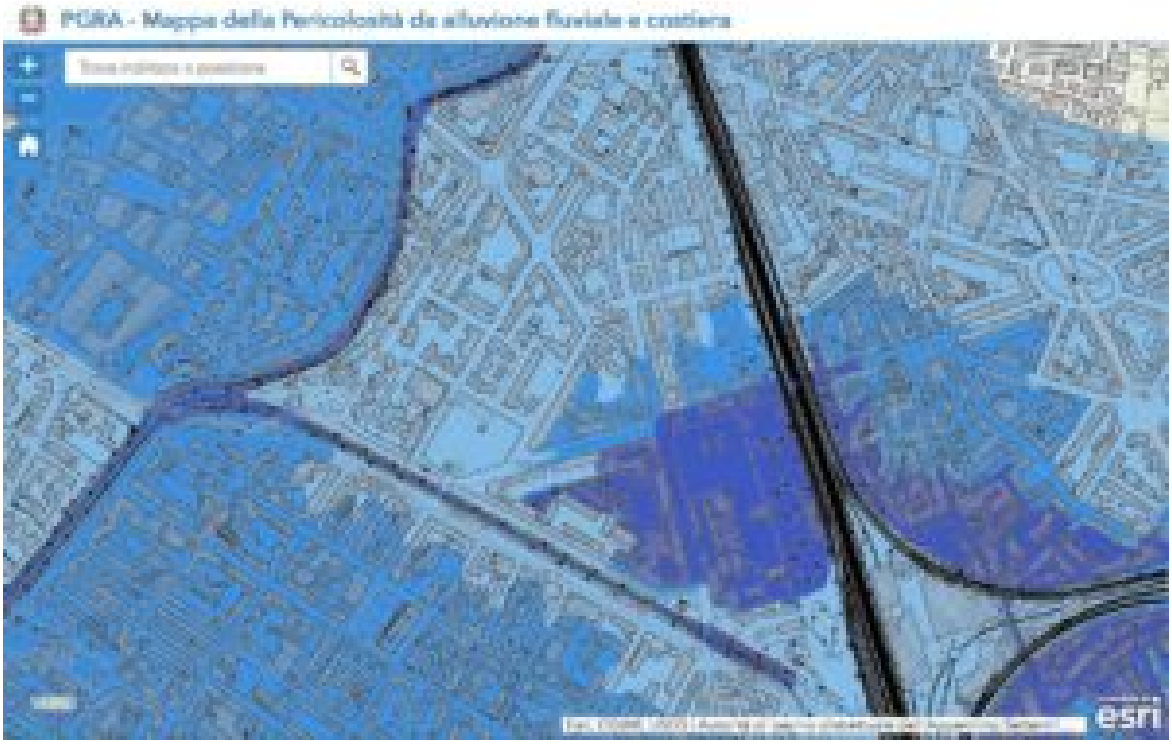
Tav, la Foster a Firenze è in zona ad elevata pericolosità idraulica. Ma nessuno lo dice

scritto da Andrès Lasso

La stazione sotterranea Foster, nucleo dell'Alta velocità fiorentina, è stata progettata in una zona ad elevata pericolosità idraulica: al terzo livello, il maggiore, su una scala di tre. Lo si evince da una lettura delle mappe – totalmente ignorate ad oggi – dell'Autorità di distretto dell'Appennino Settentrionale (ente pubblico non economico vigilato dal Ministero della Transizione Ecologica) che classifica quell'area come P3. Nelle Zone ad elevata pericolosità idraulica, secondo il Piano Gestione Rischio alluvioni (art. 8), è da evitare persino un semplice sottopassaggio. Come è possibile allora che una stazione completamente interrata, come la Foster, sia stata ideata proprio in quel punto? Come è possibile che la Regione Toscana lo abbia consentito, considerato che opere molto più trascurabili dal punto di vista idraulico e urbanistico hanno spesso visto lo stop da parte del Genio civile della Regione?



Blu scuro, dove c'è la Foster "zona ad elevata pericolosità idraulica"

Le vicende della stazione sotterranea Foster a Firenze hanno riempito per anni le pagine dei giornali cittadini, per le tante criticità, per le molte contrarietà al progetto, per i ritardi. Ogni tanto la cronaca ci riporta di nuovi inconvenienti, intoppi e conseguenti ritardi, nuove spese che si aggiungono a quelle preventivate.

In questo caso è però la sicurezza dei passeggeri e degli avventori della futura stazione ad essere al centro della polemica. La stazione Foster infatti, se da un lato comporta una maggior impermeabilizzazione rispetto alla situazione precedente al cantiere, dall'altro crea una infrastruttura facilmente allagabile in caso di eventi estremi. Esiste nel progetto Foster un piano di messa in sicurezza di passeggeri e struttura, in caso di eventi meteo estremi, che oltretutto saranno in futuro ancora più frequenti? Sono domande a cui è doveroso dare rapidamente risposta.

Qualcuno forse ricorderà che i verdi fiorentini, di cui nel 2019 facevo parte e con i quali ero candidato alla carica di sindaco, erano possibilisti sul progetto Foster e alta velocità. Tale posizione interlocutoria, che aveva suscitato malumori sia nel mondo No Tav che in quello Sì Tav, era legata a due condizioni: il ritorno al progetto pre-2011, con le stazioni di superficie e un treno urbano metropolitano sul modello della RER parigina, e la certezza di un impegno di NTV e Trenitalia a far fermare tutti i treni AV alla Foster, così da liberare i binari di superficie ed evitare una nuova stazione sovradimensionata e sottoutilizzata, stile Roma Tiburtina.

Eravamo però ben consapevoli che la stazione AV a Firenze avrebbe dovuto fin dal principio essere localizzata altrove, Campo di Marte o Castello come da molti ipotizzato, e che soltanto il trovarci di fronte al fatto compiuto dello scavo e del cantiere, poteva portarci a una accettazione obtorto collo di tale posizionamento poco felice.

Nonostante le tragicomiche cronache recenti, tra cui gli ulteriori problemi relativi agli scavi, agli allagamenti e alle infiltrazioni nello Scavalco di Rifredi, pare non esserci nessuna volontà politica per la realizzazione di un treno metropolitano per sfruttare le dieci stazioni presenti nel territorio comunale e le altre che già erano previste prima del 2011, e nessuna volontà dichiarata di liberare Santa Maria Novella dagli alta velocità.

Se a questo panorama, oggettivamente preoccupante e consolidatosi negli ultimi tempi, si aggiunge la “scoperta” della questione della pericolosità idraulica, credo che il sindaco Nardella, il presidente Giani, l’Autorità di distretto, debbano rivolgersi alla cittadinanza per spiegare in modo esaustivo diverse cose. Spiegare cosa è successo, cosa sta succedendo e cosa succederà nelle aree interessate da una delle infrastrutture più controverse, rocambolesche e costose di un paese che già ci ha abituato a fatali sottovalutazioni e imperdonabili sprechi.