



Gli uomini che hanno fatto la storia della Marina

Luigi Rizzo

di Desirée Tommaselli foto: Ufficio Storico della Marina

“**N**oi esprimeremo in Luigi Rizzo il nostro miglior «marinaio da guerra», uno dei maggiori di tutte le razze e di tutte le età: paragonabile a Francesco Drake per iniziativa, valore, intuizione e sensibilità e come lui atto a sostenere qualsiasi responsabilità di comando in mare e in guerra, e come lui iniziato da fanciullo alla vita del mare e sul mare cresciuto e vissuto.”
Così Alberto Da Zara, in *Pelle d'Ammiraglio*, sintetizzò in poche righe la biografia, la personalità e la portata storica di Luigi Rizzo. Iniziato alla navigazione fin dall'età di otto anni, il giovane “marinaio” siciliano è passato alla storia per le incursioni “corsare” compiute all'interno dei porti nemici e per gli straordinari e decisivi colpi inflitti agli avversari nel corso della Grande Guerra. L'affondamento della corazzata Wien, la “Beffa di Buccari”,

l'Impresa di Premuda sono le azioni che lo portarono agli onori delle cronache, della letteratura e della storia, ma non rappresentano che gli esiti di un'attività costante “in mare e in guerra” che ha, tra l'altro, fatto identificare i Mas con la sua figura. In verità, gli esordi di Rizzo furono tutt'altri: quando fu richiamato come ufficiale di complemento dalla Regia Marina, arrivava dalla biennale esperienza nell'internazionale città di Sulimà, dove si era distinto per il soccorso prestato ad un piroscampo in Mar Nero; i primi impieghi in Forza Armata lo videro operare a terra, a Grado, nella realizzazione di una rete telefonica, di un efficace sistema integrato di difesa antiaerea nonché di un apparato di tiro. La base era un punto strategico sia per la difesa dell'ala destra del fronte italiano di terra, tenuto dalla Terza Armata, sia per l'esplorazione e l'attacco di Trieste, allora porto austriaco, da parte degli idrovolanti e del

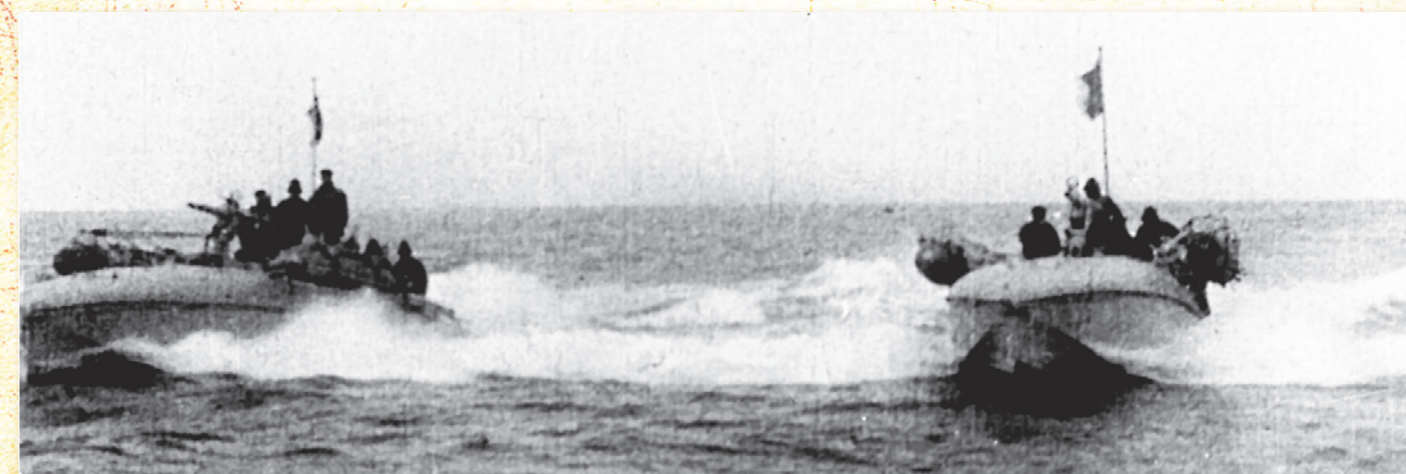
In alto: il capitano di corvetta Luigi Rizzo nel suo ufficio.



naviglio leggero italiano. Dopo una serie di azioni che gli valsero la prima Medaglia d'Argento al Valore Militare, Rizzo fu destinato ai Mas. Con lui, come dirà anni dopo il Comandante della Difesa Marittima di Grado, Alfredo Dentice di Frasso, l'operatività di questi motoscafi “divenne fenomenale”. Impiegati fino ad allora come scorta agli idrovolanti, “nella tarda primavera del 1916, fecero irruzione sulla scena dell'Adriatico, stravolgendo l'assetto tattico-strategico del confronto tra le due flotte” (F. Andriola, Luigi Rizzo, Roma 2000): agli ordini di Rizzo, i Mas uscivano “sia di giorno che di notte con qualunque

tempo” ma, soprattutto, si avvicinarono ripetutamente a Trieste. Lo scopo era studiare le ostruzioni del porto nemico. La prima missione venne compiuta a sole 48 ore dalla nomina di Rizzo a comandante dei Mas; sbarcato sulla diga del Vallone

In alto: l'ammiraglio Thaon di Revel davanti al Comando Militare della Difesa Marittima di Grado. Qui, al ritorno dalla prima esplorazione del porto di Trieste, Rizzo donò all'Ammiraglio due pietre prelevate dalla diga foranea del Vallone di Muggia quale promessa di una futura missione offensiva nella base nemica. In basso: i Mas 15 e 21 in un fotogramma di “Eroi del mare nostro”, il film-documentario dedicato all'Impresa di Premuda.





In alto: Luigi Rizzo con gli equipaggi dei Mas 15 e 21, protagonisti dell'Impresa di Premuda; in basso: il Mas 96 comandato da Rizzo nella "Beffa di Buccari" ed oggi conservato presso il Vittoriale degli Italiani (Foto Archivio Iconografico Fondazione "Il Vittoriale degli Italiani").

di Muggia, all'imboccatura del porto, egli staccò due pietre che, al ritorno a Grado, donò a Thaon di Revel, promettendogli un miglior "bottino", in futuro.

Le esplorazioni di Trieste continuarono con la Squadriglia Mas dell'Alto Adriatico, che Rizzo comandò dal 1° febbraio 1917; tornò a Trieste la notte tra il 14 e il 15 marzo per verificare eventuali cambiamenti nelle ostruzioni e, nei mesi successivi, si pose in agguato a largo di Miramare: i ricognitori avevano segnalato la presenza di due corazzate in porto che, però, per la pressione esercitata dal naviglio leggero italiano, non uscivano in mare.

Per i fatti di Caporetto, anche la Regia Marina fu costretta a ripiegare verso Venezia; compiute le operazioni di sgombero di Grado, Rizzo, ai primi di novembre, insieme al Comandante Dentice di Frasso, fu protagonista di numerose incursioni nei canali navigabili del Veneto.

"La Marina italiana, come aveva costantemente protetto ed ap-

poggiato il fianco destro dell'Esercito, scoperto dalla parte del mare, in ogni operazione offensiva, così l'ha difeso e reso sicuro da ogni molestia adriatica nella mossa di ripiegamento"; questo grazie anche all'impiego tattico dei Mas che concorrono a rallentare la pressione dell'avanzata nemica. "Pochi immaginano l'aiuto immediato ch'essi hanno fornito alla difesa dell'Esercito in una pianura solcata da dedali di corsi d'acqua, com'è quella del Veneto... Dove le linee avversarie s'appoggiano alla sponda d'un fiume o d'un canale, ecco di tanto in tanto spuntare una prora minacciosa di Mas sotto i reticolati e le trincee dei reggimenti ungheresi. Appena cominciata la ritirata si dovettero escogitare rapide punte controffensive che - risalendo i fiumi dalle foci e cacciandosi nell'intrico degli acquitrini - molestassero il fianco a mare dell'avan-



zata austro-tedesca e ne trattenessero il più possibile le pattuglie di punta. I Mas divennero allora i cavalleggeri della palude. Le avanguardie nemiche, che non s'aspettavano di trovarsi di fronte in una lotta terrestre, soffersero parecchie perdite per il loro improvviso apparire nelle anse dei canali interni. I loro continui spostamenti li rendevano temibilissimi. Erano schiavi della fragilità e del percorso obbligato, ma avevano il vantaggio della velocità e della sorpresa. Parecchie volte i Mas guidati dal Tenente di Vascello Rizzo, entrati per il porto di Cortellazzo nella bocca del Cavetta, sbarcarono i loro equipaggi sulle rive del canale; ed ufficiali e marinai, acciampati ventre a terra dietro i ciglioni fangosi o nelle prime trincee improvvisate, annodarono con le sturm-truppen barricate dietro le casipole dei terreni di bonifica, interminabili conversazioni di schioppettate" (Maffii).

Per queste missioni Rizzo non solo venne decorato di una terza Medaglia d'Argento al Valore Militare, ma ottenne il passaggio in servizio permanente effettivo.

L'avanzata nemica, come previsto, ebbe presto supporto dal mare: il 16 novembre 1917 le due corazzate Wien e Budapest

A sinistra: Luigi Rizzo, Edoardo Profeta De Santis, Gabriele d'Annunzio e Costanzo Ciano, prima della partenza per Buccari, davanti alla "Regia casa di pena per i maschi" alla Giudecca, adibita a residenza dei "massisti". Nella foto Rizzo indica sorridendo la scritta all'ingresso dell'edificio, ironicamente modificata in "Regia casa di pena per i mas."

Nato l'8 ottobre 1887 a Milazzo, si diplomò presso l'Istituto Nautico di Messina nel 1905. Capitano di Lungo Corso, nel 1912, a seguito di concorso, fu nominato Sottotenente di Vascello di Complemento.

Comandante di un rimorchiatore a Sulimà, alla foce del Danubio, nel Mar Nero salvò un piroscalo dal naufragio, venendo insignito di Medaglia d'Oro al Valore Civile dal Governo di Bucarest. Nell'agosto 1914, con lo scoppio della guerra in Europa, fu chiamato in servizio dalla Regia Marina e destinato alla Piazza Marittima della Maddalena; nel mese di novembre venne trasferito a Venezia quale istruttore reclute al deposito CREM.

Tenente di Vascello nel giugno 1915, fu assegnato al Comando della Difesa Marittima di Grado, dove rimase fino al 20 gennaio 1917; impiegato quale osservatore sugli idrovolanti, si distinse nelle operazioni di guerra per le quali fu insignito di Medaglia d'Argento al Valore Militare. Aiutante Maggiore dal Capitano di Fregata Alfredo Dentice di Frasso, Comandante della Piazza di Grado, studiò con questi un originale sistema di tiro. Ricevuto il comando dei Mas della Difesa Marittima di Grado nel maggio 1916, prese parte a numerose missioni di guerra. Passato in servizio permanente effettivo per speciali meriti di guerra nel gennaio 1917, fu destinato alla Squadriglia Mas dell'Alto Adriatico, dove prestò servizio dal febbraio 1917 all'ottobre 1918. Ricevuta la seconda Medaglia d'Argento al Valore Militare per la cattura di due piloti di idrovolante nell'ambito di uno scontro aeronavale avvenuto il 24 Maggio 1917, organizzò e svolse le attività di sgombero del Comando di Grado successivo ai fatti di Caporetto. Ai primi di novembre, insieme al Comandante Dentice di Frasso, navigando lungo i canali interni della laguna veneta, effettuò una serie di perlustrazioni e imboscate alle pattuglie austriache. La notte del 10 dicembre 1917, a bordo del Mas 9, forzò il porto di Trieste e colò a picco la corazzata austriaca Wien. Per questa azione Rizzo fu promosso Capitano di Corvetta per merito di guerra e venne decorato con Medaglia d'Oro al Valore Militare. La notte dell'11 febbraio 1918, al comando del Mas 96, penetrò nella baia di Buccari insieme a Gabriele d'Annunzio e Costanzo Ciano. Per l'impresa fu insignito di Medaglia di Bronzo al Valore Militare, commutata in Medaglia d'Argento nel 1923. Alla fine del mese fu trasferito da Venezia ad Ancona per comandare una squadriglia di Mas destinati ad operare nelle isole dalmate. Il 10 giugno 1918, a largo di Premuda, attaccò e affondò la corazzata austriaca Szent István. L'impresa gli valse l'assegnazione della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, poi convertita nel 1923 in Medaglia d'Oro al Valore Militare. Promosso Capitano di Fregata per merito di guerra (giugno 1918), il 6 novembre 1918 assunse la Direzione dell'Ufficio Traffico del Comando Difesa Marittima di Trieste, che tenne fino al febbraio 1919 quando lasciò il servizio attivo a domanda. Volontario a Fiume, nel 1920 si trasferì a Genova dove intraprese la carriera nell'ambito armatoriale e portuale.

Capitano di Vascello nel 1925, Contrammiraglio della Riserva Navale e Ufficiale dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro nel 1932, fu nominato Grand'Ufficiale dell'Ordine della Corona d'Italia nel 1935. Ammiraglio di Divisione della Riserva Navale per meriti eccezionali nel 1936, divenne presidente del Lloyd Triestino nel 1937. Commendatore dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro (1938) e Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine della Corona d'Italia, fu nominato vicepresidente della Corporazione del Mare e dell'Aria (1940). Il 10 giugno 1940, all'ingresso dell'Italia nel conflitto, chiese di rientrare in servizio. Affidatogli l'Ispektorato Antisom, lasciò l'incarico nel gennaio 1941, venendo inquadrato quale "richiamato in attività di servizio senza assegni a disposizione del Ministero". Presidente dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico dal febbraio 1942, dopo l'8 settembre 1943 ordinò il sabotaggio di transatlantici e piroscafi affinché non cadessero in mano tedesca. Dopo mesi di tesi rapporti con le forze occupanti, venne trasferito dalla Gestapo, prima nel carcere di Klagenfurt e successivamente a Hirschegg. Rimpatriato nell'agosto 1945, morì a Roma il 27 giugno 1951. Dopo i funerali in Santa Maria degli Angeli a Roma, venne sepolto nel cimitero della sua città natale.



Il capitano di corvetta Luigi Rizzo e il capo timoniere Armando Gori in un fotogramma del film "Eroi del mare nostro". Per la realizzazione della pellicola, Rizzo "interpretò se stesso", recitando le scene relative all'Impresa di Premuda nel Golfo della Spezia, mentre la Marina mise a disposizione i filmati originali dell'affondamento della Szent István e i mezzi navali necessari alle riprese.

uscirono dal porto di Trieste e attaccarono Cortellazzo, roccaforte sul Piave della resistenza italiana, venendo però respinte dai Mas di Costanzo Ciano. L'offensiva ebbe come immediata conseguenza la decisione da parte di Thaon di Revel di affondare le due corazzate nella loro base. La missione venne affidata a Rizzo, che pianificò l'azione sulla base degli studi e dei rilievi eseguiti fin dal maggio 1916. La notte tra il 9 e il 10 dicembre, Rizzo partì da Venezia con i Mas 9 e 13, rimorchiati da due torpediniere. Il taglio dei cavi richiese due ore e, per l'esecuzione del lavoro, due dei suoi uomini non esitarono a immergersi nell'acqua gelata. Entrati nella diga foranea, i due Mas diressero verso il punto in cui i ricognitori avevano scorto le due navi. Assegnati gli obiettivi, i siluri del Mas 9, comandato da Rizzo, colpirono il Wien mentre quelli del Mas 13 non raggiunsero il bersaglio. Sotto il fuoco nemico, i due Mas ripercorsero la strada a ritroso per fare rientro alla base, mentre la corazzata austriaca di 5.550 t e i suoi 22 cannoni colavano a picco.

L'impresa, che, come disse Rizzo, doveva il suo esito felice anche "alla paziente preparazione, al rilievo, alla valutazione del più piccolo particolare", ebbe importanti conseguenze militari e psicologiche; infatti, l'affondamento del Wien, oltre a rappresentare "il primo segnale di riscossa italiana dopo i difficili giorni di Caporetto" indusse i vertici della Marina Austro-ungarica a trasferire le navi da Trieste a Pola e a rinunciare, così, alla "prevista, pesante, pressione sul fianco destro dell'Esercito italiano" (Andriola).

Come scrisse Da Zara, "Ancora una volta il predominio sul mare stava per annullare la supremazia terrestre e stabilire le condizioni necessarie e sufficienti per la vittoria finale, mentre il primo annuncio della ripresa si levava dalle acque violate di Muggia".

Una tale azione non poteva che accendere gli entusiasmi di d'Annunzio che, di lì a poco, partecipò con Rizzo e Ciano all'incursione nella baia di Buccari, "la più profonda che il nemico abbia nella parte più nascosta del suo profondo golfo: quello del Quarnaro" (Maffii).

L'impresa, compiuta nella notte tra il 10 e l'11 febbraio 1918, fu un successo sul piano comunicativo, rivelandosi un "contrattare marittimo" al volo su Vienna che d'Annunzio, però, realizzò solo l'estate seguente (Andriola). Di fatto, pur senza aver portato ad alcun affondamento, l'incursione fu "la più lunga navigazione guerresca... mai tentata di sorpresa in acque rinchiuse fra territori avversari", compiuta "per decine e decine di miglia, nel più impenetrabile rifugio marittimo che - dopo i fiords norvegesi - abbiano le coste d'Europa" portandovi "non visti, non uditi, improvviso, l'attacco notturno" (Maffii).

Dopo Buccari, Rizzo ricevette l'ordine di lasciare Venezia e trasferirsi ad Ancona, con l'incarico di organizzare una squadriglia Mas destinata a una continua azione di vigilanza e agguato nelle isole dalmate. Da quella base Rizzo partì la notte del 9 giugno e a quella base tornò il 10 giugno "carico di gloria".



L'impresa di Premuda

“**D**ue Mas incrociavano ier notte lungo il frastagliatissimo litorale dell'Arcipelago dalmata. Queste crociere di vigilanza al largo, sotto la sponda nemica, a protezione del mare nostro, non sono infrequenti: ma siccome il naviglio austro-ungarico si muove raramente dai suoi rifugi, sono spesso infruttuose e rimangono quasi sempre ignorate. Anche ier notte i due gusci d'acciaio perlustravano il contorno di quel festone d'isole che dal Quarnaro s'incurva dolcemente verso Zara e già erano arrivati nei pressi di Premuda... Li comandava Luigi Rizzo... l'affondatore della Wien... il 10 dicembre dell'anno scorso. Scadeva dunque ier notte il sesto trigesimo della mirabile avventura... - Maffio Maffii, Alto Adriatico, 11 giugno 1918.”

di Desirée Tommaselli
foto: Ufficio Storico della Marina

Dal 3 giugno di quell'anno, la Marina

aveva rinforzato la vigilanza delle coste nemiche; Thaon di Revel, appresa la notizia della nomina del giovane Ammiraglio Horthy quale comandante supremo della Marina austro-ungarica, valutò infatti la possibilità che "il nuovo Comandante in Capo della flotta desideri di affermarsi con una linea di condotta più attiva e tale che lo esponga a delle imprudenze, delle quali dobbiamo essere pronti ad approfittare per attaccare coi sommergibili, cacciatorpediniere e Mas". Le previsioni del Capo di Stato Maggiore italiano erano più che fondate: l'Austria aveva urgente bisogno di rompere l'embargo che stava facendo implodere gli Imperi Centrali per la cronica mancanza di rifornimenti di ogni genere e, al tempo stesso, doveva sollevare il morale

della sua Marina; pertanto, Horthy pianificò un'incursione aggressiva contro Otranto.

Mentre le formazioni navali austriache muovevano verso sud tra qualche ritardo e un'avaria, i Mas della Squadriglia di Rizzo erano in agguato, come ogni notte; quindi l'incontro tra i Mas e la formazione austriaca condotta dalle corazzate Szent István e Tegethoff fu solo apparentemente fortuito. La prima nave da battaglia produceva una grande nuvola di fumo che mise in allerta Rizzo, posizionato con il suo Mas 15 e con il Mas 21 a largo di Premuda. Il Comandante decise di ingaggiare battaglia e sfruttare a proprio favore la situazione, nonostante l'evidente sproporzione delle forze in campo: due Mas sfidavano due corazzate scortate da dieci unità, tra cacciatorpediniere e torpediniere, che le proteggevano da tutti i lati. Passando tra due torpediniere di scorta senza essere visto, Rizzo sganciò i siluri del suo Mas 15 contro il fianco della corazzata che guidava la formazione. La posizione, perfettamente perpendicolare al bersaglio, era ideale e i lanci centrarono la nave. L'altro Mas cercò di colpire il Tegethoff, ma ebbe sfortuna. Compiuto il "prodigio", urgeva disimpegnarsi e "mettere in salvo la pelle". Una torpediniera di scorta stava inseguendo il Mas di Rizzo nel tentativo di colpirlo con l'artiglieria o di speronarlo. Rizzo ebbe allora l'idea di utilizzare quanto gli era rimasto a bordo: le bombe di profondità. Dopo il primo lancio, inesplosivo, il secondo alzò una colonna d'acqua che frenò la corsa dell'inseguitore, consentendo a Rizzo di dirigere verso l'Italia. La carena della corazzata colpita, "simile al dorso di un immane cetaceo, fu vista emergere dalle onde per una decina di minuti" (Cesco Tomaselli).

Questo siluramento, passato alla storia come l'Impresa di Premuda, cambiò definitivamente il corso della Prima Guerra Mondiale a favore dell'Italia e diede grande prestigio alla Marina che, dal 1939, in ricordo di

quell'evento, celebra la sua Giornata il 10 giugno.

L'azione ebbe come conseguenze militari l'annullamento dell'offensiva contro Otranto e il rientro di tutte le navi austriache a Pola: "Così crollava, senza combattimento, un piano di battaglia che avrebbe dovuto, nelle intenzioni del comando nemico, infliggere all'Italia una seconda Lissa e suscitare nell'Esercito un lievito di emulazione alla vigilia della grande offensiva." (Tomaselli). Infatti il forzamento di Otranto avrebbe dovuto precedere di poche ore l'inizio dell'attacco terrestre sul fronte italiano dell'altipiano di Asiago, lungo tutto il Grappa, fino al Piave; non è pertanto "senza significato la coincidenza delle fortune navali con quelle dell'Esercito e del Paese" (Maffii).

Dopo il 10 giugno, le grandi unità austriache non uscirono più dai porti: il controllo dell'Adriatico era tutto italiano e "il diritto-dovere" di dirigere le operazioni navali in quel mare non venne più messo in discussione (Andriola). Infatti "...nessuno poté negare che, senza la leggendaria audacia e la splendente fortuna di Luigi Rizzo, l'insegna di comando di Horthy, alla maestra della Viribus Unitis, avrebbe sventolato nel Canale di Otranto e che qualche cosa di peggio di ciò che accadde a Lissa sarebbe certo avvenuto" (Da Zara). Dopo Premuda venne compresa a tutti i livelli "l'importanza dello sbarramento di Otranto non solo in funzione anti-sommergibili, ma anche nel campo strategico" (Da Zara).

Come scrisse Rizzo nel suo volume dedicato all'affondamento della Santo Stefano, "oggi si può ben affermare che l'azione di Premuda, per le sue conseguenze militari e politiche, equivale ad una grande battaglia vinta da noi, con vantaggio di tutti gli alleati; è bene che gli italiani lo sappiano."