
POSTA CERTIFICATA: "Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse"

Mittente: comitatopiazzaaldomoro@pec.it

Destinatari: eugenio.giani@regione.toscana.it; regionetoscana@postacert.toscana.it; filippo.martinelli@comune.fi.it; assessore.giorgio@comune.fi.it; sistematramviario@pec.comune.fi.it; nuove.infrastrutture@pec.comune.fi.it; sindaco@comune.campi-bisenzio.fi.it; comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it; pau@comune.campi-bisenzio.fi.it

Inviato il: 17/07/2025 22.49.26

Posizione: PEC istituzionale Comune di Campi Bisenzio/Posta in ingresso

"PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, "Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 - Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse"

Osservazioni ex art. 25 L. Regione Toscana 40/2009

Con la riunione svoltasi in data 17.04.2025 e relativa alla conferenza dei servizi avente ad oggetto "PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, "Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 - Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse", ubicata nei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio (FI). Proponente: Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitan", il progetto con capolinea Piazza Aldo Moro è stato ritenuto la soluzione migliore per la realizzazione dell'opera in parola a fronte del progetto alternativo, in relazione al tratto finale del tracciato, che prevedrebbe il passaggio della tramvia in via San Giusto.

Sul punto si riporta, per comodità di lettura, il passo del verbale della predetta riunione che meglio sintetizza le ragioni di tale opzione, affermando

"(...) di individuare, sulla base degli approfondimenti effettuati dal Comune di Firenze e del parere Ansfisa prot. RT n. 0067664 del 31/01/2025, il percorso con capolinea in Piazza Aldo Moro quale soluzione che meglio persegue l'obiettivo strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze, in quanto di minor impatto sul traffico veicolare e con una migliore regolarità dell'esercizio, nonché di un minor costo di realizzazione e gestione, e di tempi di esecuzione minori rispetto alla variante con percorso in via San Giusto"

(verbale 17.04.2025, pag. 20)

Alla luce di ciò riteniamo necessario manifestare, ancora una volta, il nostro dissenso

a fronte di tale scelta imposta

(stante la mancata attivazione per il progetto in parola delle procedure

partecipative dei cittadini e degli altri soggetti interessati, come previsto dall'art. 36 e seguenti della legge regionale Toscana n. 65/2014), evidenziando quella che per noi,

fin dall'esordio della questione in oggetto

, è sempre stata la soluzione che meglio rappresenta il giusto compromesso tra la realizzazione dell'opera (verso la quale siamo favorevoli) e la tutela dei beni/diritti della collettività e, di riflesso, del singolo consociato, i quali verrebbero irrimediabilmente lesi con l'arrivo della tramvia in piazza Aldo Moro: arretrare il capolinea prima del passaggio tra i due plessi scolastici dell'Istituto "Rita Levi Montalcini".

A fondamento di quanto sopra evidenziato, preme rilevare che nel tratto suindicato sono presenti realtà, espressione di valori costituzionalmente riconosciuti, le quali, per quanto è possibile appurare dagli atti, non trovano una giusta o, addirittura, nessuna considerazione ai fini di un loro controbilanciamento rispetto sia con la brevità, in termini di lunghezza, del tratto finale dove le medesime si estrinsecano, sia, come sopra riportato, con la coerenza del perseguimento dell'

obiettivo strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze"

.

Andando per ordine, attraverso una descrizione dei luoghi volutamente analitica, in quanto assente, in tali termini, in atti, e, dunque, necessaria al fine di consentire al lettore di avere una visione completa ed onesta della realtà interessata dal passaggio della tramvia, volendo seguire il percorso tramviario del progetto in direzione piazza Aldo Moro, partendo dal punto in cui il mezzo di trasporto in questione interseca via Giordano Bruno, dal passaggio della medesima verranno interessati:

1.

due plessi scolastici (infanzia e primaria), in cui ogni giorno accolgono circa 500 bambini, accompagnati da altrettanti adulti, separati da un'area pedonale (in cui sono presenti alberi sani ultraventennali e panchine), deputata a consentire l'accesso in sicurezza degli alunni nei due edifici sopra evidenziati ed il passaggio dei cittadini (allegato n. 1);

2.

nel primo tratto di via Botticelli sono presenti le seguenti attività: un bar, una cartolibreria - tabacchi, un forno, un asilo nido, un centro multidisciplinare. Lungo entrambi i lati dello stesso tratto, sono presenti,

altresì, circa 100 abitazioni condominiali con passi carrabili che si immettono nella suddetta via (allegato n. 2);

3.

sulla sinistra all'angolo dell'intersezione stradale tra il primo tratto di via Botticelli di cui al punto 2) e via Raffaello Sanzio una farmacia comunale e un ambulatorio con servizio di guardia medica (allegato n. 3);

4.

una palestra con diverse centinaia di iscritti, ubicata alla destra della via Raffaello Sanzio a distanza di 50 metri dall'incrocio tra tale strada ed il primo tratto di via Botticelli di cui al punto sopra indicato (allegato n. 4);

5.

il parco urbano di Piazza Aldo Moro, area apprezzata dalla cittadinanza per l'elevato valore ambientale e sociale, per la presenza di decine di alberi sani ultra decennali, che rappresenta un punto d'incontro durante tutto l'anno non solo per centinaia di bambini ma anche ragazzi, adulti e anziani quindi di tutte le età, di tutte le etnie e molti portatori di handicap (allegato n. 5).

Alla luce di siffatta descrizione dei luoghi si riportano, seguendo l'ordine numerico di cui sopra, i passi ad essi riferiti nella relazione del "Progetto definitivo - Studi per procedura PAUR " (omettendo la documentazione fotografica), ove si indica tra le pagine 69 - 73 quanto è stato osservato da parte tecnici incaricati della progettazione e quanto da quest'ultimi proposto per risolvere eventuali criticità, nonché quanto realmente si vorrebbe realizzare alla luce della successiva "Relazione progetto definitivo - Procedura approvativa CdS/Pau - Relazione di riscontro ai pareri degli Enti depositati in CDS il 17.04.2025":

1)

I due plessi scolastici

"(...) Fuori dalla zona di trasformazione,

la tramvia interseca via Giordano Bruno, incuneandosi nell'area pedonale compresa tra la Scuola Primaria Fra Ristoro e la scuola di infanzia Hans Christian Andersen. Al centro di quest'area sarà posizionata la fermata "GIORDANO BRUNO

(10).

La sistemazione delle aree esterne dei due complessi scolastici è oggetto di un intervento per renderle compatibili con le sistemazioni urbanistiche collegate al passaggio della tramvia.

Ai lati della sede tramviaria di 7 metri con catenaria in posizione centrale, è previsto un largo passaggio pedonale alberato a nord e a sud della fermata per favorire gli accessi pedonali delle due scuole: gli ingressi alle due scuole sono in parte compromessi dal tracciato con lo spostamento degli accessi stessi su via di Prunaia.

(Studi per procedura PAUR, pag. 69)

La soluzione alla quale si sarebbe giunti oggi, in merito alla suddetta area interessata dal passaggio tramviario, prevedrebbe di spostare gli ingressi delle scuole direttamente su via Prunaia, una strada di traffico ordinario, eliminando l'accesso pedonale sicuro oggi esistente. L'area pedonale scolastica verrebbe completamente rimossa, trasformando lo spazio in un corridoio infrastrutturale e rendendo più complesso l'accesso e la gestione dei flussi in entrata e uscita.

Due barriere acustiche alte 4 metri e lunghe oltre 100 metri (come si evince dall'allegato n.8 pag.13 - Relazione progetto definitivo - Procedura approvativa CdS/Pau - Relazione di riscontro ai pareri degli Enti depositati in CDS il 17.04.2025), dovrebbero essere installate lungo entrambi i lati del tracciato, dividendo fisicamente e visivamente i due plessi scolastici dalla nuova linea tramviaria.

Il giardino scolastico sarebbe inoltre ridotto, con una porzione occupata da recinzioni, marciapiedi tecnici e aree di protezione. Previsto, inoltre, l'abbattimento di importanti alberature che offrono refrigerio nell'attesa, non sempre breve, di accedere o uscire dai plessi scolastici da parte di utenti deboli: bambini e anziani accompagnatori dei primi. In breve, il tracciato separa fisicamente la scuola primaria dalla materna, creando due poli scolastici isolati per la presenza dei binari e delle barriere. Inutile negare che la divisione comprometta non solo la logistica interna, ma anche il senso di unità educativa che da anni caratterizza l'istituto comprensivo in parola.

Inserire una linea tranviaria tra due plessi scolastici attivi significa non solo creare una frattura fisica e potenzialmente pericolosa all'interno di uno spazio educativo, ma anche esporre a pericolo, in caso di emergenza, la sicurezza degli studenti durante gli spostamenti tra i plessi, nonché per la gestione del flusso delle persone. A tale proposito, si rileva la classificazione ESA in cui rientra il plesso Fra' Ristoro, circostanza in merito alla quale non vi è traccia nelle relazioni e nella documentazione tecnica di alcun riferimento, pertanto non viene data contezza se sono state fatte o meno, in ottemperanza alle normative vigenti inerenti gli edifici strategici, le opportune verifiche e valutazioni in ordine al loro mantenimento in sicurezza ed

alla gestione delle emergenze e se tali dati sono stati o meno resi pubblici. Il dirigente scolastico e gli organi istituzionali scolastici, con loro disappunto, non sono stati né informati in merito alla trasformazione dell'area, né coinvolti ai fini di un confronto costruttivo sulle soluzioni migliori da adottare per limitare l'impatto dell'opera sull'utenza scolastica e sulla gestione dei flussi.

Oltre al problema del rumore, che non sarà certo annullato con i quattro metri di barriere suindicate, si aggiungono gli effetti psicologici su bambini e ragazzi, costretti a vivere in una scuola trasformata, murata, attraversata da una linea tranviaria che produrrà movimento, vibrazioni e insicurezze.

In sintesi, comprendiamo che ci siano scuole che convivono con elementi esterni disturbanti, ma in questo caso è la politica stessa a volerli creare dove prima non esistevano.

Con altre parole, in palese contraddizione con il tanto reclamizzato binomio "progresso e sostenibilità", a Campi Bisenzio la politica si impegna ad apportare interventi in grado di lasciare ancora aperta la riflessione su che tipo di città vogliamo costruire intorno ai luoghi più delicati; uno su tutti: le scuole.

Punti 2), 3), 4): Via Botticelli, attività commerciali, abitazioni.

(...)

Dopo la fermata Giordano Bruno, la tranvia attraversa perpendicolarmente via di Prunaia per immettersi in via Sandro Botticelli.

Via Sandro Botticelli, è una strada attualmente a senso unico di marcia, caratterizzata da numerosi passi carrabili, e accessi a parcheggi laterali. I complessi residenziali prospicienti la via hanno unico accesso dalla via stessa. La conformazione della strada, caratterizzata da una sezione non costante, impedisce un allargamento uniforme per ospitare una sede tramviaria riservata. È stato valutato quindi di istituire su questa strada un tratto promiscuo, con transito consentito esclusivamente ai frontisti, per un tratto di 130.00m.

La chiusura della strada non compromette il sistema di circolazione all'interno dell'abitato, che può avvalersi di strade parallele per la realizzazione di un circuito alternativo. Il tratto promiscuo termina all'intersezione con via Raffaello Sanzio"

(Studi per procedura PAUR, pagg. 71 - 72).

Sul punto si evidenzia, in qualità di cittadini residenti, che

è fatto certo, e non necessita di relazioni tecniche,

come l'intersecazione della tramvia in via G. Bruno, in via della Prunaia ed in via Sanzio, con chiusura del primo tratto di via Botticelli al traffico, unitamente all'eliminazione dell'attuale possibilità di parcheggiare su entrambi i lati della stessa, oltre a

garantire la chiusura della attività ivi presenti

, implicherà, come si evince dall' allegato "Allegato n 9 - allegato 19.1 Relazione di riscontro ai pareri degli Enti depositati in CDS il 17.04.2025" (osservare la collocazione delle stesse nell'allegato in questione), necessariamente l'istituzione di tre semafori in poche decine di metri,

con conseguente cortocircuito del sistema di circolazione di tutto il quartiere

. E ciò proprio per il fatto che nell'area interessata dal tratto finale ogni giorno gravitano circa 500 bambini piccoli frequentanti i plessi scolastici già rammentati, unitamente agli adulti accompagnatori, oltre le centinaia di persone che abitano in tale contesto e altrettante portate dall'indotto delle attività sopra evidenziate, palestra compresa, la quale attrae quotidianamente centinaia di cittadini provenienti da tutti i quartieri del Comune.

Detto altrimenti, il passaggio della tramvia determinerà difficoltà di vivibilità del quartiere, toglierà lavoro ai negozi di prossimità, renderà più difficile la fruizione dei servizi posti a presidio della salute ed del benessere psico-fisico.

Ancor peggio sarebbe, qualora, come prospettato da qualche forza politica, si volesse chiudere al traffico l'intersezione stradale tra via Botticelli e via Prunaia

.

A conforto di quanto suddetto, si evidenzia, altresì, che nella Relazione di riscontro ai pareri degli Enti depositati in CDS il 20/01/2025 e successivi viene evidenziato che

"la realizzazione del sistema tramviario interesserà alcune arterie stradali aventi notevoli volumi di traffico, i quali inevitabilmente saranno dirottati sulle strade adiacenti quali per esempio: via Buoizzi, via Tesi, via de' Tintori, via Dalla Chiesa, via Prunaia, via Palagetta, via Botticelli, via Di Sotto, via Nesti, via Paolieri, ecc.

che per loro caratteristiche non sono adeguati ad accogliere notevoli flussi di traffico

."

A fronte di siffatta obiettività tecnica, ulteriore disquisire pare palesemente

inutile.

Punto 5) Il parco di Piazza Aldo Moro

Per quanto riguarda lo storico parco di piazza Aldo Moro (capolinea), è fatto noto che tutti ne riconoscono l'elevato valore ambientale e sociale per la presenza di decine di alberi sani ultraventennali, per essere un punto d'incontro durante tutto l'anno non solo per centinaia di bambini, ma anche ragazzi, adulti e anziani, quindi di tutte le età, di tutte le etnie e molti portatori di handicap.

La relazione del progetto definitivo - Studi per procedura PAUR, sul punto, alla pagina 71 così si esprime: "

L'arrivo al capolinea interessa due spazi pubblici che si connettono con un esistente parcheggio e con un'area verde di pertinenza di Villa Il Ghirlandaio e inseriti in un contesto urbano di una certa qualità. Sono spazi molto frequentati per i quali si prevede una riduzione e un attraversamento che ne cambierà fortemente i connotati originari con anche perdita di attrezzature di gioco e per i bambini e arredi, oltre all'abbattimento di diverse importanti alberature"

.

Dinanzi a tale conclusione, l'adesione alla medesima da parte di qualsiasi amministratore può suscitare soltanto perplessità, atteso che non si comprende perché, essendo accertata in termini tecnici l'esistenza di un

"contesto urbano di una certa qualità"

, si possa decidere di utilizzare fondi europei prospettandone una riqualificazione semplicemente per inserirci una manciata di metri di tramvia e farla assestare in punto assolutamente carente di centralità.

Sulla base di quanto suesposto, ci rivolgiamo alla politica domandando: possono 300 metri di binari relativi ad un tratto finale di un percorso di un mezzo di trasporto pubblico, giustificare la compressione o la distruzione di tali realtà/diritti, senza arrivare nel centro della città e senza possibilità di sviluppo futuro ?

In altri termini, possono appena 300 metri in più di binari inadeguati (per mancanza di centralità nel suo punto di arrivo), al perseguimento "

dell'obiettivo strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze"

(cioè l'equivalente di appena tre minuti in più a piedi), avere un peso maggiore di fronte ad una pletora di realtà costituzionalmente garantite ?

- 1) le scuole, in particolare la primaria: articolo 34 Costituzione;
- 2) le attività commerciali o erogatrici di servizi: articoli 1 e 41 Costituzione; le abitazioni: articolo 42 Costituzione;
- 3) la farmacia e l'ambulatorio con servizio di guardia medica: articolo 32 Costituzione;
- 4) la palestra: articolo 33, ultimo comma, Costituzione;
- 5) il parco di piazza Aldo Moro e l'area pedonale tra i due plessi scolastici: articolo 9 Costituzione.

La risposta pare scontata: no.

E tale risposta è ancor più netta evidenziando lo sconcerto determinato dal rilievo effettuato da ARPAT, alla pagina 2 del relativo parere datato 05.05.2025 (all. n. ...), ove pare di comprendere che l'ente regionale preposto alla protezione ambientale, relativamente all'impatto acustico, ha evidenziato un disagio importante per un'utenza sensibile tale da prevedere non solo le citate barriere antirumore tra le due scuole aventi altezza pari a quattro metri, ma anche verifiche in corso e post opera, in quanto non esistono strumentazioni in grado di offrire certezza in termini attuali se la tramvia, una volta funzionante, arrecherà o meno disturbo ai cittadini, "(...)

tenendo conto dell'incertezza associata al valore misurato/simulato

"

. Trattasi di evidenza che fa specie essendo riferita a tutte le realtà interessate dal tratto finale del progetto in questione e che, se condivisa dalla politica, è prova di vero e proprio disinteresse nei confronti dei cittadini.

Dopo la delibera da parte della Giunta del Comune di Campi Bisenzio,

in assenza del suo primo cittadino

, n. 144 del 02.08.2022 avente ad oggetto l'"

Approvazione Progetto di fattibilità tecnico - economica Linea 4.2 Le Piagge -

Campi Bisenzio" (Allegato n. 6), 1

a necessità di porre rimedio all'assurdità dell'ultimo tratto del tracciato e, pertanto, l'urgenza di salvaguardare l'area pedonale scolastica e il parco ha trovato concordi TUTTI i candidati sindaci di Campi Bisenzio che nel marzo 2023 durante la campagna elettorale presero pubblicamente l'impegno di variare il progetto.

Nella delibera del consiglio comunale n. 64 del 26/10/2023 (allegato 7) viene specificato che:

- il passaggio previsto dal tracciato con la delibera di giunta a cui si fa riferimento precedentemente, prevedeva un percorso con passaggio tra due plessi scolastici per proseguire in Via Botticelli, tagliando poi all'interno di Piazza Aldo Moro.
- Tale passaggio è stato considerato negativamente dalla maggior parte dei cittadini di Campi Bisenzio, tanto da fare nascere anche un apposito comitato.
- Nella campagna elettorale da poco conclusasi tutti i candidati sindaci si erano impegnati con i cittadini a modificare il tracciato previsto.

Sulla base della sintesi trovata tra i gruppi di maggioranza e minoranza e, quindi, di questa volontà, è stata proposta e progettata con impiego di risorse una variante di capolinea, tecnicamente realizzabile, la quale, preme rilevare, è stata accettata dal nostro comitato come compromesso

poco gradito

, a seguito dell'assoluta chiusura da parte della minoranza politica locale di voler condividere un possibile arretramento del capolinea tramviario.

Il progetto in questione, valutato positivamente anche dal collegio di vigilanza e dal Ministero, ad aprile 2024 fu presentato in una conferenza stampa alla presenza dei tecnici, dei progettisti, del sindaco di Campi Bisenzio Tagliaferri, dell'allora assessore del Comune di Firenze Giorgetti e del Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani.

Si ricorda, altresì, che nel giugno 2024 all'interno della procedura PAU sono state registrate diverse centinaia di osservazioni da parte dei cittadini (Allegato n. 10 - elenco controdeduzioni alle osservazioni presentate dai cittadini) che chiedevano di trovare un percorso alternativo per non passare dalle scuole e nel parco.

Constatiamo che in seguito al cambio di assessore nel Comune di Firenze, è stata

individuata una diversa "sintesi" ritornando sul passaggio tra le scuole e che tale dietrofront non sia dovuto a una mancanza di criticità o per rispondere alle esigenze della cittadinanza. Piuttosto pare che sia prevalsa la necessità di fare presto per non perdere i fondi PNRR ma la fretta ancora una volta è stata cattiva consigliera, è evidente che l'importanza di preservare beni pubblici, quali aree pedonali scolastiche e parchi al servizio della cittadinanza, è venuta meno e tale imposizione ha sollevato forte dissenso nella popolazione.

La scelta, dettata non tanto dell'impossibilità di realizzazione della variante, ma piuttosto dall'obiettivo di contenere i costi e accelerare i tempi di realizzazione, ignora le ricadute strutturali sulla vivibilità del quartiere e dell'istituto scolastico: particolarmente gravi saranno le conseguenze per i bambini delle scuole, privati degli spazi pedonali sicuri che garantivano loro autonomia, sicurezza e qualità nell'esperienza scolastica quotidiana.

Il rischio concreto è quello di compromettere il tessuto sociale ed economico locale, penalizzando il commercio di prossimità, limitando l'accesso a servizi fondamentali per la salute e il benessere psico-fisico dei residenti e, per ultimo, danneggiando anche la proprietà privata, stante l'ovvia ed irrimediabile svalutazione del valore economico che subiranno tutte le unità abitative e tutti i fondi che sono ubicati all'inizio della zona sud Comune, cioè dove si vorrebbe collocare il capolinea della tramvia 4,2 e, quindi,

non in centro

.

La richiesta di anticipare il capolinea di soli 300 metri, evitando l'inserimento del tram tra le scuole,

da sempre (piace ripetere), la nostra unica proposta

, non è mai stata e non lo è una battaglia ideologica: è una richiesta di buon senso presentata dalla stessa utenza che utilizzerà il servizio tramviario e, pertanto, favorevole all'opera stessa. Chiediamo ascolto, trasparenza e una scelta che metta al centro la tutela del benessere collettivo, in particolare quello dei soggetti fragili. La qualità della vita non può essere il prezzo da pagare per scelte solo economicamente vantaggiose e non condivise.

Quanto sopra a maggior ragione se collegato alla futura realizzazione del progetto del metrotreno Prato - Campi Bisenzio - Firenze, in merito al quale è prevista l'attuazione di un servizio navetta per consentire ai cittadini di raggiungere la fermata che interesserà il Comune campigiano e individuata presso Villa Montalvo.

In conclusione, dato che qualcuno, favorevole al capolinea in piazza Aldo Moro, afferma che sulla questione bisogna avere una "visione lunga", noi riteniamo che tale è la visione in grado di dare la giusta valutazione, in termini

costituzionalmente orientati, agli interessi in gioco, e ciò tenendo conto della loro quantità e natura.

Nella vicenda oggetto del presente scritto, è innegabile che l'istruzione (da garantire serena e sicura), la salute, il benessere psico-fisico, l'ambiente, il lavoro, l'iniziativa economica privata e, per ultima, anche la proprietà privata, quali valori espressi dalle realtà interessate dal passaggio nell'ultimo brevissimo tratto della linea tramvia 4.2, possono e devono essere ritenuti prevalenti e, quindi, né distrutti, né compressi dall

"obiettivo strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze"

rappresentato, nel caso che ci interessa, da 300 metri di binari che non arrivano in centro, ma che fanno esclusivamente danni plurimi, certi, gravi e permanenti, i quali possono semplicemente essere evitati con tre minuti a piedi in più da parte del singolo consociato.

Continuare ad opinare diversamente da quanto sopra esposto, gettando fumo negli occhi ai cittadini prospettando opere di riqualificazione, accompagnate da risibili proposte di micro varianti, lascia decisamente basiti, atteso che ci si chiede a cosa possa servire e, soprattutto,

se è corretto

chiedere soldi all'Europa per riqualificare ciò che è già ampiamente qualificato.

Il non volersi adoperare per trovare il giusto equilibrio (si ribadisce: arretrare il capolinea soltanto di 300 metri) tra il trasporto pubblico e i rilievi sopra rappresentati è un gesto di pura prepotenza politica.

Chi oggi approva e promuove tale progetto si assume la piena responsabilità politica e morale di un disastro sociale e ambientale, che resterà nella memoria collettiva della città di Campi Bisenzio come un punto di non ritorno. Una decisione assunta in nome di un'ideologia e contro il volere di migliaia di cittadini, che hanno espresso in più occasioni il proprio dissenso con fermezza e determinazione.

La storia giudicherà questa scelta, e, con essa, chi l'ha compiuta.

Cordialmente,

Comitato Piazza Aldo Moro