

I Personaggi del ROMA



di Mimmo Sica

Enzo De Blasio, capitano per mare e per aria

«Ho sempre amato le sfide e sogno di fare il giro del mondo con la mia barca a vela»

Enzo De Blasio è capitano di lungo corso, pilota militare della Marina e pilota collaudatore della Tecnam, fabbrica leader mondiale nella costruzione di aerei leggeri. È amministratore unico della Trader srl che commercia prodotti petroliferi per la Marina in Italia e all'estero. È pluricampione mondiale di vela d'altura con "Scugnizza", di cui è testimone ed armatore.

«Sono napoletano verace, nato a Forcella, e ne sono orgoglioso. Mio padre era commerciante e tra i suoi collaboratori ne aveva uno che durante la guerra era stato in Marina. Quando ero piccolo mi raccontava le sue avventure e io lo ascoltavo incantato. Quella fascinazione si era talmente radicata in me che dopo le scuole medie decisi di iscrivermi all'Istituto Tecnico Nautico "Duca degli Abruzzi", a salita Tarsia. Conseguì il diploma di aspirante capitano di lungo corso e, poiché ero attratto anche dal mondo del volo, mi iscrissi quindi alla facoltà di ingegneria aerospaziale. Ero un ammiratore dei mitici fratelli napoletani Luigi e Giovanni Pascale che costruirono giovanissimi, nel garage di casa, il loro primo aeroplano, il P.48 Astore, e nel 1957 fondarono Partenavia, che ha messo le ali a migliaia di piloti in tutto il mondo trasformatisi poi negli anni '80 in Tecnam con la quale è iniziata nel 1992 una stretta collaborazione. Tornando alla mia adolescenza, ben presto però mi stancai di studiare e abbandonai l'università».

Che cosa fece?

«Sono sempre stato dinamico, desideroso di mettermi alla prova e disposto ad accettare nuove sfide. Subito dopo il diploma avevo fatto domanda alla Società di Navigazione Italia, compagnia di bandiera italiana leader nel trasporto di passeggeri. Avevano varato a metà degli anni Sessanta i transatlantici "Michelangelo" e "Raffaello". Fui chiamato e mi proposero l'imbarco su una nave che faceva la linea per il Sudamerica. Accettai e fui assunto come allievo ufficiale che era il primo livello della carriera. Mi imbarcai sulla "Rossini" che faceva la linea andata e ritorno per il Cile con partenza da Genova. Guadagnavo circa 300mila lire al mese che a quei tempi era una grossa cifra anche in considerazione della mia giovane età. Dopo 18 mesi dovetti sbarcare per sostenere l'esame per ottenere il patentino di terzo ufficiale. Lo superai e tornai a navigare sulle petroliere dell'Eni perché sulle navi passeggeri occorreva essere capitano di lungo corso, titolo che si conseguiva dopo quattro anni di navigazione. Le nostre destinazioni sulle petroliere erano prevalentemente i paesi del Golfo Persico. Trascorsi i quattro anni feci l'esame e diventai capitano di lungo corso».

Quindi poteva imbarcarsi su qualsiasi nave. Dove andò?

«Era scaduto il rinvio militare per motivi di studio e dovevo adempiere agli obblighi di leva. Feci il concorso per entrare nell'Accademia navale di Livorno e lo vinsi. Mi trovavo nel mio ambiente, acquisii il grado di Capo Corso piazzandomi primo in graduatoria e potevo scegliere la sede finale di destinazione. Ma il destino aveva in serbo per me un'altra interessante opportunità».

Quale?

«La Marina aveva da poco istituito un settore per ufficiali piloti di aerei. Non esistevano ancora le portaerei e i velivoli an-



Enzo De Blasio con la sua nipotina Viola

tisommersibili avevano la loro base sulla terra ferma. Solo gli elicotteri potevano decollare dalla nave. Non mi lasciai sfuggire l'occasione e, dopo un breve imbarco sulla "Palinuro", una nave scuola a vela, come ufficiale di rotta, ottenni il brevetto di pilota militare di Marina. Purtroppo non c'erano posti disponibili sugli aerei e mi destinarono agli elicotteri che non mi sono mai piaciuti. Avevo firmato per restare ancora sei anni in Marina e non potevo certamente sottrarmi a quel comando per cui feci "il passaggio macchina" necessario per imparare a pilotare anche l'elicottero. Decisi, però, di informare il Capo di Stato Maggiore del mio disagio. Mi trovai di fronte una persona di enorme buon senso. Capì che sarebbe stato un grave danno per la Marina avere un ufficiale deluso e demotivato per altri cinque anni e mi offrì la possibilità di andare in congedo. Accettai senza esitazione».

Che nuova sistemazione trovò?

«Ritornai alla mia vecchia passione per le navi ma questa volta con il massimo grado: capitano di lungo corso con una carriera aperta e senza limitazioni. Avevo appena 22 anni. Iniziai con grande entusiasmo su una nave da carico ma presto mi trovai di fronte una nuova sliding doors».

Cioè?

«Incontrai un vecchio compagno dell'Istituto Nautico il quale mi informò che faceva l'armatore. Il suo racconto stimolò il mio spirito di "avventura" e gli dissi di avvertirmi se trovava una nave in vendita perché avevo dei risparmi da parte che potevo investire. Dopo qualche mese mi chiamò. C'era l'occasione per una nave di circa 800 tonnellate di portata che si vendeva intorno agli 80 milioni di lire. Potevamo comprarla in società noi due e un suo conoscente. La nave era piccola ma sufficiente per la mia nuova avventura come armatore. Perfezionammo l'acquisto firmando cambiali di 5 milioni al mese e cominciammo a trasportare merce di ogni tipo lungo il Mediterraneo. Furono tre anni di grossa esperienza e anche di buoni profitti e riuscimmo a creare una flotta di quattro navi. Ma non mi bastava e volevo andare oltre. Mentre assistevo al rifornimento di una delle nostre navi improvvisamente dissi tra me e me: "ma se ci rendessimo autosufficienti comprando il carburante direttamente dal venditore evitando la mediazione del distributore?". Feci la proposta al mio amico che non ne fu interessato e quindi cominciai da solo a fare l'attuale mia attività di bunkeraggio

marittimo e nel 1985 fondai la Trader nell'attuale sede di Napoli in via De Gasperi. Inizialmente facevo fronte solo alle necessità delle nostre navi, ma ben presto mi resi conto che quel commercio era altamente remunerativo e cominciai a farmi conoscere sul mercato acquisendo come clienti importanti armatori. Tra i miei attuali più importanti clienti italiani annovero la Caremar, la Snav, la Gnv del gruppo Msc, la Gestioni Armatoriali, e numerosi altri piccoli ma non meno importanti armatori locali. Cedetti le quote delle navi trattenendone solo una di piccola entità. Sempre per lo sviluppo della mia azienda acquistai due depositi di carburante a Termoli per il rifornimento dei pescherecci locali e dei traghetti per le Tremiti. La mia fortuna è stata che mia figlia Giada, dopo la laurea in Scienze nautiche, ha iniziato a lavorare nella mia azienda e visti i risultati che è riuscita a raggiungere sarà lei che prenderà in mano le redini delle mie attività. Mi avvalgo di uno staff di collaboratori validi e preziosi che ho coinvolto anche nella gestione con quote di partecipazione. Oggi facciamo forniture in tutto il mondo».

Il brevetto di pilota ebbe un seguito?

«A fine anni Settanta un mio amico mi aveva invitato ad andare con lui in Trentino a vedere dei "temerari" che si lanciavano dalle montagne in volo libero sotto un grosso aquilone: il deltaplano. Rimasi stupefatto e approfittando che uno di loro vendeva il suo attrezzo volante lo acquistai. Tornato a Napoli mi misi in cerca di un posto dove poterlo provare e insieme al mio amico scegliemmo Roccaraso perché aveva la configurazione orografica adatta. Non avevo mai preso lezioni e mi lanciavi mettendo a frutto l'esperienza di volo che avevo maturato e ricorrendo a una grande dose di coraggio ai limiti dell'incoscienza. Il mio nome cominciò a circolare nell'ambiente degli appassionati e i dirigenti dell'Aero Club d'Italia mi chiesero di predisporre tutto quanto necessario per la regolamentazione di questo nuovo "sport". Nacquero, poi, i deltaplani a motore e gli ultraleggeri. Fittai un terreno a Castel Volturno dove creai una scuola di pilotaggio con relativa base logistica e in questa occasione avvenne il terzo incontro della mia vita che definisco tra quelli "fatali"».

Ci racconti.

«I fratelli Pascale con la loro Partenavia si erano avvicinati al mondo degli ultraleggeri e cercavano una persona pratica e competente del nuovo mondo che nasceva. Mi contattarono e iniziò il mio rapporto di collaborazione con loro come collaudatore. La sinergia è continuata, come continua ancora, con l'erede della dinastia Pascale, Paolo Pascale, figlio di Nino e nipote di Luigi: il professore. La Tecnam figlia della Partenavia, si è affermata nel mondo degli aerei leggeri grazie alla capacità imprenditoriale di Paolo fratello mio amico che ha ricevuto il 21 ottobre scorso dall'Università Federico II la laurea honoris causa in Ingegneria Aerospaziale. Nella sua lectio magistralis mi ha citato sottolineando il rapporto di collaborazione che ci lega dandomi una grandissima gratificazione. Per il collaudo degli apparecchi prodotti e per la consegna ai clienti in tutto il mondo ho creato una società ad hoc con diversi collaboratori». **Nei suoi molteplici interessi rientra anche la vela. Come nasce questa passione?**

«Fin da giovanissimo la barca a vela mi ha affascinato molto e spesso mi incantavo vedendo singoli appassionati o equipaggi veleggiare nel golfo di Napoli. Sognavo di potere andare un giorno in giro per il mondo su una barca a vela mia. Perciò, quando in accademia ebbi l'occasione di partecipare a un corso di vela, la colsi al volo ricorrendo a una menzogna. Dissi, infatti, che ero già pratico di vela e per questo motivo mi nominarono capobarca. Al momento di armare l'imbarcazione e dare ordini all'equipaggio doveti fare ricorso a tutto il mio intuito e alla faccia tosta che non mi è mai mancata: me la cavai dignitosamente. Quando compii 50 anni decisi che era giunto il momento di realizzare il mio sogno. Comprai quindi "Shaula", una meravigliosa barca a vela da crociera di 15 metri che ancora oggi curo con passione e con la quale ho girato tutto il Mediterraneo. La passione poi per le regate è esplosa quando un amico sollecitò ancora una volta il mio spirito di avventura parlandomi del campionato di vela che si sarebbe svolto in inverno a Napoli. Decisi di partecipare e mi iscrissi anche se Shaula non aveva le caratteristiche adatte per una simile competizione. La feci e cominciai a essere "drogato" da quello sport, soprattutto per la grande emozione della partenza. Vinsi anche qualche gara ma non mi bastava. Volevo una barca competitiva sulla quale potere fare modifiche per renderla sempre più performante. Comprai di seconda mano "Patricia" con la quale vinsi un campionato europeo e uno italiano. Ero entrato in pieno nel meccanismo delle regate e mi sentivo pronto a passare a un "cavallo di razza". Comprai la mitica "Scugnizza", la prima, con la quale ho vinto due campionati mondiali, un europeo, tre campionati italiani e ho vinto per 5-6 anni di seguito il trofeo di armatore dell'anno. Ma in questo campo bisogna sempre essere aggiornati, perciò decisi di prendere l'attuale "Scugnizza", un 12 metri con cui abbiamo raggiunto alti livelli. L'anno scorso abbiamo vinto il campionato europeo, quello italiano e la Coppa Italia. Tra i 9/10 componenti dell'equipaggio, c'è mia figlia Giada che mi segue anche in questa passione; lei è tailer cioè responsabile della messa a punto delle vele di prua con conseguente grande responsabilità sull'andamento della barca. L'altra mia figlia Rita, per la sua intensa e molteplice attività sia di affermata nutrizionista che di bravissima ballerina e maestra di tango, non è riuscita mai a seguirmi nelle regate ma appassionata di vela estiva solo per vacanze. Ma la protagonista principale da qualche anno è la mia meravigliosa nipotina Viola che ci segue ovunque salutandoci in banchina con le sue ditine incrociate e partecipando da protagonista alle premiazioni, e guai se non portiamo a casa una coppa. Quest'anno parteciperemo alla mitica Tre Golfi organizzata dalla Rolex dovendo difendere il titolo conquistato l'anno scorso; quindi ci aspetterà il mondiale che si terrà a Porto Cervo. A seguire il campionato italiano dove dovremo confermare lo scudetto e infine la Coppa del Re a Palma di Maiorca alla quale parteciperà anche il Re di Spagna».

Tanti interessi e molteplici attività. Ma chi è Enzo De Blasio?

«Semplicemente il Cap, come mi chiamano le mie figlie, mia nipote e i miei amici: cioè "o' capitano" per mare e per aria».