Abbiamo capito che:

a. l'area del Follone è grande ed è difficile pensare possa essere **un solo** luogo urbano;
b. è all'interno di un "**isolato**" a sua volta grande, il più importante nucleo urbano non attraversato da viabilità in tutta la città;
c. se, di prassi, una planimetria si legge evidenziando i "**pieni**", nel caso del Follone può essere utile l'esercizio inverso: cogliere il disegno degli spazi "**vuoti**" per una lettura focalizzata sulla loro compiutezza, identità, funzionalità;
d. durante il 30ennio a cavallo dell'anno 2000 sono stati proposti diversi progetti, molti dei quali nell'ottica che il Follone fosse un ambito "**rimasto indietro**" rispetto alla progressione dell'edificazione dal dopoguerra in poi. Tale assunto è stato messo in discussione anche dalle più recenti dinamiche economiche;
e. l'elemento invariante di oltre 30 anni di proposte progettuali è la valenza del Follone quale polo di **scambio tra la mobilità veicolare e quella pedonale** ai margini del centro storico nonché in prossimità della stazione ferroviaria;
f. il potenziamento della viabilità pedonale e la definizione di un **parcheggio** ad uso prevalentemente pubblico rimangono elementi cardine per qualsiasi intervento al Follone;
g. il dibattito sulla dimensione del parcheggio dovrà auspicabilmente ispirarsi ai **buffet** che espongono la scritta: *"Prendi tutto quello che puoi mangiare, ma mangia tutto quello che prendi"*. Un parcheggio sovradimensionato rispetto alla reale occupazione futura sarebbe un aggravio di spesa iniziale e un inutile appesantimento dei costi di gestione;
h. il margine ovest, lungo via Saibanti, potrà stabilire un rapporto privilegiato con i flussi veicolari, il margine est potrà essere una porta per l'accesso pedonale al centro. Un intervento compiuto dovrà avere la capacità di **collegare senza strappi**, sfumandole una nell'altra, identità e funzionalità così diverse;
i. gli interventi in superficie dovranno essere funzionali alla valorizzazione di quello che nell' immaginario collettivo ha l'identità e la funzionalità di uno **spazio aperto**;
j. le **funzioni** non saranno determinanti al fine di definire le logiche insediative: la città consolidata si regge sui percorsi e ha sempre avuto la capacità di riconvertire i volumi a nuovi utilizzi;
k. la pianificazione di un tassello delle dimensioni del Follone deve essere un'occasione per **fare sistema** con il resto della città, cominciando dagli ambiti meno felici, dovrà essere solidarle e non competitiva, costruendo attrattività comune e non dando forma a centralità che rendano periferici altri ambiti. Cerchiamo di definire spazi inclusivi, prendiamo le distanze dalla tentazione di ragionare in termini esclusivi;
l. le soluzioni possono essere **molteplici**, si può procedere con proposte accattivanti così come intraprendendo un percorso ragionato e condiviso;
m. le proposte accattivanti, delle quali a fianco troviamo 20 declinazioni paradossali, non possono costituire il giusto approccio a un tema di disegno urbano che va invece affrontato nel **rispetto** degli allineamenti, dei fronti da ridefinire, della necessità di rapportarsi alla giusta scala;
n. sebbene ci sta più a cuore la ricetta - sulla quale è opportuno si concentri un confronto - che non una sua preparazione, la nostra riflessione è sulla **tavola 9**: una piazza che proporzioni lunghezza, larghezza e altezza degli edifici; uno slargo che si relazioni alla viabilità carrabile; uno spazio verde che completi gli orti esistenti; la costruzione delle quinte funzionali alla definizione degli spazi aperti.