

IL RACCONTO DI COME SONO STATI INDIVIDUATI I RESTI  
DI UN GLORIOSO CACCIATORPEDINIERE DELLA REGIA MARINA  
AFFONDATO IL 4 DICEMBRE 1915 IN ALBANIA

# INTREPIDO FINO IN FONDO

DOPO AVER COLLABORATO AL SALVATAGGIO DEI NAUFRAGHI DEL PIROSCAFO **Re Umberto**, FINITO CONTRO UNA MINA, L'UNITÀ ERA STATA MANDATA A DARE LA CACCIA AL SOMMERSIBILE TEDESCO CHE L'AVEVA DEPOSITATA, MA, AL SUO RITORNO, FINÌ A SUA VOLTA CONTRO UN ORDIGNO SUBACQUEO. LE COMPLESSE RICERCHE STORICHE E IN MARE DEI MEMBRI DELLE IANTD EXPEDITIONS E GLI INDIZI CHE HANNO PERMESSO DI ARRIVARE CON CERTEZZA ALL'IDENTIFICAZIONE DELLA NAVE, ORA SEMIDISTRUTTA SU UN FONDALE DI TRENTA METRI

Testo di **FABIO RUBERTI**  
Foto subacquee di **MASSIMILIANO RANCAN**

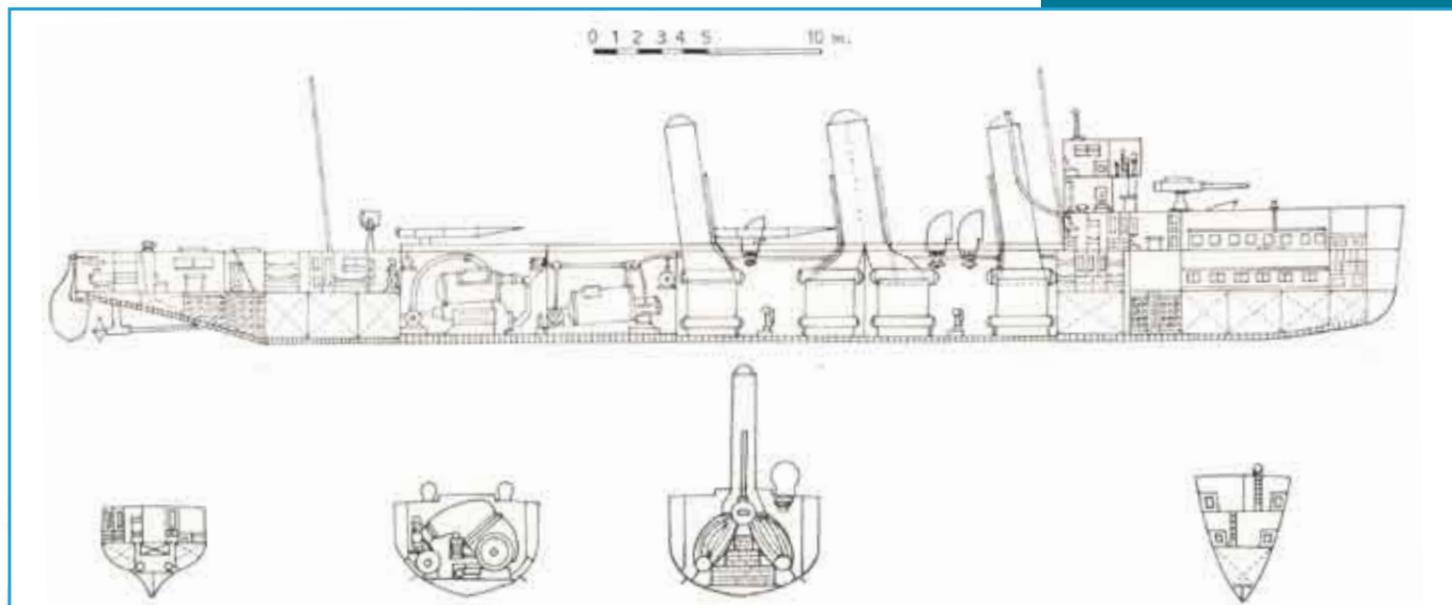




**“F**rom: Cesare Balzi. To: Fabio Ruberti; Giuseppe Celeste. Sent: Tuesday, January 17, 2006 6,04 PM. Subject: Propositi 2006.

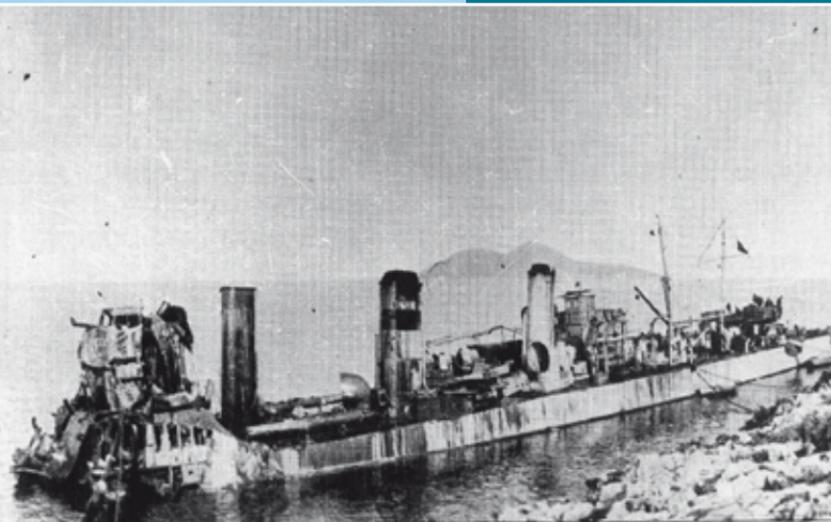
“Carissimi, l'anno scorso, con la mail del 19 gennaio 2005 inviata a Fabio e che riporto sotto per memoria, comunicavo di aver avviato i contatti al fine di arrivare alla RN Regina Margherita. Mi dovrò trattenere in Albania ancora per tutto l'anno 2006 e così ho pensato a quale relitto mi sarei potuto dedicare durante la prossima primavera...”.

Sto osservando con compiacimento questo messaggio inviatomi ormai più di due anni fa, Cesare seguiva la comunicazione indicando come possibile obiettivo il piroscampo *Principe Umberto* affondato al largo di Punta Linguetta l'8 giugno 1916 e auspicando il ripetersi del successo del ritrovamento e della spedizione dell'anno precedente. Essendo allora di partenza per il Boot di Düsseldorf, gli comunicai che avrei risposto in dettaglio al mio ritorno. Immancabilmente una settimana dopo, una volta rientrato in ufficio, risposi con un primo messaggio, nel quale effettuavo alcuni chiarimenti storici,



Vita di bordo sull'Intrepido e, sotto, un lanciasiluri. In grande, i resti dello scafo che si trovano fuori Punta Linguetta, su un fondale di una trentina di metri.





La foto che Ruberti ha trovato su un libro e che ha dato il via alle ricerche: ritrae l'Intrepido incagliato a Punta Linguetta dopo essere stato colpito da una mina. Sullo sfondo, l'isola di Saseno, che vediamo anche qui sotto.

principalmente in merito alle navi che avevano nomi simili durante le operazioni navali della Prima Guerra Mondiale. Nella stessa comunicazione indicavo che stavo seguendo una pista a riguardo del piroscafo *Re Umberto* che avrebbe potuto rendere il ritrovamento di quest'ultimo più fattibile di quello del *Principe Umberto*. Infatti, poco dopo gli inviavo il seguente messaggio: "Segretissimo. Guarda la foto del CT *Intrepido* allegata, sullo sfondo c'è Saseno ed è incagliato in qualche punto di Punta Linguetta; per quel che mi ricordo io la zona, penso che tu potresti trovare il punto abbastanza precisamente facendo un sopralluogo e confrontando la fotografia con il terreno. Il CT *Intrepido* scortava la *Re Umberto*, perciò quest'ultima non dovrebbe essere molto distante. Fammi sapere".

Un anno e mezzo dopo eravamo al Circolo Ufficiali della Marina Militare alla Spezia a brindare, assieme all'ammiraglio Celeste, al ritrovamento e identificazione del regio cacciatorpediniere *Intrepido*, ma nessuno sapeva che ciò ci stava portando al successivo, e più importante, ritrovamento, quello della *Re Umberto*, alla quale eravamo già molto vicini.

### Il contesto storico

Lo scambio di opinioni con Cesare in merito alla possibilità di ritrovare altri relitti nelle acque albanesi, prima e dopo i citati messaggi, era stato frequente ed era basato su ovvie considerazioni, fra le quali: l'alta intensità dei combattimenti e affondamenti nell'Adria-

tico meridionale durante la Prima Guerra Mondiale, la nostra accurata conoscenza di quegli avvenimenti, la proibizione totale di qualsiasi attività subacquea durante gli oltre cinquant'anni di regime comunista in Albania, inclusa l'attuale difficoltà di svolgere regolari immersioni e ricerche in quelle acque.

Questi fattori determinavano una condizione ottimale, in quanto numerosi relitti giacevano sconosciuti nel loro punto di affondamento o, nei pochissimi casi nei quali i locali avevano conoscenza di resti di navi, non si conosceva, o si era perduta memoria, del nome e degli avvenimenti che avevano portato all'affondamento. Il prolungamento dell'incarico di Cesare presso la DIE (Delegazione Italiana Esperti) in Albania poneva una delle premesse affinché si potesse proseguire in tali ricerche e progetti; ovviamente il mio supporto era totale nell'interesse della lantd e in funzione di un futuro svolgimento di una lantd Expedition su un relitto di valore che, nello specifico caso, sarebbe stato quello del piroscafo *Re Umberto*, per il quale il ritrovamento

chiarimento sulla storia di navi con nomi simili impegnate durante le operazioni navali della Prima Guerra Mondiale; infine furono studiati gli avvenimenti che portarono al loro affondamento. Ne emerse che le vicende del 4 dicembre 1915 che determinarono la perdita di ben due navi italiane, il trasporto truppe *Re Umberto* e il regio cacciatorpediniere *Intrepido*, avevano un valore storico e tecnico intenso. Per di più quei fatti si collegavano a quelli della *Regina Margherita*, già da noi esplorata, attraverso il vascello che le aveva affondate: il sottomarino posamine tedesco *UC 14* del oberleutnant zur see Caesar Bauer.

La pista da seguire partiva da una interessante foto storica che avevo individuato in un libro, nella quale si vedeva il cacciatorpediniere *Intrepido*

incagliato su Punta Linguetta con alle sue spalle, ben visibile, la sagoma dell'Isola di Saseno. Secondo la ricostruzione storica, alle 9,45 del 4 dicembre 1915 la *Re Umberto* era stata colpita da una mina appena entrata nel canale tra Saseno e il Kalaburun, cioè la penisola che chiude la Baia di Valona. L'*Intrepido*, dopo aver contribuito al salvataggio dei naufraghi, era stato inviato in caccia antisommergibile e alle 14 dello stesso giorno anch'esso era stato colpito da mine. Privo della prua e di parte della plancia di comando, nel tentativo di salvarlo era stato incagliato su Punta Linguetta, appena dentro il canale di Saseno.

Il ragionamento che avevo elaborato era molto semplice: il relitto del cacciatorpediniere doveva essere nello stesso punto, a poca profondità. Una volta ritrovato e as-

sociato ad altre informazioni che già avevamo, individuare anche la *Re Umberto* non doveva essere un'impresa impossibile. Il ritrovamento, da parte dell'ammiraglio Celeste, del rapporto dettagliato dell'azione su un volume edito dall'Ufficio Storico della Marina ci aiutò a definire ulteriormente i contorni della vicenda.

La conoscenza generale, nel nostro Paese, del Primo Conflitto Mondiale si concentra sulle vicende delle battaglie sul fronte terrestre italiano, ovvia conseguenza di un orientamento storico influenzato dalle aspirazioni irredentistiche di allora e dalla minaccia diretta al territorio nazionale che il cattivo andamento del conflitto determinò fino quasi al suo termine. Questo ha portato a trascurare le vicende della guerra navale e terrestre nell'Adriatico meridionale e nei Balcani, che invece ricoprivano un valore strategico determinante nella condotta del conflitto. La storia dell'*Intrepido*, fino alla sua fine nelle acque albanesi, fu determinata e si inquadrò nel contesto di queste vicende internazionali.

A partire dalla guerra italo-turca del 1912 si era sviluppato un certo interesse italiano per i Balcani, in particolare per la zona di Valona, che rappresentava il punto più vicino all'Italia. Gli avvenimenti che si svilupparono a seguito dell'assassinio dell'arciduca Francesco Ferdinando, avvenuto a Sarajevo il 28 giugno 1914, e la successiva dichiarazione di guerra dell'Austria Ungheria alla Serbia portarono il governo italiano a inviare fin dall'ottobre del 1914 una missione sanitaria in Albania, per proteggere la quale fu insediato un reparto di fanteria di marina sull'isola di Saseno e uno di bersaglieri e artiglieria da montagna a Valona.

Più o meno nello stesso

tempo, dall'agosto 1914 all'aprile 1915, cioè durante il periodo della neutralità italiana, l'*Intrepido*, al comando del capitano di corvetta de Grenet, fu assegnato alla Seconda Squadriglia Cacciatorpediniere della Prima Divisione da battaglia comandata dal contrammiraglio Camillo Corsi. Fu impiegato nel servizio di rastrellamento di mine vaganti nel Basso Adriatico assieme ai cacciatorpediniere della stessa classe *Impavido*, *Indomito*, *Irrequieto*, *Impetuoso* e *Insidioso*. Il 27 aprile 1915 prestò soccorso ai naufraghi dell'incrociatore corazzato francese *Léon Gambetta*, silurato a largo di Santa Maria di Leuca dal sommergibile austro-ungarico *U5*, comandato dal famoso kommandant Georg Ritter von Trapp.

Gli avvenimenti precipitarono con l'entrata in guerra dell'Italia il 24 maggio del 1915, ma soprattutto nell'inverno seguente, dove sul fronte balcanico l'esercito serbo, ormai in disfatta, si stava ritirando in direzione della costa albanese, inseguito dagli austro-ungarici. Nel frattempo, il nostro cacciatorpediniere operò con la Divisione Millo, addetta a crociere protettive e di scorta nel Basso Adriatico. In questa funzione il 5 giugno 1915 partecipò a una grande azione offensiva in territorio austro-ungarico: ben cinque squadre navali alleate si lanciarono contro le coste e le isole dalmate bombardando Ragusa Vecchia (Cavtat), Donzella, Lagosta (Lastovo), Lissa (Vis) e Sant'Andrea (Svetac). L'*Intrepido* era addetto alla scorta dell'incrociatore inglese *Dublin* nell'azione contro Donzella. Quattro giorni dopo, il 9 giugno, partecipò al bombardamento dei fari di Capo Rodoni (Kepi Rodonit) e di San Giovanni di Medua (Shëngjin), sulla costa albanese, in funzione di scorta dell'incrociatore corazzato *Giuseppe Garibaldi* e del *Vittor Pisani*; la squadra



era composta, inoltre, dalle gemelle *Indomito*, *Irrequieto*, *Impetuoso*, *Insidioso*, oltre alle navi *Quarto*, *Animoso*, *Ardito*, *Ardente*, *Audace* e alle navi appoggio *Varese*, *Francesco Ferruccio*, *Francesco Nullo*, *Nino Bixio*.

L'insidia maggiore delle azioni era quella rappresentata dai sommergibili austroungarici, ai quali, in quel periodo, si stavano aggiungendo i primi battelli tedeschi. Infatti, il 18 luglio 1915 una squadra italiana guidata dall'incrociatore *Garibaldi*, in navigazione verso Ragusa (Dubrovnik) con l'intenzione di bombardare la ferrovia Cattaro (Kotor) - Gravosa (Gruz), fu intercettata casualmente dal sommergibile austroungarico *U4* del kommandant Rudolf von Singule. Il *Garibaldi* fu colpito da due siluri e affondò poco dopo con cinquantadue uomini d'equipaggio. L'*Intrepido*, che era presente con le sue solite funzioni di scorta, insieme alle altre navi partecipò al salvataggio dei cinquecentoventicinque uomini che scamparono all'affondamento, tra i quali il contrammiraglio Trifari e il comandante della nave, il capitano di vascello Franco Nunez.

Era evidente che la guerra sottomarina dava i suoi ottimi frutti anche contro temibili navi da guerra, perciò fu concepito il piano, concordato tra i comandi austroungarici e quelli tedeschi, di rinforzare la mittelmeeerdivision tedesca, inizialmente con una flottiglia di sommergibili di base a Pola; i primi arrivarono per via ferroviaria il 20 marzo e il 13 maggio arrivarono le prime unità del modello posamine; uno di essi era l'*UC 14*.

Sul fronte terrestre, in ottobre, le forze austroungariche avevano invaso la Serbia. Con l'avvicinarsi dell'inverno la situazione militare dell'esercito serbo peggiorava sempre di più ed era prossima al collasso. In novembre il ministro

italiano della Guerra, Zupelli, aspramente osteggiato dal capo di stato maggiore Cadorna, con lungimiranza dispose l'invio del Corpo speciale italiano in Albania con il compito di rinforzare la piazzaforte di Valona in vista di un'azione di salvataggio dei resti dell'esercito serbo, ormai in rotta completa, nonché della conseguente e indispensabile presenza strategica italiana sulla costa orientale dell'Adriatico.

Questi avvenimenti determinarono l'intreccio dei destini dell'*Intrepido* e del piroscafo *Re Umberto*. Il 2 dicembre, infatti, giungeva a Valona il comandante del corpo di spedizione, il tenente generale Bertotti, mentre da Taranto partiva il primo convoglio con truppe e rifornimenti. Il secondo convoglio, del quale facevano parte i piroscafi *Re Umberto* e *Valparaiso*, partì il 3 dicembre. Erano scortati dall'*Intrepido* e dagli altri tre cacciatorpediniere della sua classe.

Dopo una notte di navigazione, ormai in vista di Valona, avveniva l'epilogo della nostra storia. I momenti finali di questa vicenda

sono ormai ben conosciuti e qui li riporto brevemente: alle 9,45 del 4 dicembre 1915 la *Re Umberto*, appena entrata nel canale tra Saseno e il Kalaburun, viene colpita da una mina depositata dal sommergibile tedesco *UC 14*; l'*Intrepido*, dopo aver contribuito al salvataggio dei naufraghi, viene inviato in caccia antisommergibile e, alle 14 dello stesso giorno, viene colpito anch'esso da una mina dell'*UC 14*; nel tentativo di salvarsi, si incaglia su Punta Linguetta.

### Problemi e attività di ripiego

Lo svolgimento di ricerche finalizzate al ritrovamento e all'identificazione di un relitto storico è una attività molto delicata, che deve tenere conto di molteplici aspetti, non solo politici e diplomatici, ma anche di costume e rapporti sociali del Paese in cui queste ricerche vengono svolte.

Le motivazioni che all'inizio indicavo come favorevoli al ritrovamento in acque albanesi di relitti di tale portata sono le stesse che altresì impediscono una regolare

attività d'immersione e ricerca. Tanto che ancora oggi, in Albania, qualsiasi attività non abituale, come la subacquea, viene vista con sospetto. Fare immersioni, soprattutto su relitti, è considerato pregiudizialmente una attività lucrativa illecita. La passione per la subacquea, per la ricerca storica delle navi e per la documentazione dei relitti è un concetto ancora molto lontano dal comune sentire, difficilmente credibile per l'uomo della strada, così come per la maggior parte delle autorità locali. Per di più, se tali attività vengono svolte da stranieri, il sospetto aumenta. E' d'obbligo, perciò, agire con grande prudenza, soddisfacendo qualsiasi aspetto della legalità e senza dare adito ad alcun pregiudizio. La ricerca dei giusti interlocutori e partner è d'obbligo, ma non è facile trovarli.

Per di più, all'inizio del 2006 stava prendendo piena forza, in particolare nella zona di Valona, il rigido disegno di legge proposto nel novembre 2005 dal premier Berisha contro il contrabbando e l'immigrazione



clandestina. Questo vietava l'uso di qualsiasi imbarcazione a motore nel mare d'Albania, a eccezione dei soli pescherecci in possesso di regolare licenza di pesca e degli yacht di proprietà di cittadini stranieri. Le problematiche legislative, nonché i pregiudizi delle autorità locali, imposero perciò un lungo stop al nostro progetto.

Cesare, però, non si rassegnava all'inattività. Quindi furono ripresi vecchi progetti e lui stesso ne suggerì di nuovi, tutti da svolgersi nel nord dell'Albania, dove vi erano delle situazioni più favorevoli, e

*I sommozzatori al lavoro sul relitto, che si presenta con la poppa rovesciata e le due eliche a tre pale ben in vista. Il resto dello scafo è andato praticamente distrutto.*

## IL REGIO CACCIATORPEDINIERE INTREPIDO

Impostato a Napoli il primo giugno 1910 presso i cantieri Pattison, il cacciatorpediniere *Intrepido* fu varato il 7 agosto 1912 e consegnato alla Regia Marina il 6 febbraio 1913. Le generalità della classe erano in linea con le costruzioni delle principali marine dell'epoca in materia di cacciatorpediniere di squadra: scafo del tipo Thornycroft, con dritto di prora verticale, poppa piatta e timone esterno.

Con un dislocamento di 672 tonnellate, fu uno tra i primi cacciatorpedinieri italiani concepito con un apparato motore a turbina costituito da quattro caldaie Thornycroft a tubi d'acqua e due turbine costruite dalla ditta Tosi per una complessiva potenza installata pari a 16.000 Hp su due assi-elica, che permettevano alla nave di raggiungere una velocità rispettabile per l'epoca, pari a trenta nodi. Aveva una lunghezza di 73

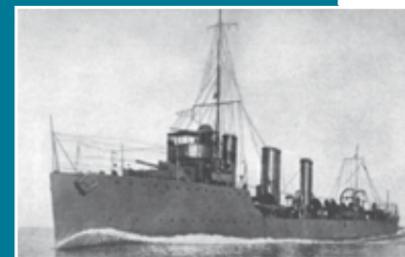
metri, una larghezza di 7,3 metri e un'immersione di 2,66 metri. L'equipaggio era costituito da quattro ufficiali e sessantacinque uomini fra sottufficiali, sottocapi e comuni.

Con la costruzione della nuova classe di cacciatorpediniere *Indomito* iniziò la

serie numerosa delle "tre pipe", dette affettuosamente così a causa dei tre alti fumaioli che rendevano la loro sagoma inconfondibile; nello stesso tempo si inaugurò una felice sinergia con i Cantieri Pattison di Napoli, i quali produssero in seguito numerose classi di siluranti e torpediniere utilizzate nella Grande Guerra e nella Seconda Guerra Mondiale.

Appena consegnato, l'*Intrepido* iniziò la sua attività addestrativa e venne assegnato alla Terza Squadriglia Cacciatorpediniere della Seconda Squadra Navale, eseguendo numerose crociere nel Mediterraneo Occidentale e Orientale. Nel 1914 passò, assieme alle navi gemelle, alla Seconda Squadriglia Cacciatorpediniere della Prima Divisione da Battaglia, dove disimpegnò servizio di rastrellamento di mine vaganti nel Basso Adriatico. Con l'entrata in guerra dell'Italia, operò nel Basso Adriatico armato con un cannone da 120/40 millimetri, quattro cannoni da 76/40 millimetri in impianto singolo e due tubi lanciasiluri da 450 millimetri in impianto singolo; fu addetto a crociere protettive e di scorta a navi da combattimento e trasporto. Prese parte con questo ruolo ad azioni belliche nel Mar Adriatico fino al 4 dicembre 1915, quando, a seguito di urto con una mina nemica, si incagliò e poco dopo affondò.

F. R.



nel vicino Montenegro, nel quale la libertà d'immergersi è pressoché identica alla nostra. Ma lo scarso rilievo storico o tecnico del relitto, oppure il fatto che fosse già conosciuto e identificato, non rendeva alcuno di essi valevole per una lantd Expedition ufficiale, anche se né io personalmente né la lantd fecero mancare mai il patrocinio a queste iniziative. Fra le principali attività di Cesare in questo periodo ci furono il tentativo di identificazione del relitto del piroscafo *Brindisi*, l'identificazione del relitto del piroscafo *Andrassy* e, infine, la spedizione mista sul relitto dell'incrociatore *Zenta*.

Il piroscafo *Brindisi* fu affondato il 6 gennaio 1915 all'entrata del porto di San Giovanni di Medua (Shëngjin), nello stesso contesto storico della storia che stiamo raccontando; l'affondatore fu ancora lui, il sommergibile tedesco *UC 14* dell'oberleutnant zur see Caesar Bauer! Il piroscafo trasportava reclute montenegrine arruolate fra gli immigrati residenti negli Stati Uniti e in Canada, l'affondamento causò la scomparsa di ben trecento uomini fra volontari ed equipaggio italiano. Un eventuale ritrovamento e identificazione rappresentavano un fatto politico di attualità in un momento in cui il Montenegro cercava l'indipendenza dalla Jugoslavia, cioè dalla Serbia. La nave era stata costruita dai cantieri navali Flli Orlando di Livorno e io stesso mi ero interessato per la ricerca di fotografie e documenti presso quei cantieri (oggi Benetti - Azimut) e l'Archivio di Stato di Livorno. Purtroppo il relitto indagato giace praticamente distrutto in un basso fondale di quindici metri, con una visibilità pressoché nulla. Cesare, dopo numerose immersioni, non ritenne di aver trovato nessuna prova tangibile che lo identificasse con il piroscafo *Brindisi*. Nonostante ciò, subacquei e autorità locali mon-

tenegrine vollero annunciare ugualmente la sua scoperta per evidenti motivi politici. Una identificazione portata a buon termine fu quella, invece, di un relitto conosciuto, ma fino allora senza nome: il piroscafo ungherese *Andrassy*. Anch'esso si inserisce nel contesto storico del nostro racconto, però successivamente all'evacuazione italiana e alleata della costa nord dell'Albania. Il 31 marzo 1916, uscendo dal porto di San Giovanni di Medua diretto a Spalato, l'*Andrassy*, adibito alla posa di mine, ne urtò probabilmente una delle sue e affondò; nella circostanza persero la vita cinque membri dell'equipaggio. Al piroscafo, classe Zrinyi, di 1.553 tonnellate, era stato dato il nome del conte Andrassy, presunto amante dell'imperatrice Sissi. Costruito nel 1892 a Newcastle (UK) dalla Wigham Richardson & Co. Ltd., apparteneva alla compagnia Adria Royal Hungarian Sea Nav. e Co. ed era stato requisito all'inizio della guerra dalla K.u.K. Kriegsmarine. Il relitto della nave giace a una trentina di metri e l'identificazione non presentò problemi perché il nome era ancora visibile.

Un'altra attività di rilievo di Cesare Balzi, svolta nel periodo di stasi delle ricerche dell'*Intrepido*, fu la partecipazione, in qualità di rappresentante della lantd, a una spedizione mista internazionale sull'incrociatore *Zenta* per il novantaduesimo anniversario dell'affondamento. Il relitto era conosciuto ed era già stato meta di precedenti spedizioni, il fatto di rilievo, però, è che nessun italiano c'era mai stato prima e questa spedizione internazionale fu l'occasione giusta. Lo *Zenta* era un antiquato incrociatore protetto di 2.300 tonnellate di stazza, completato nel 1899. Prendeva il nome da una città della Serbia, dove, nel 1697, si

svolse una vittoriosa battaglia degli austriaci, comandati dal principe Eugenio di Savoia, contro i turchi. Nei primi mesi di guerra l'incrociatore partecipò, assieme al cacciatorpediniere *Ulan*, al blocco delle coste del Montenegro. Il 16 agosto 1914 una grossa formazione navale francese al comando dell'ammiraglio de Lapeyrère, imbarcato sulla nave da battaglia *Courbet*, e accompagnata da quattro incrociatori inglesi giunse di fronte ad Antivari (Bar). La sua azione costrinse il cacciatorpediniere *Ulan* a ritirarsi nelle bocche di Cattaro; lo *Zenta* si gettò invece nella lotta e fu la prima nave austroungarica ad essere affondata nel primo conflitto mondiale. La sua storia rimase famosa per il disperato valore dimostrato nell'impari combattimento. Il relitto dello *Zenta* oggi giace in assetto di navigazione, al largo della città di Petrovac.

### Il ritrovamento

Agli inizi del 2007, Pajtim, un nostro collaboratore albanese, finalmente riesce a ottenere dal Ministero dei Trasporti albanese la licenza per l'utilizzo di imbarcazioni a motore a fini turistici e così iniziano alcuni sopralluoghi per identificare sul terreno il punto corrispondente alla foto storica dalla quale tutto il progetto era partito. Le ricerche non danno alcun risultato fino a quando un sommozzatore locale informa Cesare che durante un lavoro finanziato dalla Banca Mondiale aveva intravisto alcune lamiere a ridosso di Punta Linguetta, senza però localizzare alcuno scafo a cui potessero appartenere. Ovviamente Cesare torna sul posto per un altro sopralluogo. La navigazione ripercorre luoghi a lui già noti: Baia di San Giovanni (Gjiri i Shen Janit), Capo Gallovecit (Kepi i Gallovecit), la grotta

di Haxhi Aliut e, infine, Punta Linguetta (Kepi i Gjuhezes). Genci, il subacqueo che aveva scoperto le lamiere, gli indica il posto, ma Cesare è dubbioso, perché non coincide esattamente con la fotografia storica che gli avevo mandato. A circa trenta metri dalla costa si immerge in un mare dal blu intenso, la visibilità è eccezionale, ma, come al solito, c'è una fastidiosa corrente. Il fatto è normale in quanto proprio qui, lungo l'allineamento con Punta Palascia, in Puglia, c'è la divisione geografica tra il Mar Adriatico e il Mar Jonio. L'immersione inizia su un bassofondo di una ventina di metri e prosegue infruttuosa per oltre mezz'ora. Infine, a una profondità poco maggiore di venti metri, si intravede tra le rocce una moltitudine di lamiere sparse e tubazioni di ogni tipo. L'emozione è grande, ma Cesare sa che, nonostante la logica li indichi come i resti dell'*Intrepido*, mancano le prove che lo siano veramente, in quanto nella zona ci sono innumerevoli relitti ancora non trovati o non identificati. Poco dopo, però, ecco gli indizi: proiettili di cannone da centoventi e sessantasei millimetri, i calibri di cui era dotato l'*Intrepido*. A quel punto Cesare segnala la zona con un pallone, anche perché ormai il tempo a disposizione per ulteriori ricerche si sta esaurendo. Infine intravede ulteriori indizi. Ma lasciamo a lui il racconto: «Vedo, circa venti metri alla mia sinistra, una sagoma scura e, d'accordo con Genci, scendo ancora di qualche metro, fino a raggiungere trentadue metri. Mentre mi avvicino, le linee e i contorni del grosso oggetto appoggiato sul fondo si definiscono, è una caldaia! Noto con dispiacere che, però, lo scafo intorno a essa è totalmente distrutto e collassato. Riconosco i circuiti

di raffreddamento, molte tubazioni di ferro e di rame e un grande quantitativo di valvole, saracinesche, griglie e coperchi. Sono trascorsi

sessanta minuti dall'inizio dell'immersione e sono fuori curva di sicurezza già da qualche minuto, ma ho ancora il tempo di vedere

una sezione di scafo con l'alloggiamento ovale di un fumaio. Controllo allora la scorta di gas e decido che è arrivato il momento di risalire. Seguendo il profilo del fondo mi ricongiungo con il mio compagno e, voltandomi per l'ultima volta, mi sembra di vedere in lontananza la sagoma di uno scafo con le eliche. Ma ormai sono

troppo lontano per esserne sicuro. A sei metri faccio la decompressione che il computer Nitek He mi indica e in superficie, sulla verticale del relitto, prendo subito le mire a terra allineando due vecchi bunker del regime comunista di Enver Hoxha posti sulle rocce con alcune spaccature in prossimità dell'acqua. Dall'altra parte, invece, ri-



Ancora immagini dell'*Intrepido*. Sotto, Cesare Balzi si prepara all'immersione a fianco del Capitano di fregata Vittorio Russo, del 28° Gruppo Navale di Saseno.



conosco esattamente la prospettiva dell'isola di Saseno così come appare nella fotografia storica inviata da Fabio».

Cesare mi inviò immediatamente un messaggio sms che subito interpretai come un pesce d'aprile.

Poi la successiva telefonata chiari che non lo era, anzi! I problemi, comunque, non erano terminati, ciò che Cesare Balzi aveva individuato era certamente il relitto dell'*Intrepido*, ma, a parte i colpi di cannone, non vi erano prove che potessero oggettivamente identificarlo con quello del nostro cacciatorpediniere. Era necessario, perlomeno, un altro sopralluogo, che fu fissato per la settimana successiva. Un nuovo blocco del traffico da

Da sinistra, Ruberti, l'ammiraglio Giuseppe Celeste e Balzi. A lato, munizioni sparse e, sotto, un membro della spedizione con un bossolo da 120 millimetri.



diporto da parte delle autorità albanesi ci gettò, però, nella stessa situazione di impasse dell'anno precedente. Nel frattempo Cesare aveva informato le autorità italiane in Albania del nostro progetto, che aveva incontrato la loro approvazione, in particolare quella della Die, nella quale egli stesso presta servizio, e del 28° Gruppo Navale presente sull'isola di Saseno. L'occasione di una nuova immersione sul punto del presunto relitto dell'*Intrepido* fu offerta dalla necessità operativa della Die di collaudare un equipaggiamento subacqueo che doveva essere fornito in quei giorni alla marina militare albanese.

### L'affondamento

Per aumentare la possibilità di poter identificare con certezza il relitto, fu letto e riletto il rapporto di affondamento, che riportiamo esattamente come fu pubblicato su un vecchio libro, "La Marina Italiana nella Grande Guerra" (USMM Vol. II). Inoltre, a Cesare era stata fornita una carta in più per agevolare l'identificazione. Poco prima, infatti, l'ammiraglio Celeste ci aveva fornito dettagliati schemi costruttivi dell'*Intrepido*, schemi che era riuscito a ottenere dall'Associazione Navimodellisti Bolognesi. Ma

ecco il rapporto: "Il cacciatorpediniere di scorta *Intrepido* (Capitano di Corvetta Leva) dopo aver coadiuvato al salvataggio, ed aver raccolto e sbarcato a Valona più di 100 naufraghi, fu mandato lungo la costa a sud di Punta Linguetta in crociera antisommergibile. Alle ore 14, mentre seguiva la rotta prescritta per rientrare all'ancoraggio, rimase però anch'esso vittima di un'esplosione nei pressi della Punta. La prua ed il palco di comando furono distrutti completamente e ridotti ad un ammasso di rottami. Avendo resistito alla violenza dello scoppio ed essendo rimasta stagna la paratia prodiera dello scompartimento delle caldaie, il resto della silurante non ebbe a soffrire altri danni che un foro nel ponte di coperta presso il trincarino e nel locale della macchina, prodotti da una pesante massa di metallo, probabilmente parte del cannone da 120 mm. lanciata in aria e ricaduta a bordo. Spinto dalla brezza verso gli scogli di Punta Linguetta, lo scafo vi si appoggiò nella parte prodiera e vi fu ormeggiato. "L'essere stato l'equipaggio al posto di combattimento al momento dell'esplosione e l'essere quindi vuoto l'alloggio prodiero dei marinai, fece sì che, nonostante la violenza della colonna formata dai gas

prodotti dallo scoppio, pochissimi fossero i colpiti, quelli soltanto che formavano l'armamento del cannone prodiero o che si trovavano nelle immediate vicinanze. Perirono un aspirante e tre marinai, pochi altri furono i feriti, tra i quali abbastanza gravemente il comandante, che riacquistò la conoscenza dopo essere stato raccolto tra i resti del palco di comando. "Il cacciatorpediniere avrebbe potuto, data la non estrema gravità delle avarie, essere riparato, ma non si ritenne di poter farlo rimorchiare al sicuro. E così, dopo aver recuperato i cannoni, i lanciasiluri ed il materiale amovibile di maggior valore, lo scafo fu abbandonato e pochi giorni dopo affondò. "Nessuna scia di siluro era stata osservata così da bordo come dalle unità prossime,

tanto nel caso del Re Umberto che dell'*Intrepido*; non restò perciò dubbio che l'esplosione fosse derivata da urto contro torpedini ancorate dal nemico. In quella stessa località ne erano state dragate alcune il 30 novembre ed i giorni precedenti: il dragaggio era stato ripetuto nella notte tra il 3 e il 4 dicembre. Probabilmente altre torpedini erano state posate da unità nemiche nelle ore trascorse fra una precedente operazione di dragaggio e il passaggio del convoglio. Certo è che ripetendo i dragaggi prima dell'arrivo del convoglio successivo, furono trovate altre cinque torpedini nelle stesse acque. Solo da poco tempo si erano avute le prime notizie sulle operazioni di sommergibili posamine nel Mediterraneo che dovevano portare in conseguenza nuovi pericoli ed indurre a più efficaci provvedimenti per difendersene." Infatti, da documenti tedeschi risulta che il sommergibile posamine UC 14 della flottiglia di Pola depositò uno sbarramento di ben dodici mine tra Punta Linguetta e il canale di Saseno nella notte del 3 dicembre, quasi sicuramente dopo il dragaggio citato nel rapporto. Inoltre,

per completezza d'informazione, i caduti dell'*Intrepido* furono l'aspirante Valatelli e i marinai Polimene, Potenza e Pappalardo. Adesso mancava solo di identificare definitivamente il relitto.

### L'identificazione

Due settimane dopo la localizzazione del relitto, la mattina del 15 aprile, a Porto San Niccolò, base del 28° Gruppo Navale sull'isola di Saseno, fervono gli ultimi preparativi prima della partenza; l'organizzazione di supporto e controllo dell'immersione è gestita dallo stesso comandante del Gruppo, capitano di fregata Vittorio Russo. Le condizioni del mare non sono delle migliori, ma, una volta sul punto localizzato due settimane prima, il responsabile decide che l'immersione può essere svolta. Cesare si immerge con due sommozzatori: il capitano di fregata Simone Pellicciarini e il colonnello Salvatore Vergari, entrambi brevettati lantd. Tutti i subacquei sono dotati dell'equipaggiamento da collaudare prima della consegna alla marina albanese. Dopo pochi minuti individuano i resti delle caldaie, quindi Cesare si dirige verso il punto dove aveva intravisto lo scafo, anche se adesso non è visibile a causa dell'acqua più torbida. Intorno ai trenta metri si presenta l'immagine della poppa rovesciata, con le due eliche a tre pale che dopo novantadue anni sono ancora fissate nella loro sede, complete degli assi e dei sostegni; il timone, invece, viene ritrovato riverso sul fondo, ma inserito ancora nel suo alloggiamento. La parte di poppa con le eliche, gli assi e il timone sono inconfondibilmente quelli di un "tre pipe", come erano stati affettuosamente soprannominati i cacciatorpediniere della classe dell'*Intrepido*, e corrispondono a quelle dei

piani costruttivi. Ormai ogni dubbio si stava dissipando. Vengono rinvenuti altri bossoli e colpi da centoventi e da settantasei millimetri, oltre a molto munizionamento di piccolo calibro. L'immersione continua, ma lasciamo ancora a Cesare il racconto: «Proseguo per effettuare un passaggio in un punto sotto lo scafo in cui è si può andare dalla paratia di dritta a quella di sinistra, proprio dove sono ancora collocate le due turbine tipiche dell'*Intrepido*. Entro in una zona buia, circondato da un vortice di tubazioni di vario diametro, flange, saracinesche, valvole e manometri, e quando esco mi ricongiungo ai compagni. Mentre fuori il vento non accenna a diminuire e la superficie del mare diventa sempre più spumeggiante, decidiamo di iniziare la risalita». Il rientro verso il porticciolo di San Niccolò è pieno di soddisfazione per la convinzione di avere finalmente identificato i resti di una nave della Regia Marina. Appena ricevuto il rapporto, il generale Aldo Piccotti, comandante della Die, emanava un comunicato che annunciava la probabile identificazione del relitto con quello del RCT *Intrepido*. Adesso era necessario dare una adeguata notizia pubblica del ritrovamento e identificazione nella quale ogni sorta di dubbio fosse definitivamente fugato. I risultati ottenuti furono fatti visionare anche all'ammiraglio Celeste, che ci aveva dato fin dall'inizio un valido supporto, e ai due esperti Alberto Minichetti e Ilario Ratti, dell'Associazione Amici della Storia e del Museo della Spezia. Tutti confermarono ciò che per me era da tempo più che chiaro, forse già da quando avevo trovato la foto dell'*Intrepido* incagliato: in quel punto non poteva altro che esserci lui.



I cacciatorpediniere gemelli dell'*Impetuoso*. Dall'alto: *Indomito*, *Insidioso* e *Impavido*.

Comunque, tecnicamente parlando, gli elementi acquisiti nell'area poppiera, quella meglio conservata dopo l'esplosione e la corrosione marina, sono quelli più caratteristici, che conducono alla identificazione certa di uno scafo Thornycroft: le due eliche e i rispettivi assi, sostenuti dai bracci portaelica, risultano ancora integri, come pure il timone esterno inserito nel suo alloggiamento. Tutto ciò era tipico della classe dell'*Intrepido*. L'ammasso di tubazioni, in particolare una ancora del tutto integra, non è altro che il fasciame tubiero di una caldaia Thornycroft comprensivo del suo collettore e utilizzata proprio da quel tipo di navi. La sede di uno dei tre caratteristici fumaioli di forma ovale è quella del primo, posto alle spalle del palco di comando. Infine, le misure dei bossoli combaciano con il calibro centoventi e settantasei millimetri dei cannoni del cacciatorpediniere, mentre il munizionamento di piccolo calibro sono i pacchetti di munizioni

calibro sei e sessantacinque millimetri per fucile 91 in uso all'epoca ai nostri marinai. Infine, come ciliegia sulla torta, il colonnello Vergari fece uno studio sui marchi dei bossoli ritrovati attraverso il quale dimostrò che si trattava di colpi appartenenti a una fornitura in carico alla Regia Marina in quel periodo. Più di così!

### L'epilogo

Il 4 maggio era in programmazione al circolo ufficiali della Marina Militare alla Spezia la proiezione del documentario delle lantd Expeditions "Szent Istvan - La corazzata dell'Impero" e fu convenuto di dare in quell'occasione anche l'annuncio ufficiale del ritrovamento e identificazione dell'*Intrepido*. E qui ci ritroviamo al punto in cui il racconto è iniziato: la serata fu un grande successo, ma sia io che Cesare sapevamo che il colpo grosso doveva ancora essere fatto. Ma questa è un'altra storia, quella della *Re Umberto*.

Fabio Ruberti  
(Ricerca storica: Cesare Balzi, Giuseppe Celeste, Fabio Ruberti)