



COMUNE SANTA TERESA GALLURA



Otto miglia di mare.

Santa Teresa Gallura e Bonifacio: la lunga battaglia per costruire e difendere un ponte tra due isole

Il collegamento marittimo attraverso la documentazione dell'Archivio Storico Comunale (1950-1990)

La ricerca, basata sulla documentazione dell'Archivio Storico Comunale di Santa Teresa Gallura, ricostruisce l'evoluzione del collegamento marittimo con Bonifacio tra il 1950 e il 1990, valorizzando il ruolo delle fonti d'archivio nella ricostruzione della storia locale. I documenti mostrano come questa linea sia diventata un'infrastruttura strategica, rafforzando i rapporti economici, sociali e culturali tra Sardegna e Corsica. Un legame storico che ha trovato ulteriore conferma nel gemellaggio tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio del 2025.



Introduzione

Nel 1946 migliaia di visitatori raggiungevano Bonifacio dalla Svizzera, Inghilterra e Francia¹ e, una volta arrivati sulla costa corsa, chiedevano come poter proseguire il viaggio verso la Sardegna. Ma ad attenderli trovavano soltanto un piccolo motoscafo privato, costoso e poco adatto a garantire un servizio regolare. Quelle otto miglia rappresentavano una distanza minima sulla carta nautica, ma un ostacolo concreto nella realtà quotidiana. Da questa prende avvio la lunga storia del collegamento Santa Teresa Gallura–Bonifacio: una vicenda fatta di richieste, progetti, navi, difficoltà organizzative e battaglie istituzionali.

Santa Teresa Gallura non è soltanto un punto geografico all'estremo nord della Sardegna, ma una naturale porta d'accesso verso il Mediterraneo occidentale. La sua posizione, a breve distanza dalla Corsica, ha favorito nel tempo rapporti costanti con le comunità dell'isola vicina, dando origine a scambi commerciali, relazioni sociali e affinità culturali ancora oggi riconoscibili nelle tradizioni, nella lingua e nei rapporti umani tra le due sponde.

Il mare che separa Santa Teresa Gallura da Bonifacio non è mai stato soltanto un elemento fisico da attraversare, ma uno spazio di relazione. La presenza di una linea stabile ha rappresentato negli anni uno strumento fondamentale per avvicinare i due territori, trasformando una breve distanza marittima in una concreta possibilità di incontro, collaborazione e sviluppo.

L'importanza della tratta si è manifestata in modo particolare sul piano economico. Lo sviluppo turistico del territorio è stato strettamente legato alla possibilità di raggiungere la Sardegna attraverso un collegamento semplice ed efficiente con la Corsica. Una linea regolare ha favorito l'arrivo dei visitatori, sostenuto le attività locali e creato nuove opportunità per il commercio e per le imprese. Parallelamente, il servizio ha assunto un valore sociale rilevante, garantendo mobilità alle popolazioni residenti e rafforzando i rapporti quotidiani tra le due comunità.

Per un territorio insulare, infatti, la continuità dei trasporti rappresenta un elemento essenziale di sviluppo e integrazione.

Tuttavia, il raggiungimento di un servizio adeguato non fu immediato. Il collegamento marittimo, già attivo dal 1926 e interrotto nel 1939 a causa degli eventi bellici, dovette essere ricostruito nel dopoguerra. La principale difficoltà era rappresentata dalla mancanza di mezzi capaci di garantire un servizio regolare e funzionale alle esigenze del territorio. Una volta ripristinata la linea, emerse una nuova necessità: adeguare la frequenza delle corse e le caratteristiche delle navi a un traffico turistico e commerciale in continua crescita.

Questa ricerca analizza la documentazione, conservata nell'Archivio Storico Comunale di Santa Teresa Gallura, relativo al periodo compreso tra il 1950 e il 1990, ricostruendo le problematiche affrontate dalle amministrazioni comunali, dalle compagnie di navigazione e dalle istituzioni coinvolte. La documentazione permette di seguire l'evoluzione del collegamento: dalle prime richieste rivolte al ripristino della linea, fino alle successive istanze di potenziamento del servizio per rispondere alla crescente domanda turistica, commerciale e veicolare.

¹ Lettera alla Regione del Commissario Ghirardi, 1946. Archivio Storico Comunale STG



COMUNE SANTA TERESA GALLURA

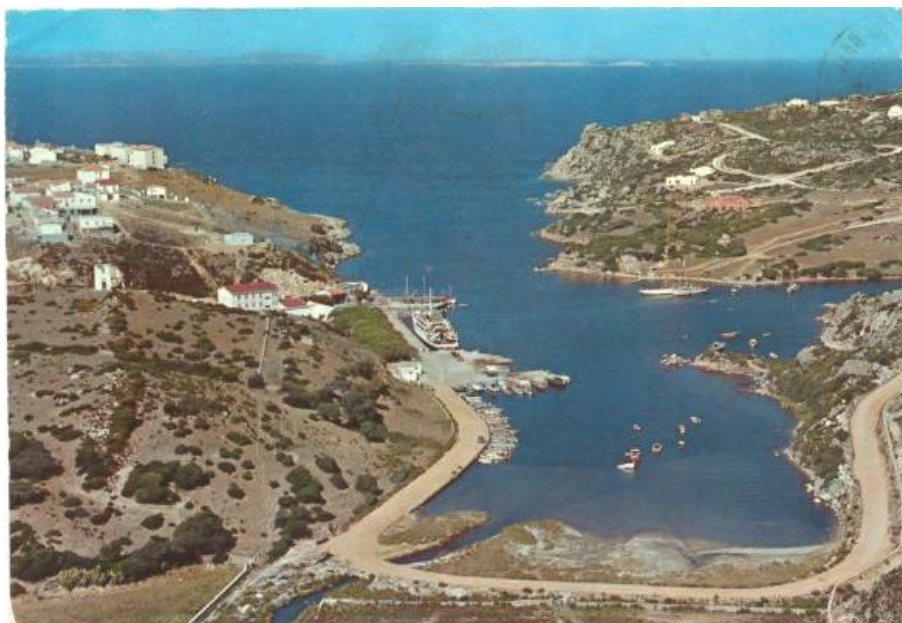


Attraverso l'analisi dei documenti emerge, quindi, la storia di una linea marittima che, nel corso di quarant'anni, è passata da collegamento fragile e discontinuo a infrastruttura strategica per il territorio.

Una trasformazione determinata non soltanto dall'evoluzione delle navi e degli orari, ma soprattutto dalla volontà delle comunità locali di difendere un rapporto considerato fondamentale per il proprio sviluppo.

Investire nel collegamento tra Santa Teresa Gallura e la Corsica ha significato, e continua a significare, investire nel futuro del territorio: un futuro fatto di integrazione, crescita, dialogo e cooperazione tra comunità vicine per geografia e per storia.

Perché quel breve tratto di mare non separa: unisce.



Porto di Longone, inv. 6621. Cartolina viaggiata nel 1912 Coll.
Fototeca Servizi culturali del Comune di STG

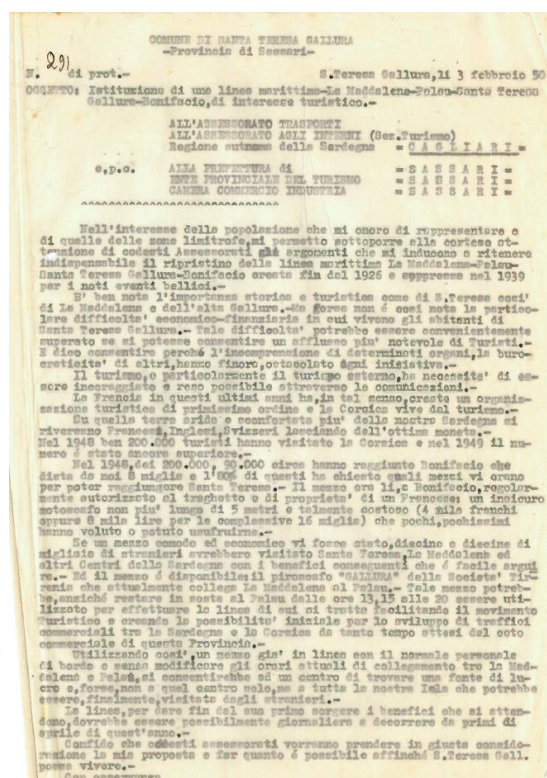


I. Le otto miglia dimenticate (1950-1955). La rinascita di una linea interrotta dalla guerra

Il primo quinquennio del dopoguerra rappresenta la fase della ricostruzione. L'obiettivo dell'amministrazione comunale non era soltanto riattivare una linea soppressa dalla guerra, ma restituire a Santa Teresa Gallura il ruolo di porta della Sardegna verso la Corsica.

La linea La Maddalena-Palau-Santa Teresa Gallura-Bonifacio esisteva già nel 1926, venne soppressa nel 1939 per gli eventi bellici. A partire dal 1950 emerse l'esigenza di ripristinarla per migliorare le condizioni economiche dei Teresini con l'arrivo di un afflusso più notevole di turisti provenienti da oltremare.

In un documento datato 03 febbraio 1950, scritto dal Commissario Prefettizio Vincenzo Ghirardi, si legge:



“Nel 1946, dei 200.000, 90.000 (turisti) hanno raggiunto Bonifacio, che dista da noi 8 miglia e l'80% di questi ha chiesto quali mezzi vi fossero per raggiungere Santa Teresa. Il mezzo era lì a Bonifacio, regolarmente autorizzato al trasporto e di proprietà di un francese: un insicuro motoscafo, non più lungo di 5 metri e talmente costoso che pochi, pochissimi hanno voluto o potuto usufruirne (per le complessive 16 miglia costava 4 mila franchi ovvero 8.000 lire). Se un mezzo comodo ed economico vi fosse stato, decine e decine di migliaia di stranieri avrebbero visitato Santa Teresa, La Maddalena ed altri centri della Sardegna con i benefici conseguenti che è facile desumere. Ed il mezzo è disponibile: il piroscalo “Gallura” della società Tirrenia che attualmente collega La Maddalena al Palau. Tale mezzo potrebbe, anziché restare in sosta dalle ore 13:15 alle 20:00 essere utilizzato per effettuare la linea di cui si tratta facilitando il movimento turistico e creando la possibilità iniziale per lo sviluppo di traffici commerciali tra la Sardegna e la Corsica da tanto tempo attesi dal

ceto commerciale di questa Provincia. Utilizzando così un mezzo già in linea con il normale personale di bordo e senza modificare gli orari attuali di collegamento tra la Maddalena e Palau, si consentirebbe ad un centro di trovare una fonte di lucro e, forse, non a quel centro solo, ma a tutta la nostra isola che potrebbe essere finalmente visitata dagli stranieri”.

Si prospettava, pertanto, il ripristino della linea con l'istituzione di un servizio giornaliero a decorrere dai primi di aprile del 1950². Il collegamento fu ripristinato nel giugno del 1950 e prevedeva un articolato sistema di corse giornaliere³ garantendo sia il trasporto passeggeri sia quello delle merci lungo l'intero arco della giornata.

² Lettera alla Regione del commissario Ghirardi. Archivio storico comunale STG

³ Nota orari del servizio, inviata al Comune giugno 1950. Archivio storico comunale STG.

La Maddalena → Palau: 5:15; Palau → Santa Teresa Gallura: arrivo 10:40; Santa Teresa Gallura → Bonifacio: arrivo 12:30; Bonifacio → Santa Teresa Gallura: rientro 13:45; Santa Teresa Gallura → Palau: arrivo 20:00; Palau → Santa Teresa Gallura: 5:30; Santa Teresa Gallura → Bonifacio: arrivo 11:40; Bonifacio → Santa Teresa Gallura: rientro 13:30; Palau → La Maddalena: 15:00 / arrivo 20:15.

Il tragitto, pur funzionale alle esigenze del tempo, risultava complesso e caratterizzato da numerose soste intermedie, che riflettevano le difficoltà organizzative e infrastrutturali del periodo. Nonostante ciò, il ripristino della linea rappresentò un passaggio significativo per la ripresa dei collegamenti marittimi e per il rilancio dei rapporti economici e turistici tra le due isole.



Piroscafo Gallura, anni 50. Foto da www.naviearmatori.net, archivio fotografico online

Il ripristino del collegamento avvenne inizialmente utilizzando mezzi già disponibili nella rete dei collegamenti regionali, come il piroscafo **Gallura** di proprietà della Tirrenia, impiegato sulla tratta La Maddalena–Palau. Si trattava di una soluzione legata alle esigenze della fase di ricostruzione del dopoguerra, nella quale l'obiettivo principale era garantire nuovamente una continuità di servizio tra le due isole.

Le unità navali dell'epoca erano concepite prevalentemente per il trasporto di passeggeri e merci tradizionali e non rispondevano ancora alle esigenze di una mobilità caratterizzata dalla crescente diffusione dell'automobile e dal progressivo sviluppo del turismo internazionale. Per quanto riguarda le tariffe, il costo del viaggio in prima classe era pari a 225 lire per la tratta La Maddalena–Santa Teresa Gallura e a 165 lire per la tratta Santa Teresa Gallura–Bonifacio.

Gli orari del servizio suscitarono però numerose critiche da parte dell'amministrazione comunale di Santa Teresa Gallura, che li riteneva poco funzionali alle esigenze del territorio. Il Commissario Prefettizio Vincenzo Ghirardi evidenziava come il collegamento con La Maddalena fosse fondamentale per il trasporto di prodotti agricoli e alimentari, ma risultasse penalizzato dalle lunghe soste a Palau, che rendevano difficoltosi sia il trasporto delle merci sia gli spostamenti dei passeggeri.

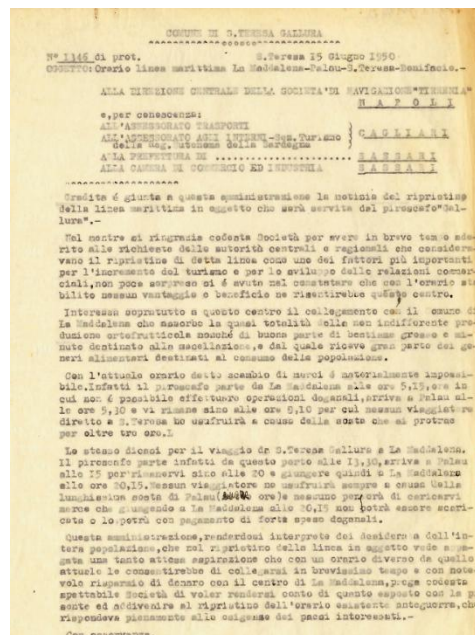


COMUNE SANTA TERESA GALLURA



Per questo motivo il Commissario Prefettizio chiese il ripristino dell'orario in vigore prima della guerra, ritenuto più efficiente e meglio rispondente alle necessità della popolazione.

“Questa amministrazione, rendendosi interprete dei desiderata dell'intera popolazione, che nel ripristino della linea in oggetto vede appagata una tanto attesa aspirazione che con un orario diverso da quello attuale le consentirebbe di collegarsi in brevissimo tempo e con notevole risparmio di denaro con il centro di La Maddalena, prega codesta rispettabile società di voler rendersi conto di quanto esposto con la presente ed addivenire al ripristino dell'orario esistente anteguerra, che rispondeva pienamente alle esigenze dei paesi interessati”⁴.



Accogliendo tali osservazioni, la Regione Autonoma della Sardegna propose una revisione degli orari per migliorare i collegamenti e favorire le coincidenze con i servizi automobilistici e ferroviari in partenza da Olbia, agevolando così gli spostamenti verso Sassari e Macomer⁵.

La riorganizzazione del servizio mirava a migliorare le coincidenze tra i diversi mezzi di trasporto, rendendo più efficiente l'intero sistema dei collegamenti⁶.

Il ripristino della linea nel 1950 segnò il ritorno di Santa Teresa Gallura al ruolo di porta privilegiata verso la Corsica, favorendo la ripresa economica, lo sviluppo turistico e gli scambi commerciali tra le due isole.

II. Una nave troppo piccola per un mare troppo importante (1956-1965)

Negli anni Sessanta la questione principale non era più il ripristino della linea, ma il suo adeguamento alle nuove esigenze. La crescita del turismo, della mobilità automobilistica e degli scambi commerciali rese, infatti, insufficienti i mezzi impiegati nel dopoguerra. Nel 1956 il Senatore Antonio Azara si interessò, inoltre, all'introduzione di una motozattera per il trasporto degli autoveicoli tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio.

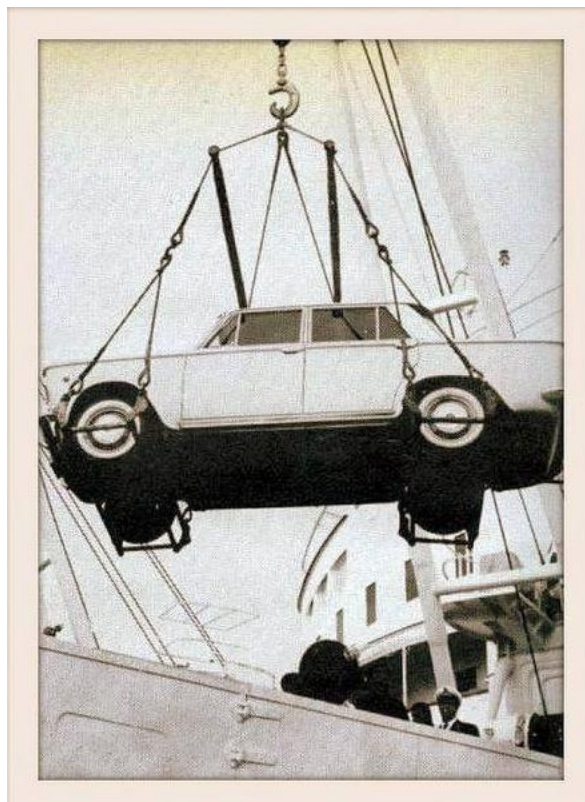
⁴ Comunicazione del Commissario Prefettizio Ghirardi alla Regione Sardegna, giugno 1950. Archivio storico comunale STG

⁵ Carteggio tra il Sindaco Giovanni Nicolai e l'Assessorato ai trasporti della Regione Autonoma della Sardegna 1956. Archivio storico comunale STG

⁶ Nuovo orario proposto dal 12 luglio 1950: Andata partenza da La Maddalena h. 5:15 → arrivo h. 5:30 a Palau/ ripartenza da Palau h. 9:10 → arrivo 9:25 a La Maddalena / ripartenza da La Maddalena 9:40 → arrivo 10:55 a Santa Teresa Gallura/ ripartenza da Santa Teresa Gallura h. 11:10 → arrivo 12:10 a Bonifacio. Per il ritorno: partenza da Bonifacio h. 12:45 → arrivo 13:45 a Santa Teresa Gallura / Ripartenza da Santa Teresa Gallura h. 14:15 → arrivo h. 16:10 a La Maddalena / ripartenza da La Maddalena h. 16:25 → arrivo 16:15 Palau. Archivio storico comunale STG

L'iniziativa, sostenuta anche dall'Automobile Club d'Italia (ACI), testimonia la crescente importanza del traffico automobilistico nei collegamenti tra le due isole.

Il limite principale non riguardava soltanto la capacità della nave, ma anche le modalità di imbarco. Prima dell'introduzione dei moderni traghetti con ponte garage e rampe di accesso, il trasporto di merci e autoveicoli avveniva attraverso sistemi tradizionali basati sul **bigio di bordo**, una gru installata sull'albero della nave. Le merci venivano movimentate manualmente, mentre le automobili venivano sollevate con robuste fasce fissate alle ruote, calate sul ponte e successivamente assicurate con cavi e catene.



Operazioni di imbarco di un'autovettura mediante gru, anni 50-60. Foto da www.naviearmatori.net, archivio fotografico online

Queste operazioni richiedevano grande esperienza da parte degli operatori portuali e comportavano tempi di carico e scarico molto lunghi. L'autovettura non era ancora un elemento ordinario del trasporto marittimo, ma un carico eccezionale che richiedeva procedure complesse, sempre meno adeguate alla crescita del turismo e degli scambi commerciali con la Corsica.



Traghetto Maria Maddalena, anni 50-60. Foto da www.naviearmatori.net, archivio fotografico online

La risposta ministeriale riconobbe le difficoltà del collegamento, rinviando, però, la soluzione definitiva a una più ampia riorganizzazione dei servizi marittimi nazionali. Parallelamente, la Tirrenia garantì la continuità del servizio anche attraverso il noleggio del traghetto **Maria Maddalena** di proprietà della Tirrenia, già utilizzato nei collegamenti tra Palau e La Maddalena⁷.



Piroscafo Limbara al porto, inv. 6389. Cartolina viaggiata nel 1966 Coll. Fototeca Servizi culturali del Comune di STG

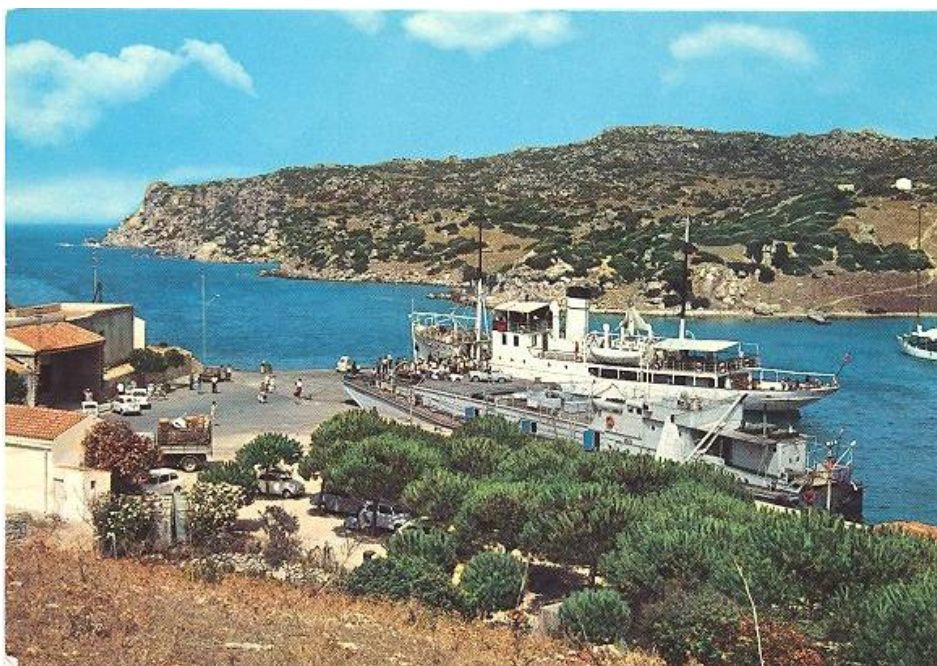
Nell'estate del 1961, dal 1° giugno al 30 settembre, il **Limbara** continuò a operare sulla tratta La Maddalena–Palau–Santa Teresa Gallura–Bonifacio, con un servizio potenziato durante la stagione turistica. La nave apparteneva ancora a un sistema tradizionale del trasporto marittimo: era, infatti, destinata al trasporto misto di passeggeri e merci, con una capacità di circa 145 passeggeri in inverno e fino a 290 nel periodo estivo.

⁷ Lamentela del Sindaco Paolo Roggero 1961 e relativa risposta Ministeriale. Archivio storico comunale STG

Tuttavia, le numerose soste intermedie e le caratteristiche tecniche della nave evidenziavano i limiti di un sistema ormai superato, nato in una fase in cui il traffico passeggeri e merci era notevolmente inferiore.

La situazione spinse il Comune di Santa Teresa Gallura a richiedere nuove soluzioni: nel maggio del 1962 il Sindaco Paolo Roggero chiese alla Tirrenia informazioni sulla costruzione di nuove unità per la linea con la Corsica.

La compagnia comunicò che il progetto era già allo studio presso il Ministero della Marina Mercantile, con l'obiettivo di introdurre una nave più moderna e adeguata alle esigenze del collegamento.



Piroscafo Luigi Rizzo al porto, anni '60, inv. 6463. Cartolina s.d. Coll. Fototeca Servizi culturali del Comune di STG

Contestualmente, il Limbara venne sostituito dal piroscafo **Luigi Rizzo**⁸, soluzione necessaria per garantire la continuità di un servizio ormai considerato essenziale. Anche questa nave rappresentava, però, una soluzione provvisoria: pur offrendo una maggiore capacità passeggeri, con oltre 380 posti disponibili, conservava caratteristiche tradizionali, con le merci sistemate in stiva e senza un sistema moderno per l'imbarco diretto dei veicoli.

Il 16 dicembre 1963 fu annunciata la costruzione di una nuova unità destinata alla linea Santa Teresa Gallura–Bonifacio. I tempi previsti, circa diciotto mesi, non avrebbero tuttavia permesso l'entrata in servizio nella stagione turistica successiva, lasciando ancora aperte le difficoltà della tratta⁹.

Il carteggio di questi anni evidenzia quindi una fase di transizione: il collegamento era ormai riconosciuto come strategico, ma i mezzi impiegati appartenevano ancora a una impostazione

⁸ Comunicazione della Camera di Commercio di Sassari per la sostituzione del piroscafo Limbara con il piroscafo Luigi Rizzo 1963. Archivio storico comunale STG

⁹ Richiesta Assessorato ai trasporti della R.A.S. al Sindaco per rilievi nell'ambito portuale 1963. Archivio storico comunale STG



COMUNE SANTA TERESA GALLURA



tradizionale del trasporto marittimo. La crescita del turismo, della mobilità automobilistica e degli scambi commerciali rendeva necessario un cambiamento radicale.

III. Arriva il Bonifacio: il mare cambia velocità (1966-1979)

L'entrata in servizio del mototraghetto **Bonifacio** rappresentò un momento di svolta nella storia del collegamento tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio. Dopo anni caratterizzati da mezzi inadeguati e da procedure di imbarco lente e complesse, la linea disponeva finalmente di un'unità progettata secondo criteri moderni, capace di rispondere alle nuove esigenze del turismo, della mobilità automobilistica e degli scambi commerciali.

Nel 1966¹⁰ la stampa locale annunciò l'imminente inaugurazione del mototraghetto **Bonifacio**, presentandolo come una nave destinata a modificare profondamente i rapporti tra Sardegna e Corsica. La nuova unità non rappresentava soltanto un progresso tecnico, ma introduceva un nuovo modello del collegamento marittimo: il mare diventava una vera infrastruttura di comunicazione, in grado di trasportare non solo passeggeri, ma anche merci e veicoli.



Il Bonifacio era, infatti, progettato per il trasporto combinato di passeggeri e autoveicoli, caratteristica fondamentale in una fase in cui l'automobile assumeva un ruolo sempre più centrale nella mobilità turistica e commerciale. La nave disponeva di spazi dedicati ai viaggiatori, con ambienti distinti tra prima e seconda classe, saloni e servizi comuni, ma soprattutto introduceva un sistema moderno per il trasporto dei veicoli, consentendo l'imbarco di circa 35 autovetture o, in alternativa, di mezzi commerciali di maggiori dimensioni¹¹.

Questa innovazione modificò radicalmente il rapporto tra la nave e il porto. L'automobile, che precedentemente rappresentava un carico eccezionale, divenne parte integrante del servizio. Il collegamento Santa Teresa Gallura-Bonifacio assumeva, così, le caratteristiche di una moderna infrastruttura di trasporto, capace di sostenere lo sviluppo turistico ed economico delle due comunità.

¹⁰ Art. La Nuova Sardegna del 12 febbraio 1966

¹¹ Comunicazione della Tirrenia del nuovo orario della linea 1966:

1° viaggio: Partenza alle 6:45 da La Maddalena a Palau arrivo alle 7:00 e ripartenza alle 7:15, arrivo a Santa Teresa Gallura alle 8:15 e partenza alle 8:45 per Bonifacio: Partenza alle 9:35 e ripartenza alle 10:10, rientro a Santa Teresa Gallura arrivo alle 11:00 e ripartenza alle 11:30 arrivo a La Maddalena alle 12:30.

2° viaggio Partenza da La Maddalena alle 14:00 arrivo a S. Teresa Gallura alle 15:00 e ripartenza alle 15:30, arrivo alle 16:20 e ripartenza alle 17:00 arrivo a Santa Teresa alle 17:50 e ripartenza alle 18:20, arrivo a Palau alle 19:20 e ripartenza alle 19:45, arrivo a La Maddalena alle 20:00. Archivio storico comunale STG

Il miglioramento del mezzo navale, tuttavia, non eliminò immediatamente tutte le difficoltà. L'aumento della domanda dimostrò presto che anche una nave più moderna non era sufficiente a fronteggiare una crescita del traffico superiore alle previsioni iniziali.



Mototraghetto Bonifacio, anni '60. Foto da www.naviearmatori.net,
archivio fotografico online

Il 13 novembre 1972 il Comune di Santa Teresa Gallura segnalò alla società Tirrenia diverse criticità relative al servizio svolto dal mototraghetto Bonifacio. La comunicazione, basata sulle osservazioni raccolte alla fine del 1971, evidenziava come il collegamento, nato principalmente con finalità turistiche, avesse ormai assunto un'importante funzione commerciale.

Una delle principali difficoltà riguardava il trasporto dei mezzi pesanti. L'incremento degli scambi tra Sardegna e Corsica aveva determinato una crescita costante del traffico di autocarri, mentre la capacità della nave risultava insufficiente rispetto alla domanda. Le imprese erano così costrette ad attendere diversi giorni per l'imbarco dei propri veicoli, con conseguenti disagi economici e organizzativi.

Anche l'organizzazione portuale rappresentava un elemento critico. I tempi di sosta della nave a Santa Teresa Gallura erano ritenuti insufficienti rispetto alle esigenze dei controlli doganali, delle operazioni di imbarco e della gestione dei mezzi commerciali. La crescita del traffico richiedeva, quindi, non solo navi più efficienti, ma anche strutture e procedure portuali adeguate.

Nella stessa comunicazione il Comune segnalava inoltre problemi nella distribuzione dei posti disponibili per le autovetture e chiedeva una revisione complessiva del servizio. In particolare, proponeva l'aumento delle corse giornaliere, evidenziando come la sosta notturna della nave nel porto di Santa Teresa Gallura avrebbe potuto consentire l'introduzione di un ulteriore collegamento, con benefici per il turismo e per gli scambi commerciali¹².

Gli anni Settanta evidenziarono, quindi, un cambiamento fondamentale: il problema non era più l'esistenza del collegamento, ma la necessità di adeguarlo a un territorio in rapida trasformazione. Il Bonifacio aveva segnato un'importante innovazione rispetto alle navi precedenti, ma l'aumento del traffico rendeva necessario un ulteriore potenziamento del servizio.

¹² Notizie linea S. Teresa Gallura-Bonifacio e viceversa 1972. Archivio storico comunale STG



COMUNE SANTA TERESA GALLURA



La tratta Santa Teresa Gallura–Bonifacio era ormai diventata una vera infrastruttura strategica per le due comunità, capace di sostenere il turismo, favorire gli scambi commerciali e rafforzare un rapporto storico tra territori separati soltanto da otto miglia di mare.

IV. Dal turismo al commercio: quando il mare diventa una via di comunicazione (1980-1990)

Negli anni Ottanta il collegamento tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio aveva ormai superato la dimensione di semplice servizio turistico stagionale. La crescita dei flussi turistici, l'aumento della mobilità privata e lo sviluppo degli scambi commerciali avevano trasformato la tratta in una vera infrastruttura territoriale, essenziale per la vita economica e sociale delle due comunità.

La questione non riguardava più soltanto la disponibilità di una nave moderna, ma la capacità del servizio di adeguarsi alla crescente domanda attraverso un maggior numero di corse, una migliore organizzazione degli orari e strutture portuali più efficienti.

Il 7 luglio 1980 l'Agenzia di Santa Teresa Gallura della Tirrenia S.p.A. comunicò l'entrata in vigore del nuovo programma di esercizio estivo della linea Santa Teresa Gallura–Bonifacio. Il servizio, previsto dal 16 luglio al 30 settembre 1980, venne potenziato attraverso l'impiego congiunto del mototraghetto **Bonifacio** e del Mototraghetto **La Maddalena**, con l'obiettivo di aumentare la frequenza dei collegamenti e rispondere alla crescente domanda di trasporto passeggeri e veicoli.



Mototraghetti Bonifacio e La Maddalena, anni 80. Foto da www.naviearmatori.net, archivio fotografico online.

L'incremento delle corse confermava il ruolo sempre più centrale della tratta nel sistema dei collegamenti del nord Sardegna. Il viaggio verso la Corsica non era più un servizio occasionale, ma un collegamento utilizzato da turisti, residenti, operatori economici e trasportatori¹³.

Tuttavia, la crescita del traffico rendeva evidenti anche i limiti di una programmazione ancora non completamente adeguata alle esigenze del territorio.

¹³ Comunicazione Tirrenia sugli orari estate 1980.

M/T Bonifacio: Arrivo da La Maddalena: 8:00, Partenze per Bonifacio: 8:30 – 11:30 – 15:30, Arrivi da Bonifacio: 11:00 – 15:00 – 18:00, Partenza per La Maddalena: 18:30.

M/T La Maddalena: Arrivo da La Maddalena: 9:00, Partenza per Bonifacio: 9:45 – 14:00, Arrivi da Bonifacio: 13:15 – 17:15, Partenza per La Maddalena: 17:45. Archivio storico comunale STG



Nell'inverno del 1983 l'orario della Tirrenia risultava fortemente ridotto¹⁴, con soltanto due corse giornaliere concentrate nella fascia mattutina, con partenze per Bonifacio alle 8:30 e alle 11:30.

Questa organizzazione penalizzava soprattutto il settore commerciale: l'assenza di collegamenti pomeridiani impediva, infatti, ai trasportatori di effettuare il viaggio di andata e ritorno nella stessa giornata, rendendo meno agevole il trasferimento delle merci tra le due isole. La linea, pur essendo strategica, non riusciva, quindi, ancora a rispondere pienamente alle necessità di un traffico ormai diventato quotidiano¹⁵.

Negli anni successivi le amministrazioni guidate da Angelo Agostino Falchi e Bruno Modesto avviarono un intenso confronto con nuovi operatori interessati al potenziamento del servizio. Tra questi figurava la società **Nav.Ar.Ma.**¹⁶, che propose l'attivazione di ulteriori collegamenti estivi sulla tratta Santa Teresa Gallura–Bonifacio.

La proposta evidenziò anche alcune criticità infrastrutturali: l'aumento delle corse richiedeva una migliore organizzazione degli spazi portuali. Venne quindi valutata la possibilità di utilizzare un secondo molo per rendere più efficiente la gestione degli arrivi e delle partenze. La Circoscrizione Doganale di Porto Torres stabilì, tuttavia, che le operazioni di attracco avrebbero dovuto continuare a svolgersi presso un unico molo, limitando così le possibilità di ampliamento del servizio¹⁷.



A partire dal 1984 i contatti con la società Nav.Ar.Ma. si intensificarono. L'azienda manifestò l'interesse ad attivare una linea plurigiornaliera tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio, individuando come possibile soluzione l'utilizzo di una seconda banchina in fase di ultimazione. In attesa del completamento dei lavori, venne ipotizzata anche una gestione coordinata degli spazi già utilizzati dalla Tirrenia, per evitare interferenze tra i diversi servizi¹⁸.

Nel 1985 il collegamento raggiunse una nuova fase di sviluppo grazie alla presenza contemporanea di più operatori, in particolare Tirrenia e Nav.Ar.Ma.¹⁹. L'aumento delle corse giornaliere, soprattutto nel periodo estivo, dimostrava il consolidamento della domanda di mobilità tra Sardegna e Corsica.

La linea aveva, ormai, assunto una duplice funzione: continuava a sostenere il turismo, favorendo l'arrivo di visitatori e l'interscambio tra le due isole; ma svolgeva anche un ruolo sempre più importante per il commercio e il trasporto dei veicoli, diventando un collegamento essenziale per imprese e operatori economici²⁰.

¹⁴ Articolo *La Nuova Sardegna* 25 ottobre 1983

¹⁵ Comunicazioni con Touring Club Italiano e il giornalista Giambattista Verre 1983. Archivio storico comunale STG

¹⁶ Nav.Ar.Ma. cioè Navigazione Arcipelago Maddalenino compagnia di navigazione italiana che opera nel trasporto di passeggeri e merci nel Mar Mediterraneo oggi Moby.

¹⁷ Comunicazione del Ministero Marina Mercantile, Ufficio Circondariale La Maddalena 1986. Archivio storico comunale STG

¹⁸ Comunicazione della Nav.Ar.Ma. per "Istituzione nuova linea traghetto S. Teresa Gallura e Bonifacio e v.v." 1984. Archivio storico comunale STG

¹⁹ Articolo *La Nuova Sardegna* 27 settembre 1985.

²⁰ Comunicazione del Ministero della Marina Mercantile, Ufficio Circondariale La Maddalena, Nuovi orari 1985.

Nav.Ar.Ma. Partenze da Santa Teresa Gallura: 6:15 – 9:30 – 12:30 – 16:30 – 19:30/ Arrivi a Bonifacio: 7:15 – 10:30 – 13:30 – 17:30 – 20:30. Partenze da Bonifacio: 8:00 – 11:00 – 15:00 – 18:00 – 21:00/Arrivi a Santa Teresa Gallura: 9:00 – 12:00 – 16:00 – 19:00 – 22:00

A partire dal 1989 si verificò un cambiamento significativo nell'organizzazione del servizio: la storica linea **La Maddalena–Palau–Santa Teresa Gallura–Bonifacio** venne progressivamente sostituita dal collegamento diretto **Santa Teresa Gallura–Bonifacio**. Questa scelta concludeva un processo avviato negli anni Cinquanta: la tratta non necessitava più di essere inserita in un sistema più ampio, poiché il rapporto diretto tra le due sponde era ormai diventato l'elemento centrale del collegamento.

Già dal 1988 il carteggio del Comune si concentrò principalmente sui rapporti con la **Saremar**²¹, società del gruppo Tirrenia e specializzata nei collegamenti marittimi regionali. Con l'introduzione del mototraghetto **Ichnusa**, il servizio venne ulteriormente riorganizzato secondo una programmazione più flessibile, adeguata alla variazione stagionale della domanda.

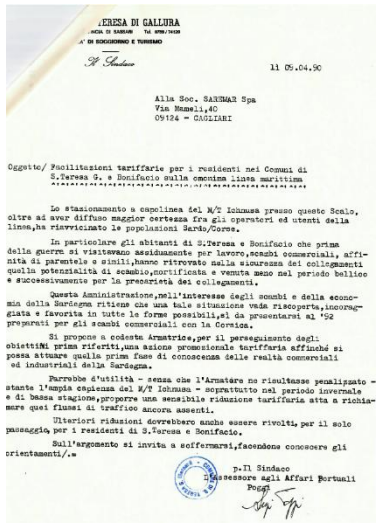


Mototraghetto Ichnusa in partenza dal porto di Santa Teresa Gallura, foto datata 2014. Foto da www.naviearmatori.net, archivio fotografico

L'**Ichnusa** rappresentava una nuova generazione di navi rispetto ai mezzi impiegati nei decenni precedenti. Con una capacità di circa 320 passeggeri e uno spazio per circa 50 autovetture, rispondeva a una realtà, ormai, profondamente cambiata: il collegamento non era più utilizzato soltanto dai viaggiatori, ma anche da residenti, lavoratori, imprese, trasportatori e turisti, che consideravano Santa Teresa Gallura e Bonifacio parti di un unico sistema territoriale.

Tirrenia: La Maddalena → Santa Teresa Gallura: 7:00 – arrivo 8:00/ Santa Teresa Gallura → Bonifacio: 8:30 – arrivo 9:30/ Santa Teresa Gallura → Bonifacio: 11:30 – arrivo 12:30/ Bonifacio → Santa Teresa Gallura: 14:00 – arrivo 15:00/ Santa Teresa Gallura → Bonifacio: 15:30 – arrivo 16:30/ Bonifacio → Santa Teresa Gallura: 17:00 – arrivo 18:00/ Santa Teresa Gallura → La Maddalena: 18:30 – arrivo 19:30. Archivio storico comunale STG

²¹ Saremar (acronimo di Sardegna Regionale Marittima) è stata una società di navigazione che disponeva di una flotta di sette traghetti con la quale collegava, in regime di continuità territoriale, le isole minori della Sardegna e la Sardegna con la Corsica sulla rotta Santa Teresa Gallura-Bonifacio. Dal 1º aprile 2016 la società ha definitivamente cessato ogni servizio.



Nel 1990 l'amministrazione comunale guidata da Bruno Modesto²² richiese alla Saremar l'introduzione di agevolazioni tariffarie per favorire la mobilità tra le due comunità, con particolare attenzione ai residenti. La richiesta nasceva dalla consapevolezza che il collegamento non avesse soltanto una funzione economica, ma anche sociale: numerose relazioni familiari, lavorative e commerciali dipendevano dalla possibilità di attraversare quotidianamente quel tratto di mare.

La società²³ accolse parzialmente tali richieste, introducendo dal 17 ottobre 1990 agevolazioni rivolte ad alcune categorie di utenti, tra cui giovani, persone con disabilità e gruppi organizzati.

I dati relativi al periodo 1988-1990 confermano il ruolo strategico raggiunto dalla linea. Nel 1988 si registrarono 1.023 viaggi, con 106.123 passeggeri, 9.976 autovetture al seguito e 1.106 veicoli commerciali. Nel 1989, nonostante la riduzione delle corse a 686 viaggi, aumentarono sensibilmente i veicoli trasportati, con 14.872 autovetture e 2.224 mezzi commerciali. Nel 1990 il servizio tornò a crescere, raggiungendo 761 viaggi, 106.894 passeggeri, 20.679 autovetture e 2.198 veicoli commerciali. Questi dati evidenziano una trasformazione ormai compiuta: il collegamento Santa Teresa Gallura-Bonifacio non era più una semplice rotta turistica, ma una vera arteria di comunicazione mediterranea, nella quale trasporto passeggeri, mobilità automobilistica e gli scambi commerciali erano ormai strettamente integrati²⁴.

Proprio per il valore assunto dalla linea, nel 1990 la notizia di un possibile trasferimento del mototraghetto **Ichnusa** dal porto di Santa Teresa Gallura a Palau suscitò una forte reazione da parte della comunità e dell'amministrazione comunale. La modifica del servizio venne interpretata come un possibile indebolimento di un collegamento considerato fondamentale per lo sviluppo del territorio.

Con la deliberazione del Consiglio Comunale, n. 111 del 15 marzo 1990, l'amministrazione esprime la propria contrarietà e chiese che ogni decisione sulla linea fosse assunta attraverso un confronto con gli enti locali, al fine di tutelare le esigenze storiche, economiche e sociali della comunità.

La vicenda degli anni Ottanta e Novanta dimostra, quindi, come il collegamento Santa Teresa Gallura-Bonifacio fosse ormai diventato molto più di un servizio marittimo: rappresentava una componente essenziale dell'identità e dello sviluppo del territorio²⁵.

²² Richiesta dell'Assessore Luigi Poggi per "Facilitazioni tariffarie per i residenti nei Comuni di S. Teresa Gallura e Bonifacio sull'omonima linea marittima 1990". Archivio storico comunale STG.

²³ Risposta della Saremar e comunicazione nuovi orari m/t Ichnusa 1990.

Periodo 1° gennaio – 31 maggio: Santa Teresa → Bonifacio: 8:30–9:30; 10:00–11:00; 14:00–15:00; 16:00–17:00. Periodo 1° giugno – 30 settembre: Santa Teresa → Bonifacio: 8:30–9:30; 10:00–11:00; 11:30–12:30; 14:30–15:30; 16:30–17:30; 18:00–19:00; Periodo 1° ottobre – 31 dicembre: Santa Teresa → Bonifacio: 8:30–9:30; 10:00–11:00; 14:00–15:00; 16:00–17:00. Archivio storico comunale STG

²⁴ Nota della Saremar con i dati di navigazione 1990. Archivio storico comunale STG

²⁵ Delib. Consiglio Comunale n. 111 del 15 marzo 1990, Oggetto: Linea marittima S. Teresa Gallura/Bonifacio. Considerazioni. Archivio storico comunale STG



COMUNE SANTA TERESA GALLURA



Conclusione

Nel 1950 otto miglia separavano Santa Teresa Gallura da Bonifacio, ma quella breve distanza appariva molto più ampia in assenza di un collegamento adeguato.

Quarant'anni di documenti raccontano la storia di una comunità che ha continuato a chiedere, progettare e difendere quella rotta, riconoscendovi non solo un servizio di trasporto, ma uno strumento indispensabile per lo sviluppo economico e sociale del territorio.

Le navi sono cambiate, gli orari sono cambiati, le esigenze sono cambiate. È rimasto, invece, il significato di quel tratto di mare: non una semplice linea sulla carta nautica, ma uno spazio di relazione tra due comunità vicine per geografia, storia e cultura.

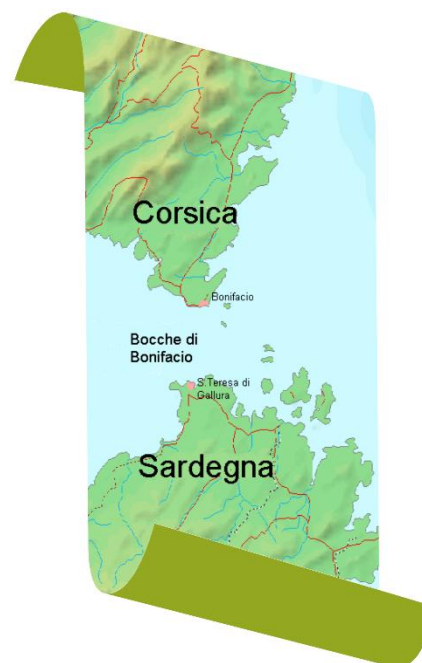
L'analisi del carteggio conservato nell'Archivio Storico di Santa Teresa Gallura, relativo al periodo 1950-1990, restituisce la storia di un collegamento costantemente al centro dell'attenzione delle amministrazioni locali, delle compagnie di navigazione e delle istituzioni coinvolte. I documenti mostrano come la tratta Santa Teresa Gallura–Bonifacio sia stata considerata, nel corso dei decenni, un elemento fondamentale per la vita del territorio.

Dalla difficile ricostruzione del dopoguerra, segnata dalla necessità di riattivare una linea interrotta dagli eventi bellici, si passò progressivamente al rinnovamento delle unità navali e al potenziamento del servizio, spinti dalla crescita del turismo, della mobilità privata e degli scambi commerciali. Un'evoluzione che trasformò un collegamento inizialmente fragile e discontinuo in una vera infrastruttura di mobilità al servizio di passeggeri, residenti, imprese e operatori economici.

Le criticità emerse nel corso degli anni dimostrano inoltre come la questione dei collegamenti marittimi non sia mai stata soltanto tecnica o organizzativa. La costante attenzione delle amministrazioni comunali e le iniziative intraprese per difendere la linea testimoniano il valore strategico attribuito a questo servizio, considerato parte integrante dell'identità e dello sviluppo della comunità. Santa Teresa Gallura non ha semplicemente avuto un collegamento con la Corsica: per decenni ha lavorato affinché quella rotta restasse una strada aperta verso l'altra sponda del Mediterraneo.

A conferma dell'attualità di questo rapporto, il legame tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio ha trovato un importante riconoscimento istituzionale con il gemellaggio stipulato l'11 settembre 2025. L'accordo, firmato dai sindaci Nadia Matta e Jean-Charles Orsucci a bordo della motonave Bunifazzu della compagnia Moby durante la traversata tra le due città, sancisce una collaborazione volta a promuovere gli scambi culturali, la tutela ambientale delle Bocche di Bonifacio e la valorizzazione delle lingue e delle tradizioni locali.

Il gemellaggio rappresenta il naturale approdo di una storia iniziata molti decenni prima. Le richieste, i progetti e le iniziative documentati, conservate nell'archivio comunale, tra il 1950 e il 1990 dimostrano come le amministrazioni locali abbiano sempre considerato il collegamento marittimo non soltanto un servizio di trasporto, ma uno strumento essenziale per rafforzare i rapporti tra le due sponde. Oggi quel legame trova una nuova espressione istituzionale, confermando che quelle otto miglia di mare, non hanno mai rappresentato soltanto una distanza da superare, ma un ponte tra due comunità unite dalla geografia, dalla storia e da una lunga volontà di collaborazione.





Fonti conservate presso l'Archivio storico comunale Santa Teresa Gallura:

- Lettera del Commissario Prefettizio Vincenzo Ghirardi alla Regione Autonoma della Sardegna, 3 febbraio 1950.
- Nota orari del servizio inviata al Comune, giugno 1950.
- Comunicazione del Commissario Prefettizio Ghirardi alla R.A.S., giugno 1950
- Carteggio tra il Sindaco Giovanni Nicolai e l'Assessorato ai trasporti della Regione Autonoma della Sardegna, 1956.
- Comunicazioni del Sindaco Paolo Roggero, 1961 e del Ministero della Marina Mercantile, 1961-1962
- Comunicazione della Camera di Commercio di Sassari sulla sostituzione del piroscalo Limbara con il piroscalo Luigi Rizzo, 1963.
- Richiesta Assessorato ai trasporti della R.A.S. al Sindaco per rilievi nell'ambito portuale, 1963
- Articolo de *La Nuova Sardegna*, 15 febbraio 1966
- Comunicazione della Tirrenia sul nuovo orario della linea, 1966
- Notizie linea Santa Teresa Gallura-Bonifacio e viceversa, 1972
- Comunicazione Tirrenia sugli orari estate, 1980
- Articolo de *La Nuova Sardegna*, 25 ottobre 1983
- Comunicazioni con Touring Club Italiano e il giornalista Giambattista Verre, 1983
- Comunicazione del Ministero della Marina Mercantile, Ufficio Circondariale La Maddalena, 1986
- Comunicazione della Nav.Ar.Ma. per "Istituzione nuova linea traghetto S. Teresa Gallura e Bonifacio e v.v.", 1984
- Comunicazione del Ministero della Marina Mercantile, Ufficio Circondariale La Maddalena Nuovi orari, 1985
- Richiesta del Sindaco Luigi Poggi per "Facilitazioni tariffarie per i residenti nei Comuni di S. Teresa Gallura e Bonifacio sull'omonima linea marittima", 1990
- Risposta della Saremar e comunicazione nuovi orari m/t Ichnusa, 1990
- Nota della Saremar con i dati di navigazione, 1990
- Delibera del Consiglio Comunale n. 111 del 15 marzo 1990, Oggetto: Linea marittima S. Teresa Gallura/Bonifacio. Considerazioni



COMUNE SANTA TERESA GALLURA



Immagini:

Cartoline Fototeca Servizi Culturali del Comune di Santa Teresa Gallura

- Porto di Longone inv. 6621, viaggiata nel 1912.
- Piro scafo Limbara al porto inv. 6389, viaggiata nel 1966.
- Piro scafo Luigi Rizzo al porto, inv. 6463, anni 60.

Immagini dal sito “www.naviearmatori.net”

- Piro scafo Gallura, anni 50.
- Operazioni di imbarco di un'autovettura mediante gru, anni 50-60.
- Traghetto Maria Maddalena, anni 50-60.
- Mototraghetto Bonifacio, anni 60 e anni 80.
- Mototraghetto La Maddalena, anni 80.
- Mototraghetto Ichnusa in partenza dal porto di Santa Teresa Gallura, 2014.



Informazioni sul Servizio Archivio Storico

La ricerca è frutto del lavoro dello Staff dell'Archivio storico del Comune di Santa Teresa Gallura, attualmente gestito dall'ATI CoopCulture e Agorà Sardegna. Le attività svolte dall' Archivio storico spaziano dalla possibilità di ricerca storica e genealogica, alle esposizioni organizzate per promuovere la conoscenza del patrimonio documentario attraverso percorsi guidati che narrano episodi della storia del paese o di personalità cittadine che hanno svolto importanti funzioni, alle ricerche inserite sul sito istituzionale del Comune, ai laboratori didattici per le scolaresche.

Il servizio di accoglienza e reference in tutte le sedi è assicurato dal personale addetto, tutti i giorni, dal lunedì al venerdì, su appuntamento e previa istanza scritta e motivata. Si ricorda che i servizi dell'Archivio Storico sono gratuiti e che gli utenti riceveranno adeguata assistenza e consulenza per l'avviamento alla ricerca presso la sala studio, sita al piano terra del palazzo comunale.

Per qualsiasi informazione è possibile chiamare lo 0789 740959 o inviare una mail a: archiviostorico@comunestg.it, siamo anche sui principali social: <https://www.facebook.com/AStoSTG> e [archivio_storico_stg](#)

È inoltre presente un punto informativo presso la Biblioteca per la consultazione: il mercoledì (15.30-18.30 inverno e 17.00 - 20.00 estate).

Le attività di ricerca sono garantite anche a distanza, previa autorizzazione della Responsabile del Servizio Cultura, a seguito della compilazione dell'apposita modulistica di accesso inviata al protocollo a: protocollo@pec.comunestg.it

Per accedere ai servizi, sul sito istituzionale del Comune di Santa Teresa Gallura, è necessario autenticarsi tramite SPID, CIE, CNS o EIDAS. Il percorso è il seguente: Sportello telematico polifunzionale > Segreteria generale > Consultare archivi o singoli documenti di interesse storico > Consultazione di materiale d'archivio > Accedi al servizio.

(Link: https://sportellotelematico.comune.santateresagallura.ss.it/auth-service/login?backUrl=/compilazione-urn/document:c_i312:consultazione.archivi.documenti.interesse.storico;autorizzazione;domanda). La richiesta sarà indirizzata a: protocollo@pec.comunestg.it