

# CORRIERE DELLA SERA

2 TO

**A** forza di fare il «pegnolo» di rapina — «sì in un anno» — di riformare le commissioni sui pagamenti con carta di credito — «circa 500 euro al mese» — di stasene a far niente in piazzola nei giorni di blocco del traffico, e di vedere nuove insegne di carburante sparitare a ogni lato, Federico Baggio ha preferito rimpiangere «a voce», il suo abbandono al suo destino. Il distributore sulla strada statale 14, quella che porta a Settimo Torinese e che gestisce per conto di Iesso. Oggi, a 43 anni, Baggio, di mestiere, fa il disoccupato. E non se ne pente affatto. «Speriamo meglio che perdere soldi in un impianto di carburante. In media si guadagnano due centesimi e mezzo netti per litro. Fa cialla lei i conti. Per avere uno stipendio da somita euro hanno bisogno erogare più di un milione di litri. E non tutti ci riscoscono».

Storie come quella di Baggio a Torino non sono una rarità. Perché in città i benzinaio sono alla canna del gas, vessati da furti e rapine, dalle pressioni delle compagnie per tenere i prezzi bassi, da frodi di carburante, dalla liberalizzazione delle licenze e dalle continue gravolite normative. Negli ultimi 5 anni, un gestore su tre in città ha chiuso i rubicondi dell'erogatore e si è ritirato dal settore. Nel 2009 a Torino città c'erano 299 distributori di carburante oggi ce ne sono appena 172. In provincia sono scesi da 700 a 600 unità. E il trend continua. Perché il legislatore ha deciso di dare al petrolone l'attacco alla normale fattura elettronica al posto della tessera carburante, l'obbligo di installare colonnine elettriche e un'aggiunta degli impianti per verificare la compatibilità. Serviranno in-

## Rapine, blocchi e liberalizzazioni Addio al benzinaio imprenditore

Dal 2013 un gestore su tre ha cessato l'attività

**Riformamento**  
Negli ultimi 5 anni, un gestore su tre in città ha chiuso i rubicondi dell'erogatore

vestimenti soprattutto per allargare gli spazi del carico e scarico e a Torino molti impianti situati nei controversi si schiano di rimanere fuori gioco.

«Prima liberalizzano il mercato poi si accorgono che ci sono migliori impianti e adesso, con queste misure, ci costano a chiudere», scandisce Gianni Ferrucci, presidente di Fiat Concessionari, l'associazione di categoria. «Al perché gli impianti non funzionano. Cambiano solo i protagonisti alla pompa. Dove c'era un gestore oggi c'è un distributore automatico, al posto del piccolo imprenditore attivo un dipendente della compagnia, magari part-time. Ci sono ancora distributori in tutta Italia. In Piemonte nel 2008 i distributori sono balzati da 478 impianti a 1.807, di questi 744 si trovano tra Torino e provincia, 240 sotto la Mole. Le compagnie permettono abbandonano il servizio: Shell è uscita, Esso si è trasferita in provincia, Totalerg ha venduto le stazioni ad Agp. Avanzano solo pompe bianche, verdi e impianti di benzina del supermarket, rappresentando ormai più del 50 per cento dei distributori. L'affollamento di



## Si chiama Blu, distribuirà gas naturale liquefatto per mezzi pesanti E a Torino nasce la rete dei nuovi carburanti

Nasce a Torino il pieno che «non inquina». Alla stazione di servizio della prima insegna non petrolifera d'Italia, che si chiama Blu e che sarà operativa questa primavera, ci sarà di tutto tranne che benzina e gasolio. «Gas naturale liquefatto, ricariche elettriche e biometano: un rifornimento completo per la mobilità sostenibile e una cassa elettronica che accetta pagamenti via smartphone», dice Teseo Bastia, 34 anni, ad di Rete Spa, società torinese che gestisce in Piemonte 60 impianti di carburante che oggi sta migrando verso forme di alimentazione alternative per il trasporto.

Le prime stazioni a insegna Blu sono in via di costruzione, per un investimento complessi-



Imprenditore Teseo Bastia, 34 anni, ad di Blu

5  
Milioni  
È l'investimento stanziato da Blu per l'installazione delle prime stazioni a Torino

C. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Chi è



Gianni Ferrucci, presidente Fiat Concessionari

sempre nel gestore».

Luca Milani, abbinato, ci ha provato due volte a rendere protervo il suo impianto. «Nel 2008, dopo qualche anno di pausa mi sono rimesso in pista. Sono bastati sei mesi per capire che questo mestiere è finito. Ora la regione Piemonte obbliga a installare le colonnine elettriche: impossibile farci uno stipendio con un pieno di elettricità». Milani oggi ripara pneumatici nelle officine di Puffinberger, perché stare in «piazzola 24 ore al giorno e non arrivare a mille euro al mese è una via davvero senza senso».

Christian Basso a Sesto San Giovanni

## Si chiama Blu, distribuirà gas naturale liquefatto per mezzi pesanti E a Torino nasce la rete dei nuovi carburanti

Nasce a Torino il pieno che «non inquina». Alla stazione di servizio della prima insegna non petrolifera d'Italia, che si chiama Blu e che sarà operativa questa primavera, ci sarà di tutto tranne che benzina e gasolio. «Gas naturale liquefatto, ricariche elettriche e biometano: un rifornimento completo per la mobilità sostenibile e una cassa elettronica che accetta pagamenti via smartphone», dice Teseo Bastia, 34 anni, ad di Rete Spa, società torinese che gestisce in Piemonte 60 impianti di carburante che oggi sta migrando verso forme di alimentazione alternative per il trasporto.

Le prime stazioni a insegna Blu sono in via di costruzione, per un investimento complessi-

sivo di 5 milioni di euro. E sorgeranno entro giugno nei pressi dell'aeroporto di Caselle, nell'area degli interporti Sito di Orbassano e di Novara, e a Poirino all'uscita verso Santeina. E in progettazione c'è anche un impianto in strada Settimo, a due passi dalla sede di Iveco.

In una prima fase, Blu si concentrerà sul rifornimento dei mezzi di trasporto merci, tir e furgoni che montano a bordo tecnologie per lo stoccaggio criogenico (a meno 160 gradi) di gas naturale liquefatto. Il Gnl è l'ultima frontiera della mobilità sostenibile, sia marittima che su strada. L'Italia, e Torino in particolare, è all'avanguardia nello sviluppo di mezzi Gnl. Iveco ha messo



Imprenditore Teseo Bastia, 34 anni, ad di Blu

su strada una gamma di Tir, come lo Stralis, alimentati a gas naturale liquefatto, in grado di percorrere oltre 1.000 chilometri con un solo rifornimento. In Italia ci sono appena 12 impianti Gnl, di cui due in Piemonte, a Novi Ligure e a Cuneo. Da qui l'accelerazione di Blu nel Gnl. «Con questa operazione puntiamo a diventare la prima insegna italiana a offrire carburanti ecologici performanti e a basso impatto ambientale — dice Bastia — E non ci rivolghiamo solo ai mezzi pesanti ma anche alle automobili perché metteremo a disposizione colonnine elettriche per la ricarica e impianti di biometano».

C. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA