo del Mare e della Navigazione di Sant’Antioco, dedicato alla figura dei Maestri d’Ascia, alla Laguna e alla Navigazione.
- Itinerario degli antichi mestieri e delle tradizioni della Sardegna
- Itinerario del Sulcis Iglesiente: Emozioni da Gustare (enogastronomia)

Si segnala inoltre la presenza di materiali e servizi interessanti ai fini della costruzione di un’offerta turistico-culturale nell’ambito dei progetto ITTERCOAST

(<http://www.itineraromanica.eu/>) e PERLA

(http://www.progettoperla.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=1&lang=it). Il primo presenta un database e alcuni itinerari riferiti al patrimonio romanico nel territorio di cooperazione; all’interno del portale PERLA, si segnala la presenza di una cartografia basata su

tecnologia Web-GIS, della quale una parte relativa all'arcipelago toscano è riferita alla cartografia e iconografia storica. Questo studio, condotto dal dipartimento di Storia dell'Università di Siena, mappe le testimonianze storiche per molte località costiere con schede interattive contenenti informazioni e immagini e dovrebbe (?) essere allargato all'intero territorio di cooperazione.

La Rotta dei Fenici, è un Itinerario Culturale Europeo, non si tratta di un singolo progetto, ma un'idea guida intorno a cui si costituisce un partenariato permanente che tocca più di 60 città di origine fenicia in 12 Paesi del Mediterraneo ed oltre (Libano, Libia, Tunisia, Marocco, Cipro, Grecia, Malta, Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Gran Bretagna), che coinvolge 3 continenti e mette insieme popoli le cui identità specifiche sono il vero patrimonio culturale.

Lo scopo dell'Itinerario, quindi, è di permettere ai popoli del Mediterraneo di riappropriarsi della loro comune identità attraverso la ricostruzione dei legami culturali che dal tempo dei Fenici hanno unito i popoli del Mediterraneo, permettendo la formazione di un sentire comune mediterraneo, e quindi europeo. L'itinerario rappresenta allora uno strumento per sviluppare gli scambi di persone, culture e tradizioni nel mondo mediterraneo per rivelarne la ricchezza di questa area così preziosa.

In Sardegna le origini fenicio-puniche sono notevolmente antiche e con sicurezza l'esistenza d'una fase fenicia è di periodo precedente la presenza punica; in ogni caso, l'intervento di Cartagine nell'isola, è un fatto compiuto a partire dal VI secolo. Nora, Sulcis, Inosim, Karalis (l'odierna Cagliari), Sant'Antioco e Tharros sono le colonie più importanti sulla costa; ma anche all'interno si spinse la colonizzazione cartaginese, con le colonie di Othoca, Uselis, Macopsica, Magomadas, Gurulis, Nura. Le città costiere sorsero, evidentemente, come punti di appoggio sulle grandi rotte marittime del commercio, quelle dell'interno rispondevano, invece, ad una funzione di protezione dei centri costieri e nello stesso tempo di sfruttamento delle risorse agricole e minerarie.

Le città della Sardegna che hanno i "requisiti" per essere inserite nel circuito della Rotta dei Fenici sono:

Cagliari (Karalis)

Pula (Nora)

Fluminimaggiore (Antas)

Domus de Maria (Bitya)

Carbonia (Monte Sirai)

Cabras (Tharros)

Sant'Antioco (Sulcis)

Olbia

Bosa

Carloforte (Iranim)

Cuglieri (Corpus)

Teulada

10 IL MODELLO DI GOVERNANCE

Un aspetto importante per l'attivazione di rotte identitarie è la definizione di un modello per la loro governance.

In riferimento a quanto emerso nel corso delle analisi con particolare riferimento al fatto che esistono già nei territori delle due isole numerosi itinerari, mentre non esiste ancora una o più rotte che dovrebbero dunque essere create dal zero, il modello di governance più adatto è quello definito "a trame". Si tratta di un modello che il modello turismo a trame è di fatto un modello organizzativo, che parte dall'esistente, lo mette in rete e – aggiungendo competenze organizzative, di contenuto e relazioni - crea valore aggiunto e promuove l'occupazione. Molto sinteticamente questo modello si concretizza e articola nella creazione di una Impresa Sociale, una società di servizi che opera nel turismo culturale, e che si occupa della messa a sistema delle risorse esistenti sul territorio, attivate attraverso un modello organizzativo appunto "a trame" che coinvolge il maggior numero possibile di attori pubblici e privati ed una piattaforma tecnologica che promuove, vende contenuti, grazie al processo di accumulazione e catalizzazione contenuti che il team dell'impresa riesce a sviluppare.

Il Concept di questo modello è sintetizzabile nei seguenti punti:

1. Innanzitutto interpreta un nuovo modello di turismo che, a partire dagli elementi di maggiore attrattività, in questo caso il patrimonio identitario legato alla civiltà del mare della Corsica e della Sardegna fruibile attraverso una serie di rotte marine, rende accessibile e promuove le visite a tutta la trama del territorio fatta anche di beni culturali meno conosciuti ed anche distanti dalla costa, di artigianato, di cultura del territorio alimentare ed enogastronomica, eccetera attraverso una lettura interdisciplinare che riconnette la cultura del mare con l'economia, la storia, la società, il sociale e facendo ampio ricorso a strumenti multimediali. Il 'turista' viene messo in grado di compiere una vera esperienza attiva, partecipando spesso in prima persona a varie attività in una logica di consapevolezza e crescita personale

2. Tutto questo è reso possibile da una forte capacità di aggregare una pluralità di operatori pubblici e privati che potrebbero essere (per semplificare e velocizzare il processo) quelli

coinvolti nei progetti transfrontalieri che presentano obiettivi e prodotti coerenti con le finalità delle rotte identitarie. A questi si aggiungono numerosissimi operatori privati come ristoratori, albergatori, eccetera che il modello a Trame cercherà di coinvolgere in un processo di aggregazione continua.

3. Terzo elemento di vantaggio competitivo, ma forse il primo in termini di efficacia, scalabilità e replicabilità, è la creazione di una piattaforma tecnologica di nuova generazione nelle sue due funzioni fondamentali, quella di relazione diretta con i turisti e i tour operator e quella di strumento operativo e di aggregazione per gli operatori del territorio.

4. A questo si deve aggiungere un modello per la mappatura del territorio che consente di censire tutte le realtà pregevoli e costituisce la premessa per una sorta di disciplinare del turismo locale che, nel tempo, deve promuovere l'innalzamento e l'omogeneizzazione degli standard di servizio.

Il modello a Trame abilita la valorizzazione del territorio attraverso l'identificazione, la selezione, l'attivazione, la promozione, la vendita – in Italia e all'estero – di opportunità di turismo culturale-identitario. L'obiettivo sarà quello di rendere accessibile al viaggiatore la partecipazione attiva ad esperienze turistico culturali originali, costruite intorno al patrimonio immateriale e materiale identitario della cultura marinara e della civiltà del mare attraverso percorsi marittimi (rotte).

La parola «trama» evoca:

- Racconto (story telling);
- Struttura di un tessuto (o di un territorio);
- Intenzione nascosta (cose che non si notano a prima vista).

Le trame, intese come racconti, caratterizzano ciascuno dei percorsi con il contatto tra storia e presente, tra antico e moderno, che deve essere presente in ognuna delle rotte.

Le trame, intese come network, utilizzano la tecnologia come elemento di innovazione che rende possibile questo approccio e come "collante" infrastrutturale che garantisce il giusto livello di flessibilità e di personalizzazione verso il turista.

Il modello di governance deve essere pensato per rispondere alle esigenze del viaggiatore 3.0: ricerca di nuove esperienze e contenuti, pianificazione semplice e condivisione sociale del viaggio. Nel suo saper rispondere al mercato che cambia, il modello a Trame si presenta al territorio come uno strumento di valorizzazione e crescita reputazionale delle realtà e delle competenze già esistenti, per una miglior promozione a favore di tutto il territorio.

Il modello deve essere in grado, tramite iniziative di animazione, di creare una rete virtuosa di operatori turistici in grado di garantire un'alta qualità dell'offerta turistica, proporre esperienze dirette sul territorio.

L'obiettivo è quello di coinvolgere, attirare e raccontare il territorio con linguaggi e strumenti innovativi e moderni; attraverso un'infrastruttura tecnologica, mettere in rete l'offerta dei principali attori del comparto turistico integrando un portale multicanale, web e mobile.

11 ALLEGATI: MAPPE ILLUSTRATIVE DELLE ROTTE

1. Le rotte di avvicinamento
2. Corsica
3. Sardegna



PROMO P.A.
FONDAZIONE

RICERCA ALTA FORMAZIONE PROGETTI



ASSOCIATA ALL'EUROPEAN FOUNDATION CENTRE E
ALL'EUROPEAN GROUP OF PUBLIC ADMINISTRATION - BRUXELLES

VIALE LUPORINI 37/57 55100 LUCCA - TEL. 0583 582783/583342 FAX 0583 317352/1900211

N°80 Registro delle Persone Giuridiche della Prefettura di Lucca - P.IVA e C.F. 01922510464
info@promopa.it www.promopa.it



SISTEMA DI GESTIONE PER
LA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9001 2008



AGENZIA FORMATIVA ACCREDITATA
FORNITORE MERCATO ELETTRONICO CONSIP



**PROMO P.A.
FONDAZIONE**

RICERCA ALTA FORMAZIONE PROGETTI



96

ASSOCIATA ALL'EUROPEAN FOUNDATION CENTRE E
ALL'EUROPEAN GROUP OF PUBLIC ADMINISTRATION - BRUXELLES

VIALE LUPORINI 37/57 55100 LUCCA - TEL. 0583 582783/583342 FAX 0583 317352/1900211

N°80 Registro delle Persone Giuridiche della Prefettura di Lucca - P.IVA e C.F. 01922510464
info@promopa.it www.promopa.it



SISTEMA DI GESTIONE PER
LA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9001 2008



AGENZIA FORMATIVA ACCREDITATA
FORNITORE MERCATO ELETTRONICO CONSIP



PROMO P.A.
FONDAZIONE

RICERCA ALTA FORMAZIONE PROGETTI

