



Fase di ascolto del territorio in preparazione dell'e-TM Plan

Interviste a testimoni privilegiati

La fase di ascolto del territorio in preparazione dell'e-TM Plan è consistita nello svolgimento di una serie di focus group in diverse aree della città, in un sondaggio telefonico curato dall'Ufficio Statistica del Comune di Firenze, e nell'incontro di alcuni soggetti particolarmente rappresentativi per quanto concerne la varietà delle posizioni da considerare sulle questioni in gioco.

Il testo che segue rende ragione degli argomenti trattati nel corso di questi incontri e non ambisce a riportare la ricchezza delle informazioni raccolte rispetto alle quali i singoli portatori hanno avuto e avranno modo di esprimersi con la dovuta precisione attraverso i canali e con le modalità che ritengono opportune. A nessuno di essi infatti è stato chiesto di sottoscrivere una qualche restituzione o di finalizzare l'intervista alla stesura di un documento pubblico. Ogni mancanza o inesattezza riscontrabile nelle note che seguono è pertanto imputabile ai soli redattori.

Si coglie qui l'occasione per ringraziare coloro che, tra i tanti chiamati, hanno accettato di fornire il proprio punto di vista e le informazioni in loro possesso per arricchire la base conoscitiva sulla quale hanno discusso i partecipanti al TM Plan e sulla quale altri soggetti si confronteranno nelle prossime fasi di costruzione del Piano Strutturale.

Intervista 1.

04_06_2010

Camilla Perrone, Giancarlo Paba - Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio – Università di Firenze.

L'intervista ha l'obiettivo di cogliere dalla voce di due studiosi locali le questioni maggiormente discusse sull'urbanistica fiorentina e di stilare una prima lista di soggetti rappresentativi ("una mappatura dei conflitti e delle progettualità locali") a partire dalle posizioni assunte nel dibattito attuale. Per quanto concerne le questioni si è riscontrata la centralità per la realtà fiorentina dei temi trasportistici e viabilistici (si è parlato in particolare di parcheggi scambiatori, dei progetti in corso per l'alta velocità, delle possibilità di integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico, della domanda insoddisfatta di ciclabilità).

Sui soggetti urbani più attivi nel dibattito sono state evidenziate invece la quantità di comitati costituiti nel contesto locale anche, su questioni puntuali, e la relativa frammentazione che si percepisce tra gli stessi.

Intervista 2.

10_06_2010

Massimo Lastrucci, architetto attivo su alcune iniziative promosse dal basso nella zona di S.Frediano
I temi toccati nell'intervista sono:



intorno a chi cambia c'è Firenze



- motivi e valenze di iniziative promosse dai cittadini (o con i cittadini) nelle trasformazioni urbane, come risposte agli spazi lasciati vuoti dalla politica istituzionale e dalle pratiche professionali più consolidate, e come occasioni di sviluppo culturale o di consapevolizzazione del cittadino anche rispetto alla qualità del progetto architettonico;
- frammentazione di gruppi e comitati come ricerca attuale di una dimensione più adeguata alle esigenze dei singoli ma anche come principio di attivazione di una maggiore quantità di soggetti (i gruppi di acquisto rappresentano ad esempio un'articolazione nel quotidiano di una cultura ambientalista che a livello istituzionale ha meno da dire)
- genesi e crescita di "un'associazione spontanea e interdisciplinare che nel quartiere di S. Frediano è riuscita faticosamente a intercettare i problemi reali dei cittadini", poi trasformata in comitato per avere maggiore ascolto da parte delle istituzioni;
- differenze salienti tra centro storico e Oltrarno, con il secondo ancora caratterizzato da una certa ricchezza di relazioni sociali, amore per il territorio, senso di comunità, cultura della solidarietà e dell'accoglienza delle diversità;
- potenzialità degli spazi vuoti (contenitori) da cogliere mediante il riconoscimento degli usi che se ne fanno e delle preferenze dei cittadini che potranno fruirne, propendendo quindi per un lavoro a scala di quartiere più che a scala urbana o regionale;
- nuova mobilità e limitazioni al traffico da accompagnare con un percorso culturale e di consapevolizzazione del cittadino perché siano efficaci.

Intervista 3.

14_06_2010

Andrea Biagioni, Angelo Cappelletti, Bruno Landini, Eriberto Melloni, attivisti della zona Peretola, variamente impegnati in progetti di riqualificazione urbana e in comitati locali
Nell'intervista emergono le questioni più problematiche per la zona di Castello, Peretola e Piagge, e in particolare:

- aeroporto: le possibilità di sviluppo risultano molto limitate anche con la ventilata rotazione della pista, visti i problemi di sicurezza e di inquinamento che le quote attuali di traffico già comportano. Per limitare l'inquinamento acustico in alcuni edifici si sta operando con la realizzazione di un cappotto acustico ma non sembra sufficiente per immaginare un aumento sostenibile del traffico aereo vista anche la quantità di punti sensibili (scuole, spazi pubblici) esistente. Un potenziamento dell'aeroporto influirebbe inoltre in modo pesante sulla viabilità dell'area negando la possibilità di accedere comodamente all'università.
- parco della Piana: dovrebbe essere considerato l'elemento strutturante per i futuri sviluppi della zona, a partire dai vincoli idrogeologici esistenti che determinano la massima attenzione e la massima cura per gli elementi storico-naturalistici e per il loro rapporto con l'Arno;
- permanenze urbanistico-architettoniche da considerare nel Piano strutturale: il centro storico di Peretola presenta una conformazione tipica per quanto concerne gli spazi pubblici e privati, con opere di rilievo quali le pieve medievali, la cupolina medicea, la casa dei nascita di A.



intorno a chi cambia c'è Firenze



Vespucci, e con gli interessanti sistemi delle corti interne, dei mulini, e degli antichi insediamenti artigianali;

- potenzialità del sistema ferroviario esistente per la mobilità centro-periferia e per gli spostamenti trasversali tra i quartieri, con la possibilità di recuperare le stazioni di Cascine, di Peretola, dell'Osmannoro, eventualmente integrate da una nuova stazione a Quaracchi.

L'incontro è proseguito con una camminata nell'area di Peretola-viadotto dell'Indiano, nella quale gli interlocutori hanno illustrato le potenzialità di alcune trasformazioni relative a mobilità, servizi, attrezzature e recupero di manufatti storici.

Intervista 3.

15_06_2010

Paolo Celebre, Comitati Cittadini; **Francesco Re**, Circolo Rosselli

L'intervista verte essenzialmente su vari aspetti della mobilità fiorentina, a partire da una serie di considerazioni sulla cosiddetta stazione Foster e sul progetto di sottoattraversamento per l'alta velocità ferroviaria.

Si lamenta su questo punto la mancanza di pubblicità data a un progetto ritenuto non particolarmente utile e nemmeno giustificabile a livello di costi e benefici. La collocazione esterna rispetto a S. M. Novella e la mancanza di un progetto per il futuro di una stazione che ora vede transitare 19 milioni di persone/anno; la scarsa accessibilità della stazione Macelli; la presenza di due torrenti e le relative interferenze con i flussi sotterranei; la già cospicua dotazione di stazioni nel raggio di un chilometro dalla zona in cui è prevista la nuova infrastruttura, sono tutti elementi che non sembrano essere stati tenuti nella dovuta considerazione.

Non è inoltre così diretto il legame tra sottoattraversamento ed uso dei binari in superficie per il traffico ferroviario regionale e metropolitano, posto che i sei binari necessari sarebbero disponibili solo nel tratto tra la stazione Foster e Castello, mentre tra Rovezzano e Campo di Marte se ne conterebbero quattro, tra Campo di Marte e Rifredi sarebbero due più i due sotterranei e tra Rovezzano e Figline rimarrebbero comunque solo due, con la necessità quindi di integrare il progetto con ulteriori lavori di scavo e di allargamento del fascio esistente.

Il progetto complessivo sconterebbe infine del grave ritardo nella realizzazione con effetti probabilmente ininfluenti sull'efficienza della rete nazionale ad alta velocità.

L'alternativa è vista dagli interlocutori nel rafforzamento del nodo di Campo di Marte, come stazione per l'alta velocità, con l'incremento della qualità del servizio anche per altre tipologie di trasporto.

Altri aspetti della mobilità locale toccati nel corso dell'intervista riguardano:

- il metro-tram (l'uso della ferrovia per il trasporto metropolitano), per il quale servirebbero mezzi leggeri in grado di fermarsi frequentemente e capaci di alte accelerazioni (e quindi di un adeguamento del voltaggio) per una velocità commerciale attorno ai 40 km/h che renderebbe competitivo il sistema rispetto ad altre forme di mobilità. Per garantire un rapporto costi-benefici ottimale, il bacino di utenza dovrebbe essere inoltre pensato nel raggio dei 30-40 km, con parcheggi scambiatori collocati fuori dai confini comunali. Ciò rimanda ad un accordo di programma tra gli enti locali.



intorno a chi cambia e c'è Firenze



- tramvie, per le quali è necessaria una progettazione accurata non solo della linea ma anche del suo inserimento nel contesto storico-ambientale della città. Se la linea 1 denota qualche mancanza in merito, con un passaggio piuttosto critico tra Cascine e P.zza Vittorio Veneto, il progetto di sottoattraversamento, del centro storico dovrà fare i conti con le acque sotterranee che interessano l'intera città, soprattutto se andrà ad aggiungersi agli altri 2 sottoattraversamenti contemplati nel Piano Strutturale (alta velocità e passante urbano). Sarebbe inoltre più indicato procedere in modo incrementale, rafforzando le linee portanti mediante l'intensificazione dei mezzi su gomma, verificando la loro capacità di soddisfare la domanda di mobilità, ponendo delle gerarchie nel sistema complessivo, orientando la domanda attraverso politiche di riorganizzazione di tempi, orari, flussi, ecc.
- passante urbano: per quanto sia più efficace del 'tubone' previsto nelle precedenti edizioni del Piano, nell'assorbire il traffico di attraversamento sui viali, comporta comunque i problemi idrogeologici di qualsiasi altro sottoattraversamento.

Intervista 4.

15_06_2010

Giorgio Pizziolo, professore di Urbanistica all'Università degli studi di Firenze e attivista della lista 'Per un'altra città'

L'intervista si apre con alcune considerazioni generali riguardanti:

- la mancata interlocuzione tra proponenti di alternative progettuali rilevanti su varie questioni urbane e gli enti locali, unita alla mancanza di chiarezza sulle posizioni dominanti nel governo locale;
- l'approccio partecipativo "dirigistico" della Regione, e il ruolo del garante istituito con la legge regionale sulla partecipazione, "più orientatore e direttore che soggetto terzo";
- l'impostazione generale del Piano strutturale, nel quale si prescinde dall'analisi degli elementi fisico-ambientali (geologici, idraulici, fluviali, il sistema collinare, la piana, ecc.) che caratterizzano la città, ma si prescinde anche dalle dinamiche socio-culturali globali che interessano la comunità locale, e da una lettura critica dell'esistente sulla quale fondare una proposta per il futuro.

Per quanto concerne le scelte che sembrano emergere dal Piano, strutturale si è parlato di:

- alternative al progetto di Foster per la stazione e al sottoattraversamento, con la possibilità di destinare i relativi finanziamenti alla realizzazione di un fascio di 6 binari su tutta la tratta che interessa il contesto fiorentino e di una stazione 'tripolare' che si estenda tra S.M.Novella, Redi e Statuto, così da servire tutti i treni da quelli metropolitani, a quelli regionali a quelli ad alta velocità, rendendo possibili interconnessioni tra gli stessi e quindi lo spostamento di ingenti quote di traffico dalla viabilità urbana alla ferrovia. Una maggiore efficienza nell'interscambio modale deriverebbe dall'uso delle aree ferroviarie per i parcheggi scambiatori, mentre l'assunzione di una logica regionale potrebbe favorire un'integrazione tra la politica ferroviaria e quelle aeroportuale (Pisa) e portuale (Livorno);



intorno a chi cambia c'è Firenze

- tramvie: nell'ipotesi di realizzare un efficiente sistema di ferrovia metropolitana si potrebbe evitare la linea 2 in quanto fino a Rifredi si potrebbe utilizzare il treno e i collegamenti con Careggi e Castello potrebbero essere effettuati mediante bus. La linea 4 del resto, per come è stata tracciata sul Piano strutturale rappresenta un esempio di uso in questo senso della ferrovia. Elemento critico del sistema previsto è inoltre quello dell'attestazione di tutte le linee su S.M.Novella, quando invece la città manca di collegamenti trasversali tra i quartieri;
- centro storico, per il quale sarebbe necessario un piano complessivo di salvaguardia composto di un piano dei tempi e degli orari, un piano del commercio e un regolamento edilizio specifico.

Intervista 5.

15_06_2010

Antonio Fiorentino, architetto attivista di 'Per un'altra città'

L'intervista è l'occasione per esprimere un punto di vista su questioni di fondo e rinvia alla lettura dei documenti già pubblicati sul sito web del gruppo 'Per un'altra città' per quanto attiene alle proposte formulate sulle questioni più puntuali.

Si lamenta innanzitutto la mancanza di un'idea precisa di città come base per la formulazione di strategie coerenti all'interno del Piano Strutturale. Si potrebbe partire ad esempio dalle trasformazioni subite dal centro storico, dalla sua scarsità di servizi alla residenza, dalla povertà di occasioni aggregative e più generalmente delle relazioni sociali, per arrivare ad un piano che si ponga l'obiettivo di ricostituire un tessuto sociale ed economico che non esiste più.

Altra ipotesi è quella di fondare il piano sull'idea di un risarcimento che spetta alla città, dopo che per diversi anni speculazione e interesse privato la hanno resa invivibile (corollario di tale ipotesi sarebbe l'azzeramento dei residui edificatori dei vecchi piani).

La mancanza di un'idea guida deriverebbe tuttavia dalla scarsa chiarezza delle posizioni assunte dal governo locale anche rispetto al 'sistema gelatinoso' che ha caratterizzato l'urbanistica fiorentina negli anni scorsi.

Per questo il ruolo dei comitati è ritenuto essenziale: nel conferire trasparenza alle scelte amministrative; nel permettere al cittadino una valutazione più corretta di ciò che sta avvenendo; e nel contrastare il senso ormai dilagante di rassegnazione.

Intervista 6.

16_06_2010

don **Alessandro Santoro**, animatore della Comunità alle Piagge

Sin dall'inizio dell'intervista si evidenzia la sofferenza del quartiere attraverso una breve ricostruzione dell'attività di comunità iniziata da don Santoro a partire dal 1996, "in un'area del quartiere destinata a verde sportivo, con un prefabbricato precario e un permesso provvisorio". Mancando una vera e propria parrocchia, l'esperienza di natura religiosa e collettiva promossa ha seguito un percorso del tutto particolare, "non neutro né anonimo" costituendo di fatto l'unico punto di riferimento che proponga esperienze di natura aggregativa: "abbiamo voluto attivare il dispositivo della porta aperta e



intorno a chi cambia c'è Firenze



dell'accessibilità con un'unica condizione: il richiamo ad essere cittadino, a rimettersi in discussione attraverso un percorso spirituale".

Tra gli obiettivi di questa attività di ascolto e accoglienza quello di aiutare i residenti ad appropriarsi del proprio territorio, "ridando loro la parola e strumenti per leggere la propria realtà e decidere di potere intervenire da protagonisti e accrescere le proprie competenze di abitanti".

Negli anni è maturata la consapevolezza di volere far diventare questo pezzo di città un quartiere vero e proprio, che ancora tuttavia non si è emancipato da vecchie problematiche, che durante l'intervista si addensano intorno ai seguenti nodi irrisolti:

- la cronica mancanza di luoghi di aggregazione oltre a quello offerto dalla comunità stessa: l'unica piazza che è stata realizzata è quella del centro commerciale –"uno schiaffo enorme"- e c'è una palestra privata, che però usa attrezzature pubbliche e non riesce a rappresentare un luogo di socializzazione vera, infatti "vengono fatte, come dappertutto, le selezioni dei ragazzi";
- il bisogno di spazi per il tempo libero aperti a forme di cura autogestite: "per esempio si potrebbe valorizzare il campo da calcio dell'Esselunga, inutilizzato, lungo la Pistoiese proprio in mezzo alle Piagge" e più in generale attivare percorsi partecipativi che sottraggano questi luoghi all'anonimato;
- la povertà diffusa: tra Piagge 1 e Piagge 4 vivono 9.000 persone a cui si aggiungono da circa tre anni numerosi emigranti dalla Romania alloggiati in baracche: "vivere alle Piagge è una scelta di disperazione, che non radica chi permane e che disperde chi va via", costringendo inoltre a convivere in una condizione generale di isolamento e di degrado ambientale e sociale (oltre alla povertà si assiste ad un aumento della prostituzione e ad una forma di gestione "mafiosa" del quartiere da parte di alcuni residenti);
- la scarsità di servizio pubblico: le scuole sono insufficienti, bassissima è la scolarizzazione e alta l'alfabetizzazione di ritorno tra gli adulti; c'è solo un asilo, con una consistente percentuale di stranieri e una lunga lista d'attesa; la scuola elementare e la media si trovano nella parte storica del quartiere;
- la disaggregazione e la separazione territoriale oltre che sociale: da un lato è mancata la connessione tra la parte popolare e quella storica del quartiere, dall'altro nonostante gli sforzi gli spazi del quartiere sono rimasti squallidi e deprivati dalla costruzione di legami di natura affettiva col luogo; inoltre la ferrovia e l'Arno rappresentano ulteriori barriere fisiche, più che costituire delle risorse, tant'è che "la metà dei bambini non sa che esiste il fiume" e la maggior parte degli adulti vive in un contesto relazionale assente dove si sono create "isole ulteriori di tipo sociale" in un quartiere già storicamente isolato.

Intervista 7.

17_06_2010

Elena Barthel, architetto, promotrice di un progetto per San Salvi elaborato con un Laboratorio del Dipartimento di Urbanistica dell'Università degli Studi di Firenze, assieme al teatro Chile de la Balanza, Comitato S.Salvi chi può, e alcuni abitanti del quartiere.



intorno a chi cambia c'è Firenze



L'intervista verte sulle possibilità di trasformazione della zona di San Salvi e in particolare mette in evidenza:

- le potenzialità di divenire un parco urbano secondo solo a quello delle Cascine, con la riapertura alla città di un luogo tradizionalmente chiuso nella sua funzione di ospedale psichiatrico;
- l'incongruenza rispetto a tale obiettivo del "progetto speculativo" promosso dal Comune, per il fatto che non considera l'intero complesso come "monumento unitario";
- la praticabilità e la sostenibilità economica del progetto sviluppato con gli studenti dell'Università, che prevede lo studio di soluzioni alternative per il mantenimento della remuneratività delle funzioni insediate, peraltro in parte accolte in sede di osservazioni al Piuè per quanto concerne la distribuzione tra un asse edilizio dedicato alla cultura e uno a commercio e servizi sanitari, con uffici e sportelli, alternati a residenze per artisti, e per quanto riguarda la possibilità di mantenere il vecchio cinema di cui originariamente si prevedeva la demolizione.

Il proseguo dell'intervista è avvenuto in loco con l'accompagnamento di **Claudio Ascoli**, che ha illustrato le attività attualmente in svolgimento e le potenzialità di una riqualificazione nella quale prevalgano finalità pubbliche e servizi rivolti al quartiere.

Intervista 8.
18_06_2010

Claudio Ascoli, direttore del teatro Chille de la Balanza presso San Salvi

Dall'intervista, che si è svolto durante un sopralluogo in auto e a piedi dell'intera area di San Salvi, sono emerse alcune questioni che riguardano non solo le ipotesi per lo sviluppo e la riqualificazione dell'area ma anche lo stato di conservazione e le modalità di intervento e manutenzione sul patrimonio esistente.

Attualmente l'area è complessivamente soggetta ad un processo di degrado che è determinato da diversi fattori. Oltre all'abbandono ed all'invecchiamento di alcune strutture pesano anche il modo in cui vengono realizzati i lavori di manutenzione: con scarsa attenzione alla qualità della realizzazione tecnica ed al contesto architettonico. Le aree inutilizzabili ed inaccessibili sono sempre più numerose e si prestano ad atti di vandalismo ed occupazioni abusive.

Secondo l'intervistato l'atteggiamento degli enti pubblici (ASL e Comune di Firenze) nei confronti dell'area è poco chiaro e soprattutto manca di una visione unitaria. Il complesso di San Salvi ha infatti bisogno innanzitutto di un progetto unitario, capace di tenere insieme le potenzialità di sviluppo immobiliare dell'area, il valore del patrimonio edilizio esistente e delle aree verdi, il capitale di memorie ed esperienze che si sono accumulati negli anni grazie ai diversi soggetti che hanno lavorato nell'area in diversi ambiti.



intorno a chi cambia e c'è Firenze

La vocazione dell'area è quella di un grande spazio pubblico in cui si collochino attività diverse: formazione, produzione e fruizione culturale, intrattenimento, servizi ed anche residenza. La realizzazione di una quota di residenze di pregio non è escludere, potrebbe anzi essere utile a reperire le risorse necessarie a sostenere altri progetti meno remunerativi. San Salvi dovrebbe diventare sia la piazza sia il polmone verde che mancano al quartiere di Campo di Marte, un luogo un tempo chiuso che si apre a tutta la città.

Intervista 9.

21_06_2010

Simone Tani, dirigente Servizio Promozione Economica ed Accoglienza Turistica, Comune di Firenze
L'intervista ha messo in luce il lavoro che il Comune di Firenze sta conducendo con vari operatori privati e pubblici per la gestione dei processi di riuso di alcuni contenitori dismessi.

La collocazione sul mercato di aree e manufatti e il contemporaneo mantenimento delle finalità pubbliche di indirizzo urbanistico, salvaguardia, rispetto degli standard, soddisfazione dei bisogni territoriali, ... richiedono strategie e percorsi negoziali anche piuttosto lunghi.

L'obiettivo generale è "evitare le gare deserte del passato, come ad esempio quella del teatro comunale che è stato messo all'asta per tre volte".

Si procede quindi col promuovere incontri e interazioni che permettano di capire "come sta agendo il mercato; come gli investitori vedono Firenze; e quali partnership pubblico-privato possono essere attivate", per soddisfare le condizioni poste a livello di indirizzo politico del Sindaco e della Giunta, che ad esempio per i contenitori del centro storico vedrebbero opportuno "un mix di funzioni legate all'economia della conoscenza, all'artigianato innovativo, alla formazione e servizi connessi e alla componente residenziale di cui tali funzioni necessitano".

Il mercato sembra dimostrare ad esempio che puntare sulla sola ricettività diviene controproducente, ora che Milano e Roma con l'alta velocità sono raggiungibili in tempi che non comportano il pernottamento. Sono da ripensare secondo queste dinamiche le funzioni previste un tempo per ex caserme ed ex scuole militari. Ed è da stabilire anche un rapporto costante tra promozione economica ed altri uffici con competenze territoriali.

Intervista 10.

22_06_2010

Girolamo Dell'Olio, Sabina DeWaal, Pierluigi Tossani, rispettivamente presidente e soci dell'associazione Idra - Onlus

L'intervista inizia con una breve ricostruzione della storia dell'associazione, nata dall'esperienza del Coordinamento dei Comitati, che in partnership con Legambiente e Wwf, contrastava i progetti di alta velocità a partire 1994, e resasi autonoma come Onlus nel 1998, "senza Wwf, Verdi e Legambiente, lontana dai partiti e da logiche compromissorie, stimata però da Arpat e da altri enti tecnici".



intorno a chi cambia c'è Firenze



Si prosegue con l'illustrazione della posizione dell'associazione rispetto al progetto di Fs per l'alta velocità nel nodo fiorentino, evidenziando in particolare:

- la mancata risposta da parte del sindaco Renzi ad una ventina di lettere sui problemi già vissuti da altre realtà (ad esempio Bologna) con la realizzazione di progetti simili. Problemi che a Firenze sarebbero aggravati dalla particolare conformazione del sottosuolo, ma anche da un progetto poco chiaro per quanto concerne la cantierizzazione (quanti treni serviranno per trasportare i materiali di scavo in Valdarno? perché non si è fatta una conferenza dei servizi con i sindaci dei comuni (Figline, S. Giovanni, Cavriglia) ospitanti tali materiali? e perché nonostante tali incertezze si è proceduto nel '99 con l'approvazione dell'opera?);
- l'ambiguità della posizione dell'attuale Giunta comunale che sembra essere contro la stazione Foster ma a favore del sottoattraversamento;
- lo scarso peso attribuito nel processo decisionale alle relazioni redatte da Asl e Arpat, che mettono in luce i danni causati dai cantieri sulla salute e sugli stili di vita degli abitanti;
- la scarsa credibilità di strutture quali gli Osservatori ambientali nello svolgere funzioni di controllo, vista anche l'esperienza di quello istituito, e già smantellato, per il Mugello;
- la mancata valutazione di alternative progettuali, e la rinuncia ad un approccio trasparente, che avrebbe potuto: porre dei vincoli di budget sopra ai quali le opere diventano diseconomiche; evitare il modello del general contractor (che "costitutivamente non può perseguire l'interesse pubblico"); pianificare l'informazione in tutte le fasi decisionali;
- l'opportunità di aprire un dibattito pubblico (sulla scorta di quello che è stato fatto a Genova per la gronda autostradale e di quelli che si fanno per legge in Francia in caso di opere che superino i 300 milioni di euro), così da permettere ai cittadini di valutare le opzioni in campo.