

www.veniceboats.com

IL MUSSASETTE



Ritratto di Ottavio Croze

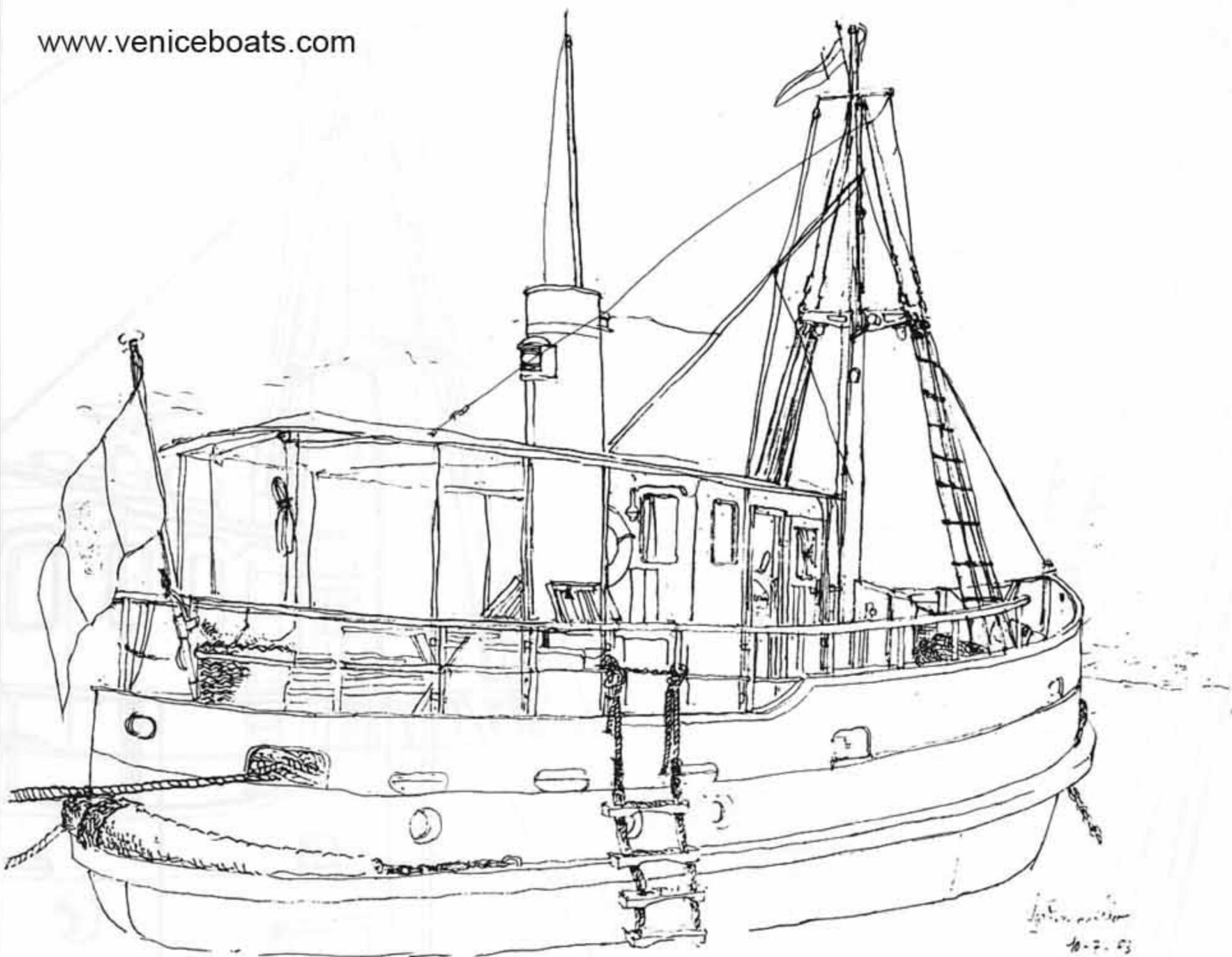
Nel fantastico bacino di San Marco una vecchia pilotina magistralmente conservata ricorda il profondo legame di questa città e di questa gente con il mare e si inserisce senza contrasto nel paesaggio policromo e carico di suggestioni

Testo e disegni di Ugo Pizzarello

Chi raggiunge con il vaporetto il grande bacino di San Marco, resta abbagliato dalla policroma cornice architettonica di aulici monumenti, disposti come in un grande anfiteatro dove i natanti, nella loro dinamica presenza sulla platea acquee, sono gli interpreti primi, mentre gli edifici una sorta di quinte madreperlacee, stratificate nei secoli e dai profili incerti e baluginanti sulla campitura azzurra del cielo.

In questo ambiente unico al mondo ci si compiace di un irrazionale momento di abbandono, rifiutando per un attimo la logica lettura dell'intorno. Le inquadrature, gli scorci visivi, i particolari scorrono sovrapponendosi in una sequenza confusa, ora sfumata in miraggi irreali, ora fissa come visioni oniriche, rimosse da arcani processi della mente, dove non sorprende il materializzarsi di un singolare oggetto: una piccola e antica pilotina.

È un'immagine insolita in un luogo insolito, uscita come per caso da un baule di vecchi giocattoli, abbandonato con il suo contenuto di lontani ricordi in una soffitta, e nell'appropriarsene si cerca

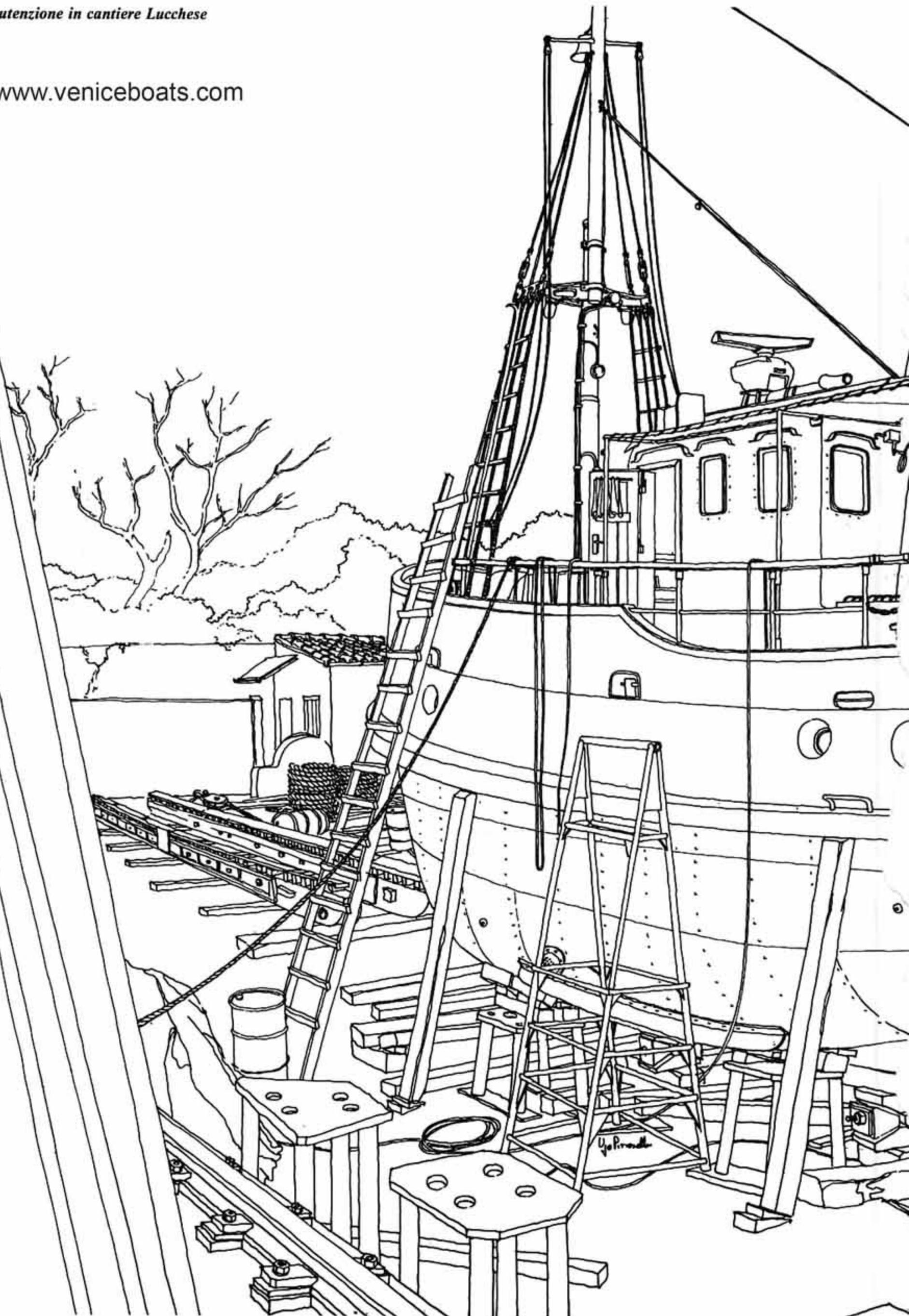


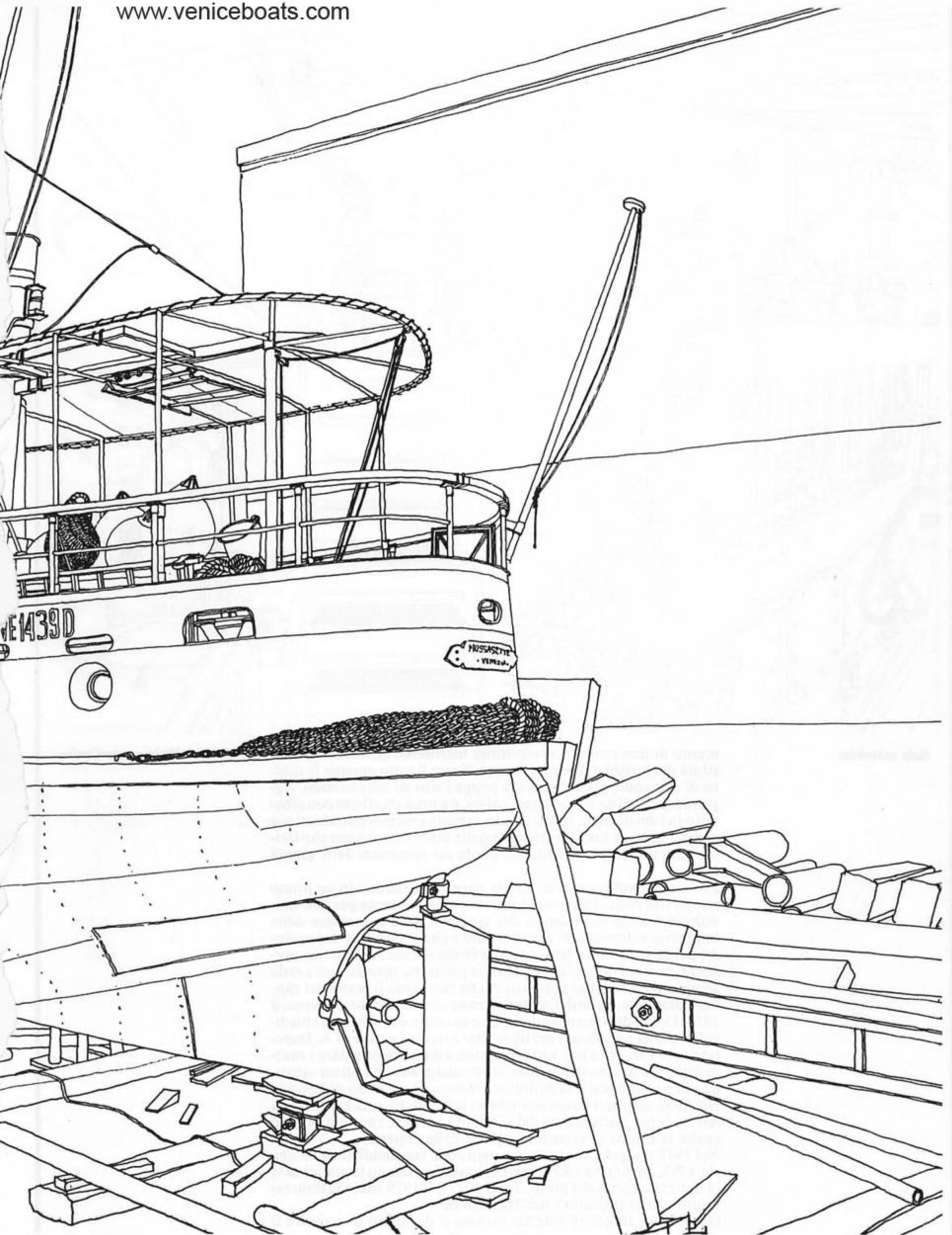
In crociera a Lesina

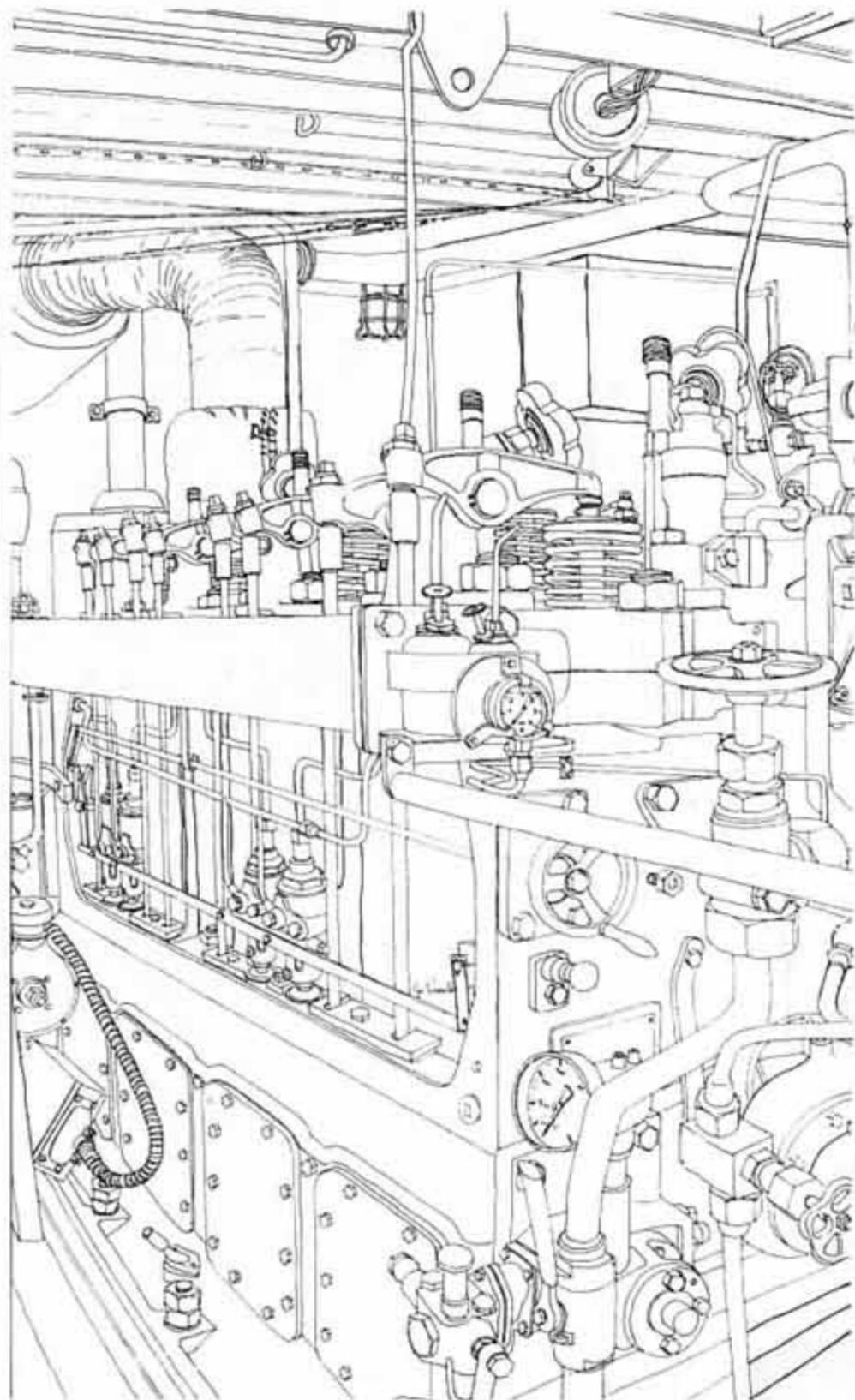
ancora istintivamente, con trepidazione infantile, il congegno di carica con il timore di sentirlo inceppare. Ma il suo lento rollio ci porta alla realtà e all'acquisizione della sua autentica dimensione.

Quattro poderose paline in rovere, con rispettive grosse cime date volta, costituiscono un sicuro ormeggio, ribadendo la sua vera presenza che va marcatamente delineandosi in una sagoma inconfondibile dell'antico e raffinato disegno che colpisce per la mancanza di riscontri attuali. Il nero dello scafo, segnato solamente da una fascia bianca poco sotto la linea di coperta, e filetti marrone, che ne contornano i profili, permettono un'immediata comprensione della forma dalla quale emerge la poderosa prua tagliente, con dritto verticale sull'acqua; e la desueta poppa arrotondata dove si stacca una targa in legno a caratteri incisi in oro: *Mussasette*. La parola è composta da "Mussa" e sette. Sette indica la settima imbarcazione e "Mussa" dal dialetto veneto asina. Vi è nella scelta del nome un atteggiamento affettuoso nei riguardi della barca, intesa come una fedele e infaticabile lavoratrice, alla quale si può chiedere l'impossibile, sicuri di essere portati a destinazione e allo stesso tempo non oggetto, ma compagna mite anche se a volte caparbia e bizzarra.

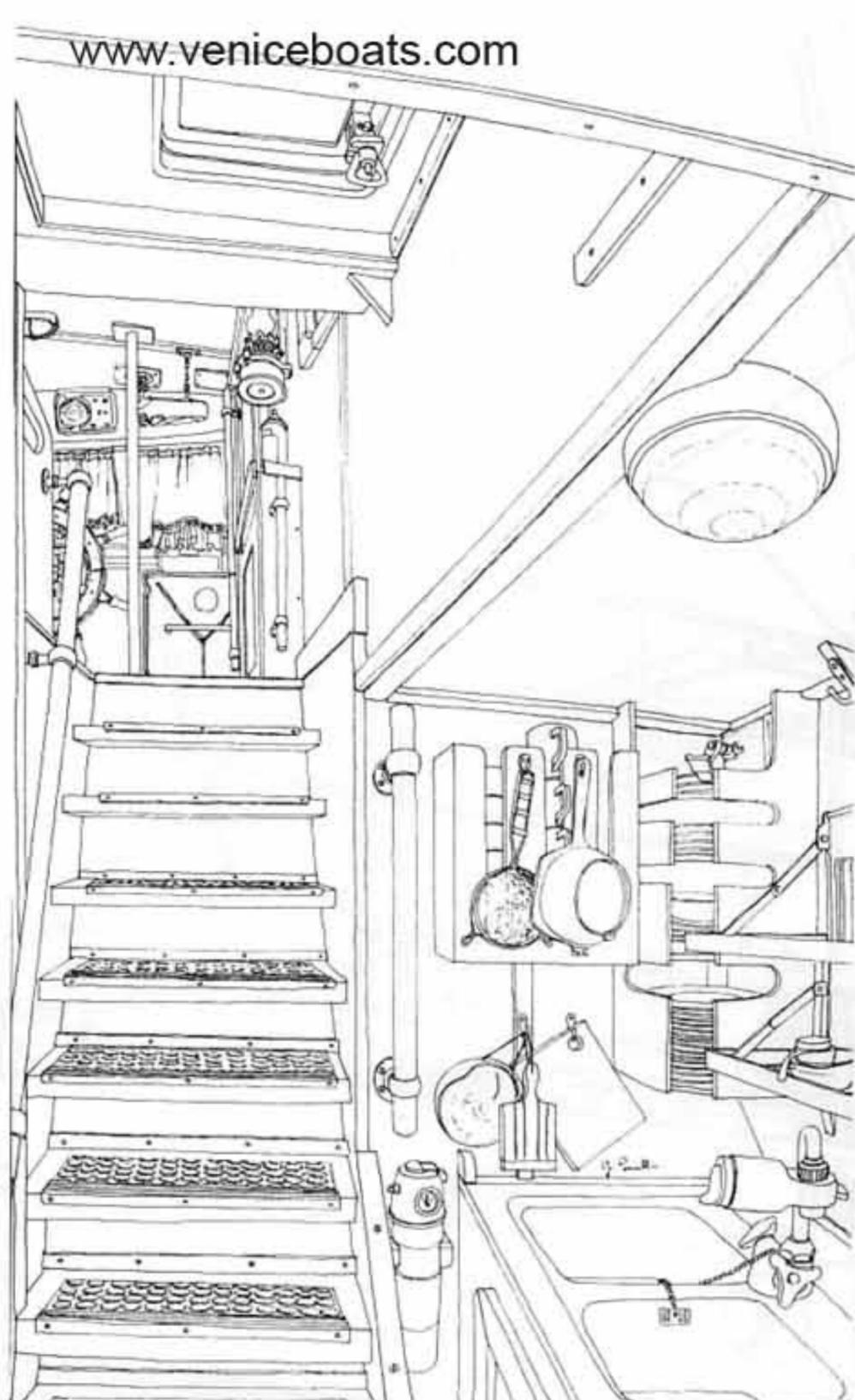
Un vistoso bottazzo, coronato a poppa e a prua da due grandi parabordi baffi in corda intrecciata, corre tutto intorno poco sopra la linea d'acqua come un anello protettivo allo scafo. Una battagliola in metallo, irrobustita da un corrimano in legno di mogano, alleggerisce l'impavesata e lascia libera la visuale sulle simpatiche strutture di arredo della coperta: osterigi, bitte, argani, boccaporti, tambugi, finali, che tanto attraggono l'attenzione quando si scoprono oltre una teca nelle silenziose sale dei musei, a docu-







Sala macchine



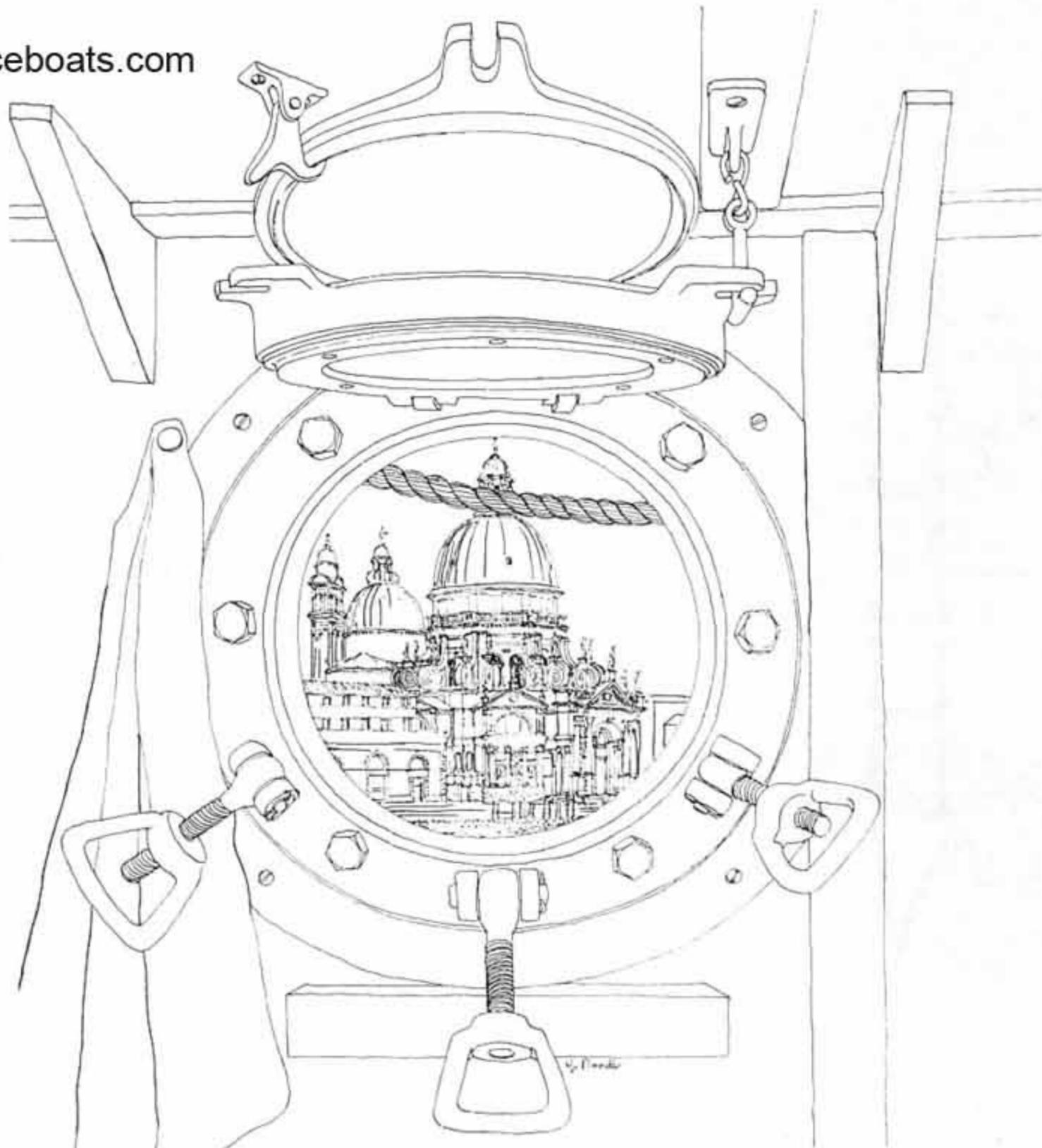
Disimpegno-Cucina

mento di una eroica e avventurosa marineria, quella contraddistinta dai lunghi e slanciati camini. Sopra il tutto emerge la cabina di comando, poco discosto a poppa l'alto ed esile camino, leggermente inclinato alla foggia antica, e a prua un albero con alberetto in tubi di ferro, fissati da una robusta crocetta buttafuori per permettere una buona verticalità delle sartie con griselle che facilitavano un tempo la salita del pilota sui barcarizzi delle grandi navi.

Le ricerche sulla storia di questa navetta iniziarono in un primo tempo con molto interesse, scemato poi lentamente per non sminuire il fascino del mistero che cresceva con l'aumentare delle imprecise e discordanti informazioni e che si sperdeva nei meandri del si dice. Senza scavare più a fondo si è accettata la sua presenza, viva nei racconti degli anziani piloti che ricordano di averla sempre vista e alcuni dei quali anche ricordano il nome del cantiere olandese, Kromhout, dove venne costruita e forse l'anno, il 1932. Unico documento autentico e databile è una bella e sbiadita fotografia pubblicata nel libro *Arte e tecnica navale* di A. Imperato del 1938, dove la si vede impettita e baldanzosa sfilare a mezza forza nel bacino di San Marco con una grande bandiera sabauda e la sua didascalia la definisce: *Motoscafo dei piloti di Venezia*. Nel 1953 subì seri danni per schiacciamento tra una meda e una nave e venne ristrutturata dal cantiere Lucchese che ammodernò anche la cabina di comando e parte della coperta.

Nel 1977 svolgeva ancora le sue mansioni, contraddistinta da una sigla P-3, andando a incrociare con qualsiasi tempo le grandi navi in entrata e uscita dal porto. Tra il 1977 e il 1979 subì l'ultimo restauro che la trasformò nel *Mussasette*.

Questo suo singolare esterno innesta il desiderio di scoprire il

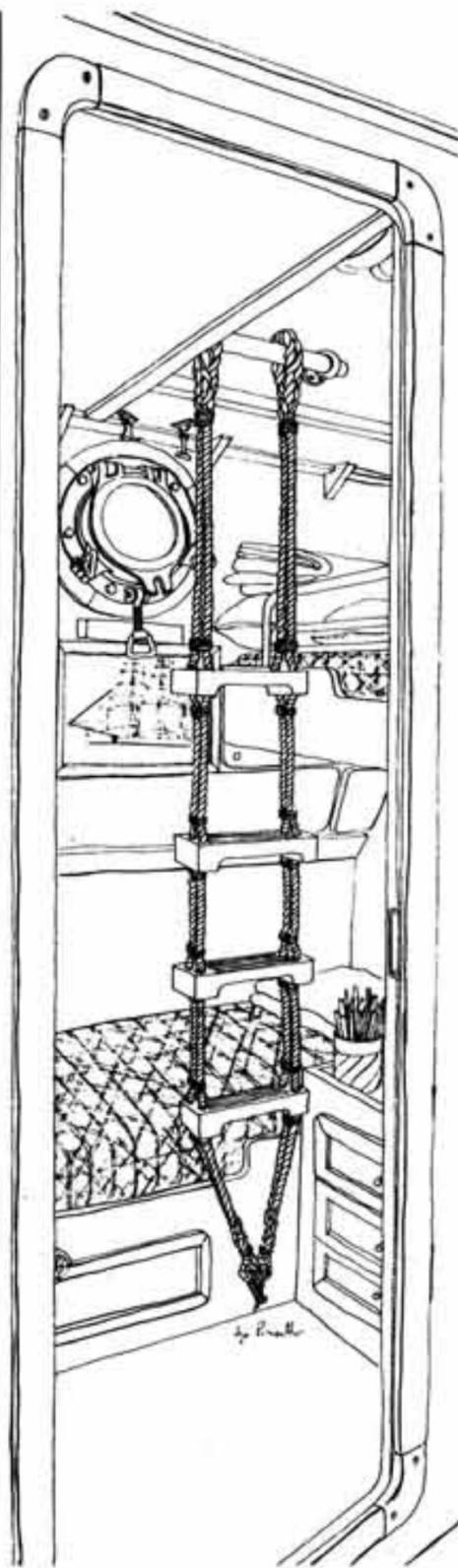


Vista della Chiesa della Salute dall'oblò della cabina padronale

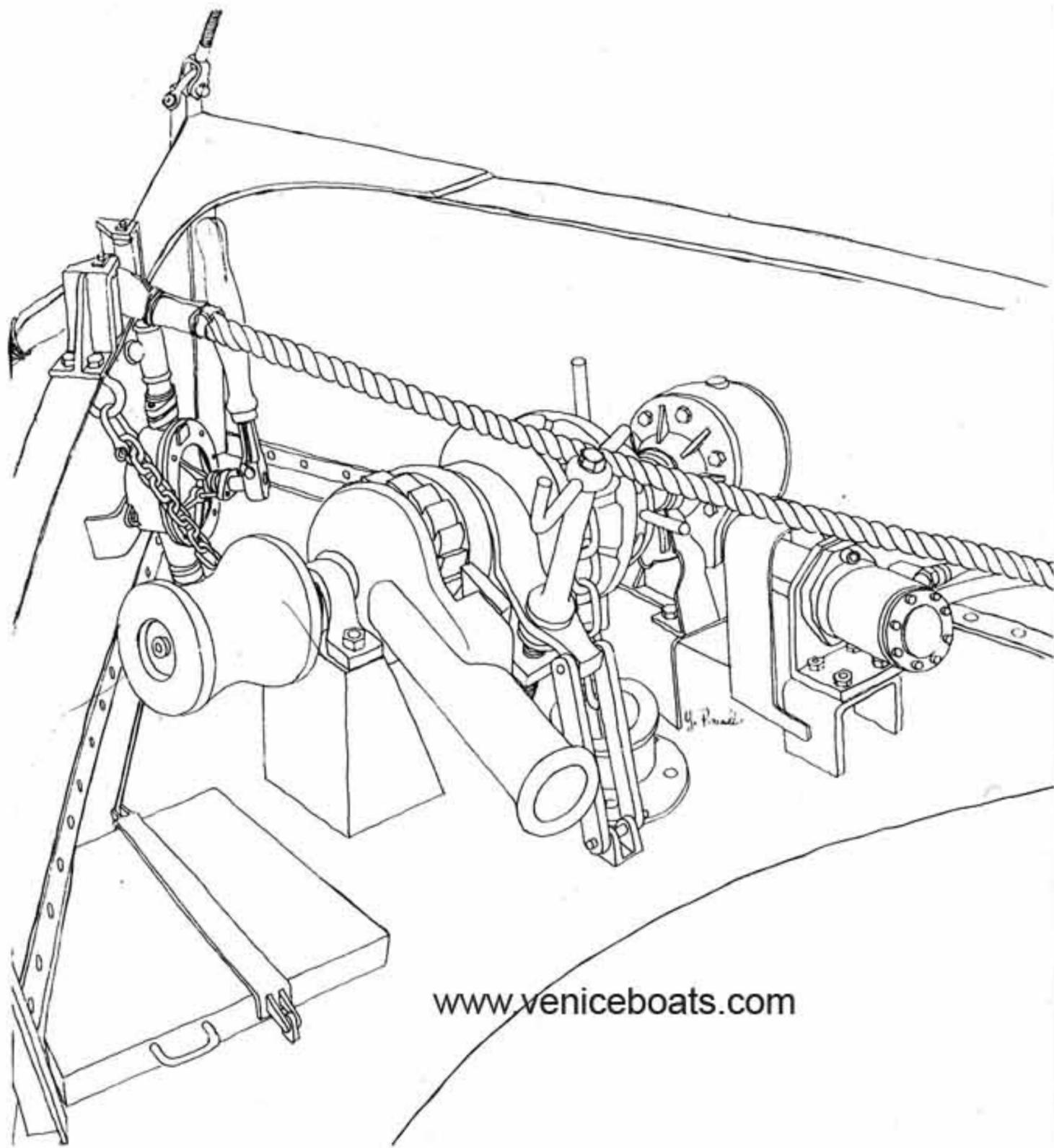
contenuto e se questo sia all'altezza delle aspettative. Quando si mette piede a bordo, dopo la richiesta di rito al comandante, è nel primo contatto con il battello che si avverte un'inspiegabile sensazione di sicurezza, che si sente un oggetto amico, forte e compatto, poi l'incontro è con l'uomo: Ottavio Croze, artefice di questa generosa operazione di recupero e di proiezione nel tempo di uno scafo antico che sarebbe senz'altro scomparso, anche dai ricordi dei vecchi piloti. Con immediatezza si avverte in lui, come in un singolare processo di transfert, il riproporsi delle sensazioni di sicurezza avute verso la sua creatura inanimata, ma è il comandante a distogliere da questo stato di sorpresa, intuendo il primo desiderio di scoprire cosa c'è dentro. Dalla cabina di comando, con uno sguardo frettoloso al razionale disegno dell'arredo in legno di pino e alla ricca ed essenziale strumentazione, si viene risucchiati, attraverso un boccaporto giù per una ripida scala in ferro, nel cuore del *Mussasette*: la scala macchine.

È qui che Ottavio, con un certo orgoglio, illustra il suo autentico gioiello: un motore MVM Diesel a quattro cilindri che imprime una potenza di 100 cavalli vapore a un'elica del diametro di 980 mm a 375 giri. Un importante oggetto che per la sua ricchezza compositiva di congegni, di manovellismi, di bilanceri e di valvole ricorda vagamente le geniali scenografie del film *Tempi Moderni* di Chaplin.

Non meno interessante risulta anche lo spazio circostante, ben illuminato da un alto e ampio osterigio che allo stesso tempo fa comprendere il notevole pescaggio e dislocamento del battello. L'intorno è arredato da una serie di mensole e di stipetti dove vengono riposti con ordine utensili di ogni genere che permettono operazioni di manutenzione e di riparazione, anche di grossa



Cabina dei bambini



www.veniceboats.com

Argano salpa ancora

entità, svolte da Ottavio con estrema naturalezza e cognizione di causa.

Al soffio dei compressori per la messa in moto, si resta affascinati dal ritmico pulsare del motore, dal picchiettare metallico delle punterie e dal grave rumore di fondo che dichiara la potenza dell'unico apparato propulsore.

Con Ottavio al comando le manovre sono eseguite al millimetro. Non si ha il tempo di rendersi utili che tutto, con tempismo sorprendente, è già stato eseguito da Auriol, la gentile moglie che sa trovarsi sempre nel luogo giusto al momento giusto, eseguendo lavori dove bisogna dimostrare, oltre che abilità marinare, forza fisica, in contrasto con la fragilità della persona che ricorda le longilinee Madonne dei pittori fiamminghi.

Ospitale affabile padrona di casa, mette i visitatori a loro completo agio e la sua origine inglese giustifica l'innata confidenza con il pesante lavoro di bordo.

Sono i loro due simpatici bambini a condurre quasi per mano gli ospiti a conoscere il *Mussasette*: Otti, il maschietto di nove anni, ciarliero ed estroverso, Chicca, di sei anni, sorridente presenza che si impone per i suoi stupendi occhi azzurri.

L'interno di questo strano yacht non manca di sorprendere.

Dalla cabina di comando si scende verso poppa, per una comoda scaletta, alla zona degli alloggi dove il corridoio disimpegno è attrezzato a cucina, ben illuminato, molto funzionale, fornito di cose impensabili per una barca e che permette al cuoco Ottavio di sbizzarrirsi con abilità. Da qui si accede alla sobria cabina padronale e a quella allegra e articolata dei bambini.

Tutto l'arredo interno e le geniali soluzioni, compresa la cabina degli ospiti a prua, sono opera sua dove dimostra, non solo una

notevole e innata capacità di manipolare gli spazi interni, ma anche una conoscenza specifica del legno e abilità manuale.

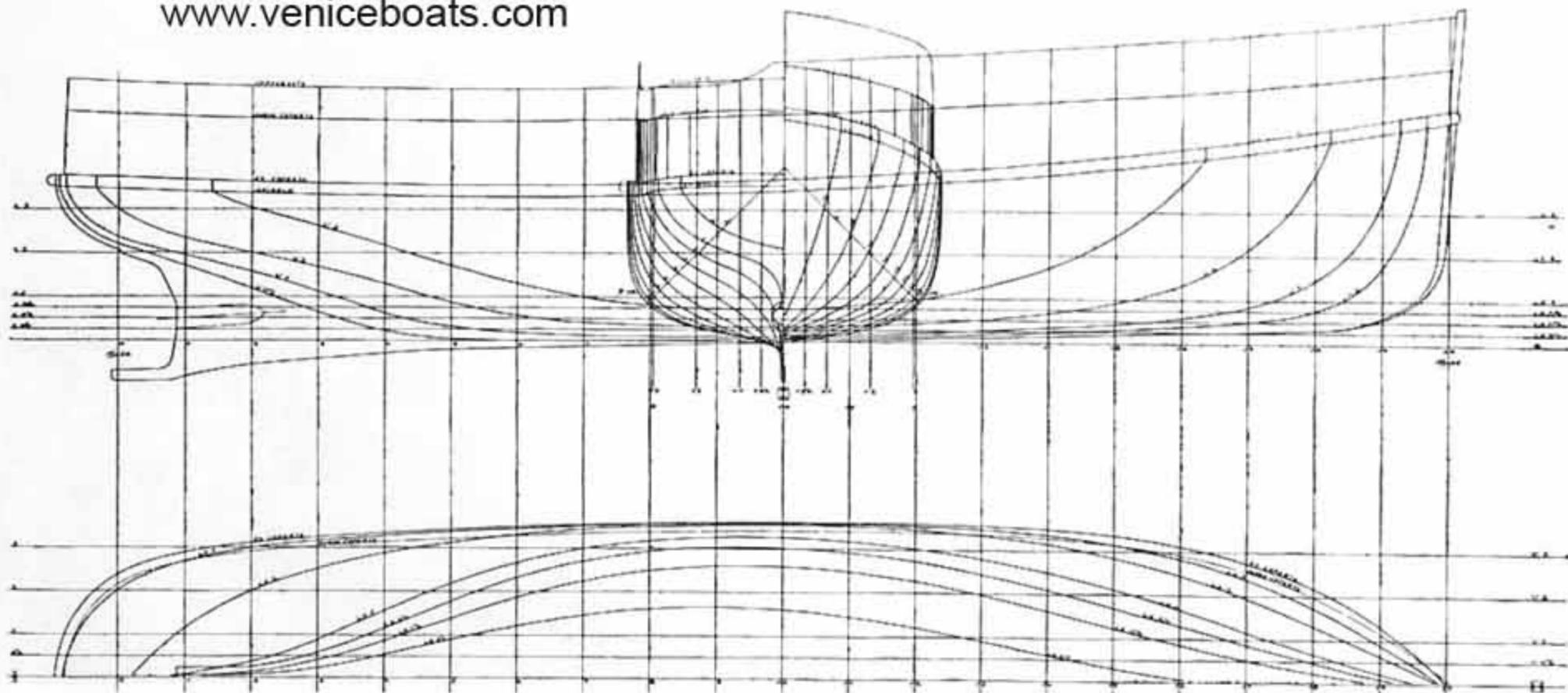
Conversando con Ottavio affiora in lui una singolare compenetrazione di due mondi: uno dinamico e proiettato nel tecnologico, che si concretizza nell'amore per la macchina, e l'altro nel piacere di coltivare attorno a sé un quadro ricco di autentica cultura marina che non è semplice erudizione, ma che si realizza in un comportamento esistenziale.

Questo connubio tra antico e moderno è una costante caratteriale insita nel veneziano sempre in conflitto tra una tendenza conservatrice, perchè soverchiante è il substrato storico culturale della città, e il desiderio di rinnovamento nel progresso che si affaccia oltre il lungo ponte translagunare.

In lui, erede diretto di quella lungimirante classe imprenditoriale che ha lontani antenati nella storia di Venezia, si realizzano tutte quelle antiche qualità che seppero fare illustre la Repubblica.

Dinamico organizzatore, sa reagire con fermezza anche se consapevole di andare incontro all'impopolarità; avverte con rapidità

www.veniceboats.com



Linee con dati tecnici

negli altri i più insignificanti cambiamenti di umore, anticipandone le reazioni; osserva con occhio critico e arguto quello che lo circonda; si compiace, con sottile e benevolo humour, nel ricostruire scene e personaggi in un piacevole e dotto dialetto con autentico colore goldoniano; parla anche un perfetto inglese ed è un rappresentativo socio dell'antico club veneziano Compagnia Della Vela.

Il suo andar per mare ripropone la dualità antico e moderno in un alternarsi equilibrato: la sicurezza di un mezzo tecnologicamente funzionale e la ricerca di luoghi ancora intatti e pregni di antiche tradizioni che sono al tempo stesso le nostre lontane e storiche radici marine.

La crociera sulla costa dalmata diventa così per Ottavio un rituale, una rivisitazione di luoghi pregni ancor oggi di cultura veneta, un ritorno sulle rotte della Serenissima.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Lunghezza fuori tutto: 16,02 m

Lunghezza in linea d'acqua: 13,52 m

Larghezza: 3,52 m

Pescaggio: 1,85 m

Dislocamento: 52 Tonnellate
