

IL DINO LEONI, SINGOLARE DESTINO DI UN PIROSCAFO

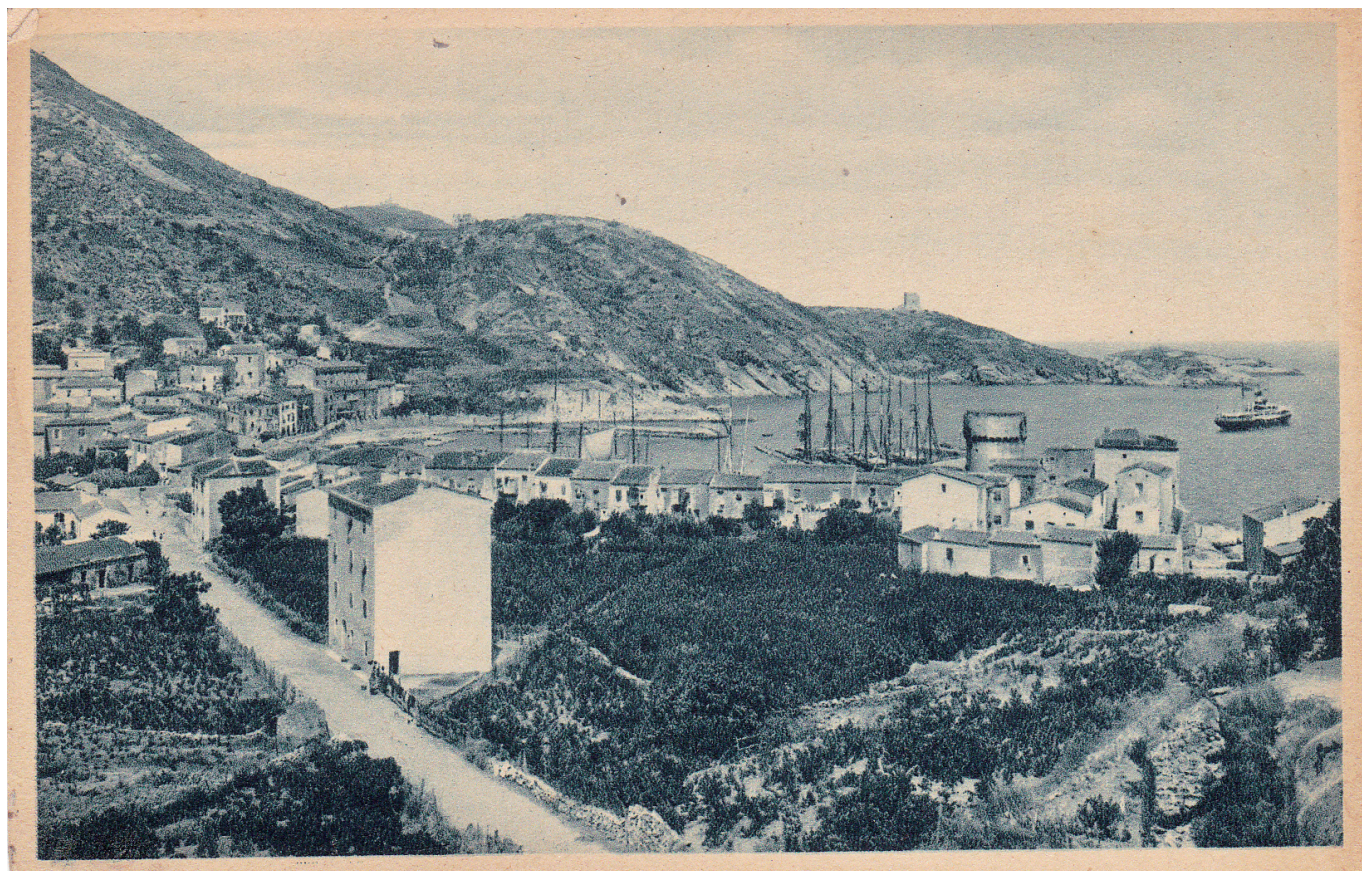
di Armando Schiaffino

Quando da bambino mi capitava di infilarmi i pantaloni senza prima essermi messo le mutande, la mamma mi apostrofava dicendo «*Che fai, come la Tramontana?*». Con il termine “Tramontana” mia madre non si riferiva però all’omonimo vento, ma a una donna santostefanese, così soprannominata, che negli anni immediatamente precedenti la seconda guerra mondiale si recava all’isola del Giglio per piccoli commerci (forse per vendere prodotti della laguna di Orbetello non presenti nell’isola, tipo “femminelle”, “lumachelle” e “cassettoni” – specie di ostriche – magari già cotte).

All’epoca il servizio di collegamento fra l’isola e il continente era assicurato dal piroscampo *Dino Leoni* della società Navigazione Toscana. Il traghetto, effettuata

la corsa giornaliera, tornava poi a Porto Santo Stefano dove pernottava. Al Giglio non entrava nemmeno nel porto, ma si ormeggiava a una boa nello specchio di mare antistante. In caso di maltempo si assicurava con un cavo ad una seconda boa. Le operazioni di sbarco e imbarco di merci e passeggeri venivano effettuate a mezzo di piccole barchette locali, a totale rischio dei diretti interessati. Ebbene, durante un trasbordo avvenuto in condizioni di mare particolarmente agitato, la “Tramontana” volò letteralmente in acqua a testa in giù e, capovolgendosi le varie gonne che indossava, tutti poterono notare (anche gli osservatori dai moli del porto) che la povera donna viaggiava senza mutande!

Un altro incidente analogo capitò all’allora giovane



Il Dino Leoni nella rada di Giglio Porto

Aristide Miliani, che oggi trascorre al Giglio una tranquilla pensione costruendo modelli di barche. All'epoca era apprendista falegname presso Clemente Rum, maestro d'ascia di una nota dinastia di calafati gigliesi. Il "Dino Leoni" aveva la coperta di legno e, avendo bisogno di periodici lavori di calafataggio per evitare infiltrazioni d'acqua nello scafo, i due si dovettero recare a bordo. Arrivati sottobordo, trahettati da una barca e da due marinai (Raimondo Monti e Vincenzo Rossi soprannominato "Piattella") il giovane Aristide per salire sul piroscavo si attaccò a una cima che, da poppa a prua, consentiva l'attracco delle barche del "servizio navetta" quando, un improvviso colpo di mare, allontanò la barchetta dalla nave lasciando il ragazzo penzolare pericolosamente dalla fune. Il marinaio Raimondo Monti (detto "mondo") cominciò allora a urlare "Porco mondo, porco mondo!" destando fra i presenti una reazione mista di perplessità e ilarità (il ragazzo fu poi recuperato) dato che, data la criticità della situazione, non si riusciva a capire se gli impropri di "mondo" fossero rivolti al destino o a se stesso.

Nei vari anni in cui il *Dino Leoni* effettuò il servizio succedettero molti altri fatti del genere, che hanno dato origine a una ricca aneddotica. Una volta il celebre chirurgo professor Cortesini, primario dell'ospedale di Orbetello, chiamato al Giglio dal medico condotto per una visita di consulenza a un uomo (soprannominato "Basanghella") che aveva una sospetta peritonite, riuscì lo stesso a sbarcare, nonostante il maltempo, dato che il *Dino Leoni* si ormeggiò nella più riparata "Cala del Bonsere" (la vicenda dovette necessariamente avere buon fine, dato che "Basanghella" morì molti anni dopo, ormai anziano). In un'altra occasione invece, un colpo di mare improvviso fece battere violentemente la testa contro una struttura della nave a un importante gerarca fascista in visita al Giglio che, furibondo, si rifiutò di scendere dal trahetto e se ne tornò a Grosseto.

Nel ventennio fascista, comunque, anche al Giglio come nel resto d'Italia la vita fu caratterizzata da molte iniziative di propaganda tese a consolidare il regime e ad allargare il consenso. In quegli anni a Giglio Porto fu costruito un moderno asilo infantile, progettato e realizzato dal famoso architetto Mario Ridolfi (di origine gigliese, la nonna materna si chiamava Lorenza Bancalà). L'asilo rappresenta ancora oggi una singolarità nella storia dell'architettura moderna, essendo stato progettato con i criteri del calcolo del cemento armato ma realizzato in granito. Fu dedicato a VERA PALMARDITA, figlia del prefetto fascista di Grosseto e morta di leucemia in giovane età. Ai lati del portone di



Dino Leoni (1895-1921)

ingresso dell'edificio furono posti due fasci littori realizzati in granito, oggi dispersi. Dopo la guerra, a causa della necessità di importanti lavori di manutenzione, l'asilo fu restaurato a spese della vedova di EUGENIO EFRATI, ebreo, industriale romano del granito che aveva operato al Giglio in varie cave; in cambio fu chiesto soltanto che l'asilo fosse reintestato a suo nome.

Sul *Dino Leoni* erano imbarcati marinai prevalentemente gigliesi: Benedetto Caverò, soprannominato "Narra"; il nipote Sirio; Girolamo Fanciulli detto "Momo"; Angelo Ansaldo, soprannominato "Ragàno", con mansioni di cuoco, ancora ricordato con gratitudine da coloro ai quali regalava il pane avanzato e poi abbrustolito.

In un'epoca in cui le segnalazioni erano ancora "a vista" una persona appositamente incaricata osservava da terra l'arrivo del trahetto con un cannocchiale e, dal numero di bandiere di segnalazione inalberate, capiva quante barche era necessario far preparare per le operazioni di sbarco. Una barca fissa era preposta al servizio postale e per eventuale personale militare. I personaggi incaricati di osservare con il cannocchiale l'arrivo del trahetto sono ancora oggi presenti nella

memoria collettiva, coi loro familiari e ormai mitici soprannomi di “Lampitella” e “Zi’ Bozza” (quest’ultimo leggendario personaggio che aveva anche il potere, pronunciando parole magiche e compiendo gesti scaramantici sul molo, di “tagliare” – ovvero far dissolvere – le trombe marine).

Si ricordano ancora oggi anche i comandanti del tempo, fra cui il capitano Palombo e Giuseppe Muti: quest’ultimo, dopo la guerra, quando ormai i traghetti si ormeggiavano direttamente al molo nel porto, riuscì a ottenere che pernottassero nell’isola.

* * *

Il *Dino Leoni* continua ancora oggi a essere spesso presente nei racconti gigliesi e per le nuove generazioni provoca sorpresa osservare, nelle cartoline d’epoca, il tragheto ormeggiato fuori il porto e la conseguente necessità del “servizio navetta” con altre barche. Ma da dove origina il suo nome? Chi era Dino Leoni? Perché – tragheto a parte – tale nome non è mai presente né come intestazione di strade né altrove?

Dino Leoni era stato un capitano della Marina Mercantile italiana. Nato a Livorno il 19 giugno 1895; nonostante il diploma di capitano di lungo corso a 18 anni dovette presentare ricorso per essere arruolato nella Regia Marina perché dichiarato non idoneo “per insufficienza toracica”; riuscì quindi a prestare servizio per ben tre anni sui sommergibili nel Primo Conflitto Mondiale. Ritornato dalla guerra fu insegnante di Radiotelegrafia presso l’Associazione Nazionale dei Combattenti. Di intelligenza pronta, era stato nutrito, sin dalla fanciullezza, dei più puri sentimenti di patriottismo. Una volta congedato, soddisfatto di avere compiuto interamente il proprio dovere, si accinse a riprendere la via del mare, che era sempre stato il sogno della sua vita: ma, deluso della situazione sociale italiana dell’epoca, nonostante fosse stata vinta una guerra che tanti morti e sacrifici era costata, raccolse l’appello di Mussolini e fu fra i primi fondatori del Fascio di Combattimento di Livorno. Dino Leoni era un tipo spavaldo, di bell’aspetto, col berretto di capitano

di mare portato di traverso, dallo sguardo aperto e sincero. Come reduce di guerra aveva molto ascendente sui camerati più giovani e spesso ostentava ben due distintivi fascisti.

I primi anni venti del ‘900 furono un periodo di grandi tensioni politiche. Nel 1921, a Livorno, fu fondato il Partito Comunista Italiano. Nel 1922 ci fu la marcia fascista su Roma. In questo clima, agli inizi del 1921, il sindaco socialista di Cecina avvocato Ersilio Ambrogi, pensando di interpretare i sentimenti pacifisti e internazionalisti dei suoi concittadini, aveva ordinato di rimuovere dall’edificio comunale la lapide con il testo dell’ultimo bollettino di guerra (che annunciava la sconfitta austriaca). I fascisti protestarono e giurarono di ripristinarla: la notte del 25 gennaio essi giunsero da Pisa e Livorno. Dalla stazione di Cecina si riversarono nel cuore dell’abitato svegliando la gente che già riposava. Dalle finestre, dai balconi piovve sul gruppo una gragnola di colpi di arma da fuoco. Due giovani e un carabinieri in divisa, accorso ai primi spari, rimasero stesi in strada; gli altri si sbandarono prima di darsi alla fuga. Uno dei due giovani feriti fu trasportato gravissimo all’ospedale di Livorno: era Dino Leoni. Dopo una lunga e dolorosa agonia durata 24 giorni, irrimediabilmente ferito alla spina dorsale, morì il 19 febbraio successivo divenendo così il primo martire livornese caduto per la causa fascista. Se fosse sopravvissuto avrebbe avuto le gambe completamente paralizzate. I fascisti indicarono come responsabile della morte il sindaco di Cecina, da poco confluito nel nuovo Partito Comunista. A seguito della rimozione della lapide alcuni fascisti locali, coadiuvati da fascisti livornesi e pisani, rimisero al proprio posto la targa, senza che i socialisti reagissero. I funerali di Dino Leoni ebbero luogo a Livorno il 22 febbraio e furono imponenti: per l’occasione giunsero in città fascisti da tutta la Toscana. Nell’occasione l’Associazione Nazionale Combattenti di Livorno fece pubblicare il seguente manifesto: “*DINO LEONI, che nella sua qualità di radiotelegrafista a bordo dei sommergibili aveva dimostrato, contro le insidie del nemico, il suo valore di soldato, aveva così forte il sentimento del dovere di uomo e di cittadino che, abbandonate le Armi quando aveva vinto lo straniero, si pose, con indefessa attività, al compito nobilissimo, di istruire coloro che dalla scienza volevano apprendere una nuova arte, di per sé e per la società proficua: quella del radiotelegrafista. A lui che tanto nobilmente si distinse fra i combattenti, i compagni d’Armi e gli*

Miglia	GIORNI	ORA	SCALI	ORA	GIORNI	Miglia
4086 Linea Porto S. Stefano-Isola Giglio						
6 viaggi per settimana.						
(dal 1° maggio 1930) (SOC. ANON. NAVIGAZIONE TOSCANA — LIVORNO)						
		9 15	p. P. S. Stefano a.	14 50		11
11		10 25	a. Giglio p.	13 40		

Orario del servizio marittimo della Navigazione Toscana tra Giglio e Porto S. Stefano (1930)



Il Dino Leoni ormeggiato al Molo della Pilarella (Porto S. Stefano)

allievi suoi, che tutti lo amarono, danno il mesto saluto di amaro compianto, mentre la sua salma scende nella tomba con le stigmate di martire, nella luce dell'ideale, contro l'ombra di un atroce delitto".¹

Durante il periodo fascista quindi la memoria di Dino Leoni era tenuta nella più alta considerazione e a lui fu pure intitolata una delle varie "squadre d'azione" livornesi.

* * *

Nel 1930 il Ministero delle Comunicazioni stipulò con il cavalier ufficiale ingegner Luigi Orlando, presidente della società Navigazione Toscana, una nuova concessione per potenziare i servizi di collegamento marittimo con le isole dell'arcipelago toscano: nelle clausole era prevista la costruzione di due nuovi piroscafi da adibire alle linee Portolongone-Rio Marina-Cavo-Piombino e Porto Santo Stefano-Giglio. Una di queste navi, costruita in quello stesso anno dai cantieri Orlando di Livorno, fu chiamata *Dino Leoni*, dal nome del capitano di marina

all'epoca considerato eroe nazionale. Il *Dino Leoni* entrò in servizio sulla linea del Giglio nel settembre 1931. Aveva una stazza lorda di 514 tonnellate e misurava 51 metri di lunghezza. Gli orari prevedevano una corsa da Porto Santo Stefano alle ore 9.15 di tutti i giorni feriali e l'arrivo al Giglio alle ore 10.25 e la ripartenza per Porto Santo Stefano alle 13.40 con arrivo alle 14.50 per sei giorni alla settimana con esclusione della domenica.² Svolsse egregiamente il suo servizio per vari anni e, in un'occasione, riuscì anche a soccorrere con successo un bastimento in difficoltà. Durante l'ultimo Conflitto Mondiale fu requisito dai Tedeschi e venne affondato davanti al porto di Bastia in Corsica dalle bombe di aerei alleati il 22 settembre 1943: una fine avvenuta praticamente in concomitanza con la caduta del Fascismo, quasi a indicare una singolare predestinazione legata al nome con cui la nuova nave era stata a suo tempo battezzata.

1. ADORNI C., *Nascita del Partito Comunista e sviluppo del fascismo a Livorno*, Editrice Il Quadrifoglio, Livorno 2009.

2. Cfr. BETTI CARBONCINI A., *Le linee di navigazione marittima dell'arcipelago toscano dal 1847 ai nostri giorni*, Calosci, Cortona 1999.