

Il traffico

# Sullo stop ai diesel Euro 5 Nardella tratta con Giani

Manca un mese dall'entrata in vigore di un provvedimento che bloccherebbe 17 mila veicoli solo a Firenze

Diesel euro 5, trattativa Regione-Palazzo Vecchio. A un mese e mezzo dall'entrata in vigore della delibera anti smog regionale che vieterebbe la circolazione sui viali e in Ztl dei veicoli diesel immatricolati fino al settembre 2015 il Comune lancia l'allarme: si bloccherebbero oltre 17 mila veicoli solo tra quelli registrati a Firenze, più quelli provenienti da fuori città, impossibile costringere in così poco tempo le persone a cambiare macchina, è la linea di preoccupazione del Comune. È lo stesso Dario Nardella a rivolgersi al governatore Eugenio Giani per invocare un rinvio del divieto fissato dal primo marzo: «Lavoriamo a un piano di misure gradualmente» manda a dire il sindaco in un'intervista al *Tirreno*. E poi è l'assessore all'ambiente di Palazzo Vecchio Andrea Giorgio a rincarare: «Lo smog è problema vero, serve agire. Non fermarsi ma accelerare. Però così all'improvviso e senza prima aver dato alle persone

un'alternativa rischiamo di scaricare tutto sui più deboli. Alla Regione chiediamo un nuovo modello di governance per contrastarlo insieme. Agendo anche su autobus e caldaie». Ma intanto, fin da subito, Palazzo Vecchio annuncia una misura anti inquinamento: controlli rigidi di vigili sui viali, a caccia di chi già oggi sgarra perché non potrebbe circolare. Cioè migliaia di macchine, comprese le diesel euro 4 (13.700 solo quelle immatricolate a Firenze) e le benzina euro 3.

La Regione ha annunciato il provvedimento sui diesel euro 5 lo scorso 15 dicembre in osservanza di una sentenza dello scorso maggio con la quale la Corte di giustizia dell'Unione Europea ha contestato il mancato rispetto da parte dell'agglomerato di Firenze del valore limite di biossido di azoto. Una procedura d'infrazione che ha spinto la Regione ad anticipare di oltre due anni le ulteriori limitazioni nelle aree non in regola con i valori di biossido, inizialmente fissare per novembre 2025. Palazzo Vecchio da un mese è nel panico: come fare a far rispettare un divieto dal momento che è già complicato applicare quello vigente fino agli euro 4? Tanto più che ora il nuovo finirebbe per mettere in ginocchio migliaia di famiglie in una

fase economica complicata? «A Firenze negli ultimi 10 anni abbiamo abbattuto a il numero di sforamenti del PM10. Resta il problema biossido di azoto sulla centralina in viale Gramsci, che sta migliorando. Adesso serve un lavoro congiunto tra istituzioni: per prima cosa migliorare il servizio bus di Autolinee Toscane e i treni pendolari. Poi i bus elettrici, per cui abbiamo trovato i finanziamenti ma gli acquisti vanno regolati nel contratto col gestore. E poi incentivi per le caldaie. E per le macchine. Il Comune da solo può fare poco, la Regione ha le competenze» chiede Giorgio. «Ne discuteremo a un tavolo. C'è l'infrazione e dobbiamo fare il possibile per evitare l'inquinamento. Ma è vero che chi ha auto più datate ha meno risorse economiche. Dovremmo avere la capacità di avere risorse per offrire incentivi per cambiare le auto» apre al dialogo il governatore Eugenio Giani. E anche l'assessora Monia Monni si dice pronta ad ascoltare il piano che Nardella proporrà. Intanto sta per riaprirsi il caso caminetti in Lucchesia: l'accensione sarebbe dovuta essere vietata sempre per ragioni di inquinamento, poi la Regione ha prorogato. Ora il tema riesplode. — e.f.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## ► Lo stop

Riguarda i veicoli diesel Euro 5 immatricolati fino al 2015



Superficie 28 %

ECONOMIE

CONSUMI  
LAVORO  
RISPARMIO  
INNOVAZIONE

## La classe operaia va al cinema

DA DICHIOTTO MESI I LAVORATORI DELLA EX GKN SI OPPONGONO AI LICENZIAMENTI. DA TRE SONO SENZA STIPENDIO. MA RESISTONO. E ADESSO UN DOCUMENTARIO RACCONTA LA LORO STORIA

di Riccardo Staglianò

**+**  
Luglio 2021, a Firenze il corteo contro la chiusura. Sotto, la locandina di *E tu come stai?*, il docufilm di Lorenzo e Filippo Gori sulla storia del collettivo di fabbrica



**S**ONO 18 mesi che gli operai della Gkn, fabbrica di Campi Bisenzio che faceva semiassi per auto, resistono. Nell'opporci ai licenziamenti decisi per delocalizzare nell'Est Europa hanno stracciato il record precedente di dodici mesi, correva il 1950, delle Officine Meccaniche Reggiane. Da 422 che erano sono rimasti in 320 in assemblea permanente. «Ma non c'è colpa in chi ha lasciato, tanto più che da tre mesi non ci pagano lo stipendio e assistiamo al totale immobilismo dello Stato» dice Dario Salvetti, portavoce del collettivo di fabbrica. Che, dal fondo britannico Melrose, è passata a QF, una società costituita da Francesco Borgomeo, ex consulente specializzato in rilanci (le quattro "F" della ragione sociale ironicamente stanno per Fiducia nel Futuro della Fabbrica di Firenze). Era sicuro di trovare partner privati e l'aiuto del ministero ma poi non ha presentato un piano industriale credibile. Mentre il collettivo, con l'aiuto di economisti della Scuola Sant'Anna di Pisa, immaginava possibili riconversioni, «perfettamente coerenti con la transizione ecologica e il Pnrr» dice Salvetti, sin qui tutte ignorate, dai componenti per auto elettriche ai pannelli solari. La grandezza della



lotta sta però nel fatto che gli operai hanno saputo allargare lo sguardo al di là dei loro destini individuali. Lo spiega bene, già dal titolo, *E tu come stai?*, un documentario di Lorenzo e Filippo Gori che ripercorre la storia dal principio. «È stato subito chiaro che non difendevano solo il proprio lavoro» dice Lorenzo, una vita da fotografo al Tirreno, «e, invece di lamentarsi, ai giornalisti, magari freelance, che venivano a intervistarli chiedevano quanto guadagnassero loro proponendo di lottare insieme». «Ce lo siamo

autoprodotti» rivendica Filippo, «poi sono intervenuti l'Archivio audiovisivo del movimento operaio e l'Istituto de Martino» (per proiezioni e informazioni, [www.openddb.it](http://www.openddb.it)).

Tutti "uomini verticali" quelli che sfilano sullo schermo. Gente come Salvetti che dice: «La scelta non è tra intervento pubblico e privato, ma tra un privato che chiede di socializzare i costi delle sue mancanze e un gruppo di lavoratori che chiede un intervento pubblico per una finalità pubblica». Ma l'inverno è lungo e le bollette mordono. Hanno costituito una Società di mutuo soccorso per aiutare chi ha più bisogno. La vittoria? «È ancora possibile, ma difficile. Rimaniamo lucidi». Niente proclami. Niente sparate. Un'altra rarità. ■