

## Paolini Andrea, detto Andrenucce -capitano di pesca oceanica

Ero e sono stato un appassionato di mare, ho frequentato l'avviamento professionale, la direttrice, la signora Ciucci, disse a mia madre di non mandarmi a mare, ma di farmi studiare essendo capace. Avevo la passione, mio padre e mio nonno sono stati armatori, hanno avuto paranze e i primi motori a combustione interna. È stato un richiamo di sangue. La sera, non ero ancora imbarcato, andavo a nascondermi nella barca di famiglia per andare in mare la mattina. Penso di non aver sbagliato nella scelta perché in mare ho fatto la mia signora figura. Ho studiato per prendere le varie patenti, per poter comandare le navi a seconda della loro stazza. Ho incominciato ad imparare il mestiere navigando con mio padre e da giovane in Adriatico. Durante il servizio militare in Marina, facevo gli aggiornamenti delle carte nautiche tramite le pubblicazioni dell'Istituto Geografico della Marina. Aggiornavo l'idrografia di tutto il mondo e il capitano chiamava sempre me perché ero molto bravo nel disegno. Dopo il congedo dalla Marina ho continuato a studiare privatamente, basti dire che faccio l'astronomia: non è cosa da tutti, è matematica superiore, anzi studio ancora oggi. La prima volta che andai in mare, nella pesca oceanica, mi imbarcai nel *Domina Maris* del commendatore Di Stefano di Napoli. Vengo imbarcato come primo ufficiale di coperta, il comandante era uno spezzino di origini sambenedettesi. Era molto anziano, di nome Sciarra, mentre io avevo circa 25 anni. Il *Domina Maris* era una barca lunga 70 metri circa, costruita in Francia. Aveva un motore che ci ha dato molto fastidio, abbiamo fatto avaria, sono venuti dei tecnici dall'Italia, il motore non voleva partire e siamo stati fermi per un mese circa. Riparato il motore siamo partiti per l'Italia e incontrato una forte tempesta nel Golfo del Leone, stavo dormendo quando di colpo la nave si è ingavonata. Mi sono alzato dalla cuccetta, la nave era in balia delle onde, andava in fil di ruota, col mare di poppa, s'è ingavonata e l'acqua gli passava sopra, stavamo per affondare. Il primo ufficiale di macchina era Franco Ferroni, di San Benedetto. Quando sono entrato in plancia, il capitano Sciarra urlava verso poppa "Aiuto, aiuto, andiamo a fondo!". I timonieri erano: uno Enzo, il retiere di Silvi Marina, che sbatteva la testa contro la paratia, l'altro era Leone, sempre di Silvi Marina, un uomo alto quasi due metri che pesava circa 130 kg. Aveva fatto la pesca del Nord al baccalà. Con una spallata spostai Leone, gli tolsi la ruota del timone e preso il portavoce comunicai con la sala macchina. C'era Ferroni. Gli urlai "Franco, da questo momento esegui i miei ordini". Lui mi comunicò che la sala macchine si stava allagando. Andavamo a fil di ruota, il mare rompeva da poppa verso prua. In questi casi la barca è persa, bisogna fare il cappeggio (cioè mettere la barca alla cappa) con una forza, in modo che il timone governa al mascone di prora. Le onde del mare nel Golfo Leone sono una cosa paurosa, sono alte quasi dieci metri e sono a cresta di gallo, dove prendono rompono, e poi di seguito un'altra, e ti riempie fino al punto di portarti a fondo. L'unico vantaggio è che le onde non sono sempre costanti, dopo dieci alte ne arrivano un paio più piccole e io lo sapevo. Guardando verso poppa vidi arrivare le onde più piccole. Diedi ordine a Franco Ferroni di andare a tutta forza e facendo così riuscii a mettere la barca alla cappa, salvando la barca e la vita a tutto l'equipaggio. Subito dopo, per radio, conoscendo e parlando francese, chiamai Marsiglia dicendo che eravamo in difficoltà, dando la posizione della barca. Tutto l'equipaggio è venuto ad abbracciarmi e a ringraziarmi. Una volta a terra il commendatore Di Stefano e il segretario della marina mercantile, il dottor Cusmai, mi hanno ringraziato e festeggiato perché avevano capito di avere di fronte un uomo capace, un uomo di mare. Dopo questo imbarco sono passato sul motopeschereccio *La Signora del Mare*, stessa società armatoriale. Vengo ingaggiato dalla società Sipa con l'incarico di comandante. La società Sipa era composta da diversi soci. Tra questi c'era l'avvocato Mattozzi (con incarichi operativi), l'ingegner Guidi, l'ingegner Mazza, l'avvocato Ulissi e i Pompei (Selevè). Questa società aveva tre barche, una di queste, il *Silvestro I*, sono andato a prenderla in Francia. Uno dei capitani era Marino Pompei, capitano e marinaio capace. I comandanti che hanno partecipato all'epopea della pesca oceanica oltre alle conoscenze della navigazione, avevano conoscenza sulla pesca. Basti dire che ho fatto delle modifiche alle reti americane. Da capitano con l'equipaggio sono stato sempre duro e implacabile, gli armatori mi hanno voluto sempre bene, con gli armatori avevo un ottimo rapporto.

Loro mi chiamavano e io prendevo il comando assoluto. A volte gli equipaggi li formavo io, mentre altre volte erano già stati composti dalla società. Spesso però sceglievo gli uomini di fiducia: retieri, nostromi, capipesca, primi ufficiali di coperta e qualche marinaio capace. Sono stato sempre duro con tutti, autoritario e severo, rispettando la legge, non tolleravo le persone gelose e quelle che seminavano zizzania. Ho fatto viaggi dove altri ci mettevano sei mesi, io ne impiegavo meno, non era fortuna, è successo decine di volte. Quindi era capacità. Vorrei spendere due parole sul capitano del *Pinguino*, Palestini. Oltre ad essere un amico era un vero marinaio di razza. Ero imbarcato sul *Leopolda* mentre sull'*Andrea Speat* c'era Piercesare Gobbi. Eravamo fuori Capo Blanco, quando mi arriva tramite Radio Roma un messaggio. Mi misi in ricezione. Era un messaggio dell'avvocato Mattozzi che mi diceva "Andrea, ti ordino di fare le ricerche del motopeschereccio *Pinguino* e dirigi tu le operazioni di ricerca". Ho immaginato che il *Pinguino*, per il tempo cattivo, la Brisa, venti forti che vengono da nord, nord-ovest, avesse cercato di fare il ridosso a terra. Essendo una barca con il fondo piatto, all'istmo di Capo Blanco, siccome ci sono delle secche, c'è una boa che delimita la secca e quindi bisogna passare a sud della boa stessa. Preparai una cartina dalla boa verso sud, miglio per miglio. Mettendomi in contatto con l'*Andrea Speat* abbiamo messo in atto il piano che avevo ideato. Ho dato ordine a Francesco Ratta, nostromo dell'*Andrea Speat*, di preparare un cavo di 250-300 metri, con altri 250-300 metri di cavo della mia barca abbiamo collegato il tutto con una catena lunga 27-30 metri dell'ancora ed incominciammo ad arare il mare. Iniziammo a sud della boa, il *Pinguino* l'abbiamo incocciato alla prima cala. Le due navi erano a distanza di 500 metri, la profondità era di circa 20 metri. Preso il relitto viriamo piano e facciamo il punto. Rifacciamo una nuova cala sullo stesso percorso, riprendiamo il relitto sullo stesso punto di prima. Dopo aver dato le coordinate è rimasto solo l'*Andrea Speat* che imbarcò i militari specialisti venuti da Roma. Io ripresi la pesca. Dopo il *Leopolda* passai al comando proprio dell'*Andrea Speat*. Era un'imbarcazione sulla settantina di metri, era una barca fatta male, faceva gavitazione. Le imbarcazioni da pesca hanno motore e serbatoi della nafta a poppa. Quindi col passare dei giorni in navigazione e pesca, a prua si metteva il pesce e si abbassava perché a poppa i serbatoi si alleggerivano, l'elica va verso l'alto quindi non fa forza sulla massa d'acqua e l'imbarcazione, negli ultimi giorni, non teneva bene il mare. Informai l'avvocato Mattozzi, che aveva molta fiducia nei miei confronti, chiamò un ingegnere di Roma, il quale mi diede ragione e mi chiese quali studi avessi fatto. Per ovviare a questa inefficienza zavorrammo l'estremità della poppa e ridemmo stabilità alla nave. Anche sul *Silvestro I*, in qualità di primo ufficiale di coperta con capitano Marino Pompei, diedi disposizione di non buttare i fusti di olio vuoti, ma di riempirli d'acqua per ovviare alla gavitazione. Le zone di pesca fino a Capo Blanco nel 1965/66 erano state distrutte e l'avvocato Mattozzi, dandomi il comando dell'*Andrea Speat* mi diede l'incarico di trovare nuove zone di pesca. Sono arrivato all'ex Guinea Francese (Conakry). Lì ho trovato montagne di pesce, ho fatto pieno carico, 17000 casse in un mese, la maggiore parte del pescato era pesce grande: dentici, palombi, cernie, ombrine, ogni cala era un'insaccata di parecchie tonnellate, pescavamo con lo scivolo all'americana. Dopo venni chiamato dalla società cooperativa CO.PE.A., venni contattato dal presidente Mario Spinozzi. La CO.PE.A. non aveva ancora le navi, tirai fuori 200.000 lire. Partimmo per Bologna io, Spinozzi, Pulcini Giuseppe e Giusè lu partigiano. Ci fermammo a Civitanova dalla chiromante Pasqualina per chiederle se la situazione era per noi positiva, ci disse che a Bologna avremmo trovato quello che cercavamo. Le navi si trovavano a Livorno. Armai il *Sardatlantic III*, le barche erano state costruite da Sega Ricci di Trieste, barche marine stellate, baricentro basso che tenevano bene il mare. Pescavano alla francese, cioè di lato, e noi lo facevamo meglio dei francesi. Siamo partiti e andati a pescare a Pigna Grande, in Marocco, sotto costa a pescare di contrabbando. Presi oltre 10.000 casse di calamari. Tornammo a San Benedetto e scaricammo il pescato e dopo pochi giorni ripartimmo per Sant'Anna dove trovai una zona di gamberi. In quaranta giorni riempimmo la stiva di gamberi e aragoste, ributtammo in mare tonnellate di pesce. Trasbordammo il pesce a Capoverde e ci venne ordinato di andare in Brasile. Protestai contro Spinozzi, non ero d'accordo e purtroppo i fatti mi diedero ragione. Partiamo, *Sardatlantic I e III*, sperando di trovare i gamberi. Purtroppo non era periodi di gamberi, infatti non

era periodo di piogge e i fiumi non buttavano acqua in mare portando poco cibo. Comunicai che la campagna stava andando male allora Mario Spinozzi venne in Brasile e ci ordinò di provare l'attrezzatura francese. Io mi rifiutai, sul *Sardatlantic I* c'era il capitano Marchegiani, adesso si trova a Viareggio. Montò l'attrezzatura e fece un buco nell'acqua. I gamberi li ho trovati a Nord, verso il Golfo del Messico, alla foce del fiume Vittoria, purtroppo non era il periodo, inoltre abbiamo avuto problemi con il governo brasiliano. Avendo poca nafta facemmo scalo a Montevideo e grazie all'intervento del console riuscimmo a rifornire e riportare la nave in Africa.

Mi sono trovato anche nella baia di Cintra, in Marocco, con l'*Andrea Speat*, eravamo fermi a sette otto miglia. Arrivò una nave militare spagnola e con il sistema Donat a lampi di luce mi fece alfa alfa che significa stazione sconosciuta. Andai in plancia e risposi che eravamo in acque internazionali e non stavamo pescando. La motovedetta tramite gli elenchi distintivi ottici capì nome e nazionalità e mise a tutta forza verso di noi. A qual punto chiamai il motorista e a tutta forza mettemmo la prua verso l'America. Restai da solo in plancia, mandando tutto l'equipaggio sotto coperta. L'*Andrea Speat* faceva 13-14 nodi, al tramonto mi accorsi che la motovedetta aveva dimezzato lo svantaggio, si trovava a quattro miglia. Spensi tutte le luci e incominciai a fare cinematica, ore tot accosto 45° a sinistra. Loro andavano dritto e io mi allontanavo. A bordo della vedetta spagnola c'era un capitano di vascello. Sono andato praticamente a zig-zag e l'ho riportato a 8 miglia. Arrivati a Las Palmas c'era il console De Biasi che mi convocò e mi disse che il capitano della vedetta spagnola mi voleva conoscere ma io mi sono rifiutato perché lui nell'inseguimento mi aveva sparato.

I sambenedettesi come capitani nella media sono stati bravi, capaci e si sono fatti rispettare, ma forse tutta la marineria è stata di una razza superiore. La grande epopea della pesca oceanica si è sviluppata grazie alla grande forza della marineria, si spiega anche per questo che San Benedetto è stato un concentrato dell'Italia. Quando l'armatore Mascaretti comprò il motopeschereccio *Turris*, che poi chiamarono *Mascaretti III*, il vecchio Gino mi volle con lui. Siccome era una barca che non pescava, cambiai l'armamento delle reti, mettendo i divergenti adatti. I divergenti americani sono messi con le catene, due a prua e due a poppa, in base alla lunghezza e ai due fori vanno registrati, praticamente è una forma geometrica. Sono stato parecchio tempo in Nigeria, non ho mai rotto una rete.

Il *Marchegiani III* l'ho portato in Africa e abbiamo incominciato a pescare, ma non mi sono trovato bene e me ne sono andato.

Tra gli armatori Antonio Marchegiani era forse uno dei più capaci, ma non ho mai navigato nelle sue navi, anche perché non sopportavo che le maestranze venissero pagate due bordate dopo.



