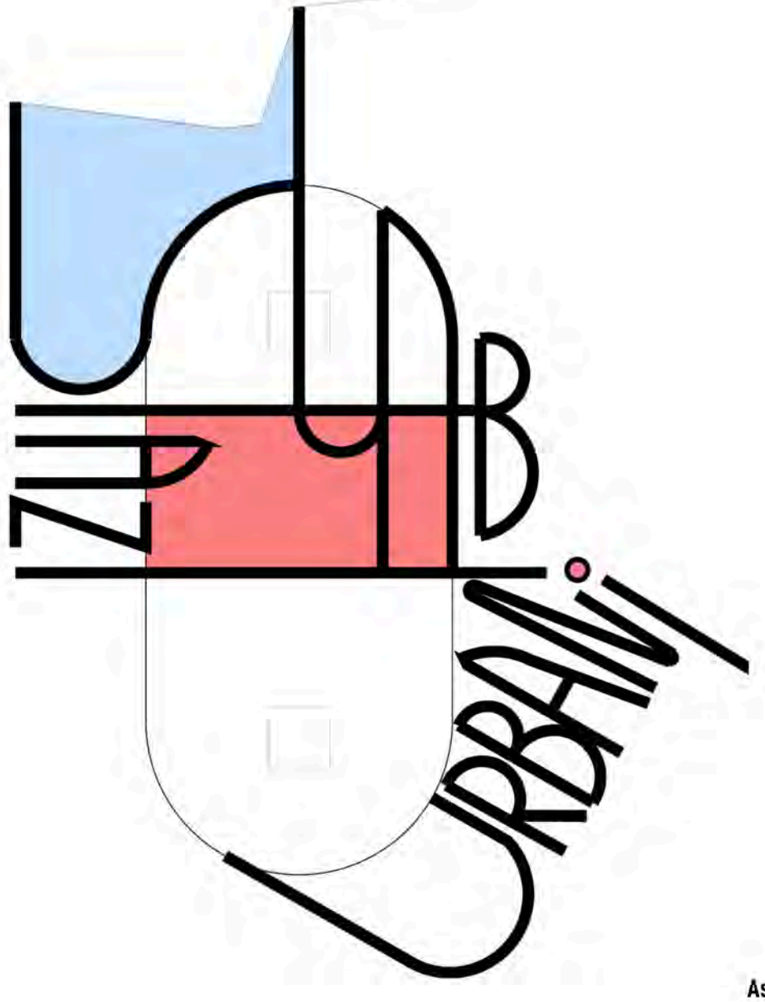
COMUNE DI LIVORNO

LABORATORIO

SPAZI URBANI

MASTERPLAN PIAZZE



Sindaco
Luca Salvetti
Assessore all'Urbanistica
Silvia Viviani
Dirigente di Dipartimento
Dott. Geol. Leonardo Gonnelli
Gruppo di lavoro
Arch. Bambini Matilde
Arch. Bassini Gemma
Dott.ssa Colombini Lucia
Geom. Corsaro Andrea
Arch. Domenici Irene
Arch. Mazzoni Elisa
Arch. Politi Emanuela
Ing. Salerno Giulia
Dott.ssa Salvadorini Simona

Ottobre 2025

INDICE

Premessa

- Ambito del Masterplan
- Inquadramento

Quadro pianificatorio: strumenti e piani di settore

- Piano Strutturale
- Piano Operativo comunale
- PUMS
- Piano del verde
- Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche
- Carta strategica della sostenibilità urbana
- Mappa della qualità urbana
- Atlante per la de-pavimentazione diffusa dei quartieri del Comune di Livorno

Quadro storico-culturale

- Piazza Cavour
- Piazza della Repubblica
- Piazza Garibaldi
- Piazza XX Settembre
- Piazza Attias

Quadro ricognitivo

- Accessibilità
- Arredo Urbano
- Mobilità e collegamenti
- Verde e permeabilità del suolo
- Pavimentazioni
- Illuminazione pubblica e SmartCity

Quadro interpretativo criticità/potenzialità

- Dis-orientamento
- Mobilità sostenibile
- Continuità dei percorsi pedonali
- Degrado urbano e sociale
- Isola di calore
- Punti panoramici
- Situazione di retro
- Prospetti e prospettive
- Promiscuità dei percorsi

Input progettuali

Quadro strategico

- Ambito Repubblica/Garibaldi
- Piazza XX Settembre
- Ambito Cavour/Attias

Bibliografia e iconografia

PREMESSA

"Oggi tutti i limiti sono off limits" Zygmunt Bauman

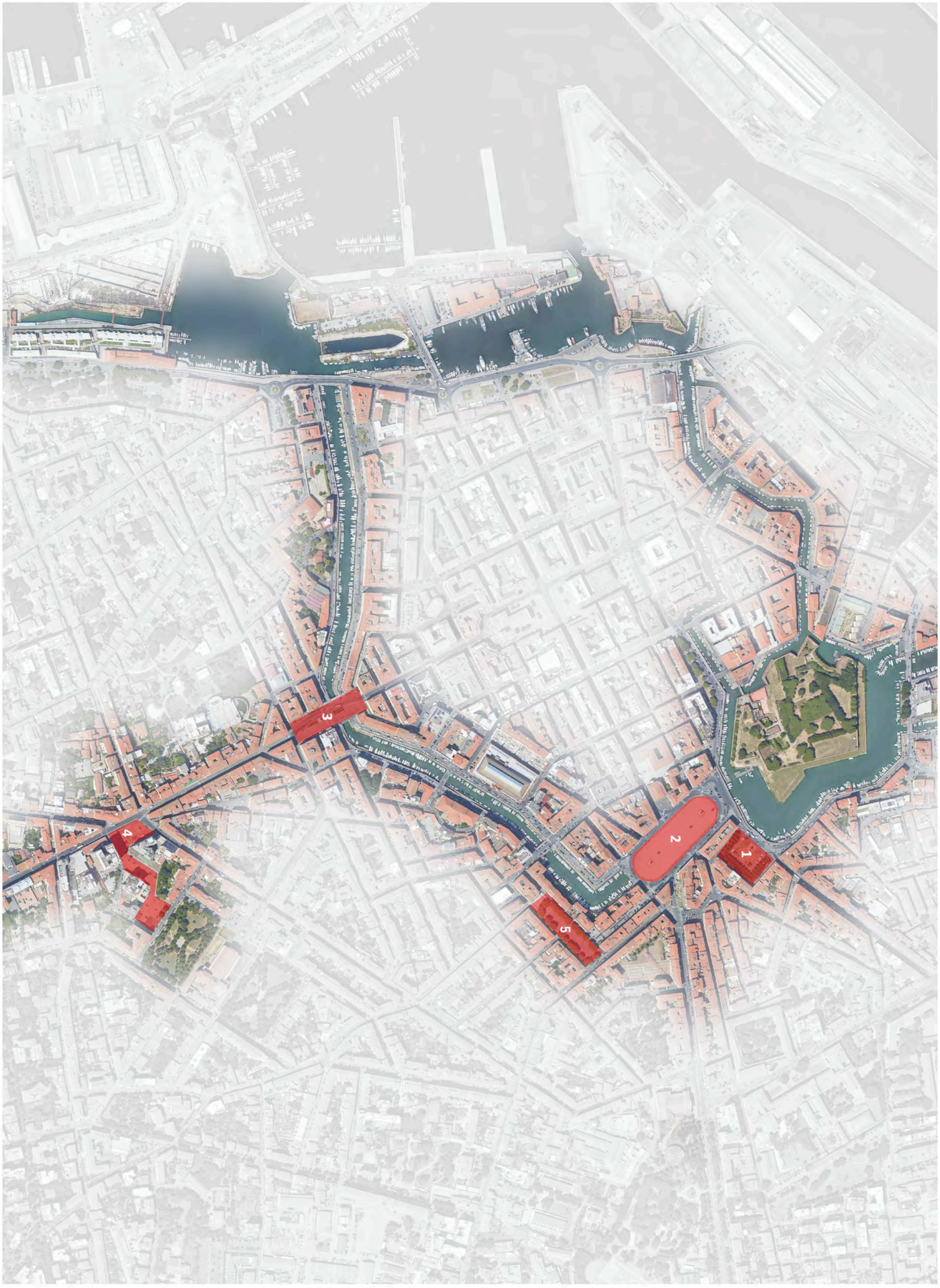
(La vitalità dell'agorà è intrinsecamente legata alla qualità della libertà in una società. In un'era dove l'individualismo e il consumismo tendono a isolare gli individui, l'agorà offre un antidoto, un luogo dove l'interazione e il senso di comunità possono fiorire. Bauman ci ricorda che la libertà non è soltanto l'assenza di costrizioni, ma anche la presenza di opportunità per l'azione collettiva e l'espressione di idee.)
fonte : https://www.ingenio-web.it/articoli/il-senso-di-zygmunt-bauman-per-l-agora/

Lo **spazio pubblico urbano** non è solo un luogo fisico, ma è **metafora di dialogo, di collaborazione, di partecipazione e di confronto**; concetti da salvaguardare in una società in cui i luoghi di incontro sono sempre più spesso virtuali, dove la condivisione è asincrona nel tempo e nello spazio.
In esso si raggruppano tutti quei sistemi connettivi come strade, piazze, parchi e giardini il cui importante ruolo è quello di **mantenere equilibri e relazioni** tra ambiente costruito, attività e persone. Una città come Livorno dove l'aggregazione e l'incontro sono ancora parte essenziale della vita dei suoi abitanti, tanti sono i luoghi di scambio; parchi, mercati, piazze, territori costieri, ognuno dei quali presenta chiaramente differenti caratteristiche, diversi usi e target.

Il presente documento si colloca come s**trumento interposto tra la pianificazione territoriale e la progettazione** di questi spazi, suggerendo linee guida e spunti progettuali per la riqualificazione di alcune piazze cittadine e dei relativi intorni e percorsi.
La pianificazione strategica degli spazi urbani in oggetto, stabilisce un certo grado di duttilità funzionale, sociale, spaziale e temporale, ampliandone la scala e liberando loro dalla trappola del dettaglio progettuale.
Le città sono sistemi complessi antifragili, cioè che nel loro insieme funzionano e migliorano traendo beneficio in seguito a eventi calamitosi; il sottosistema complesso dello spazio urbano vi si innesta ed è composto da numerose parti, interagenti tra di loro in modo non lineare.

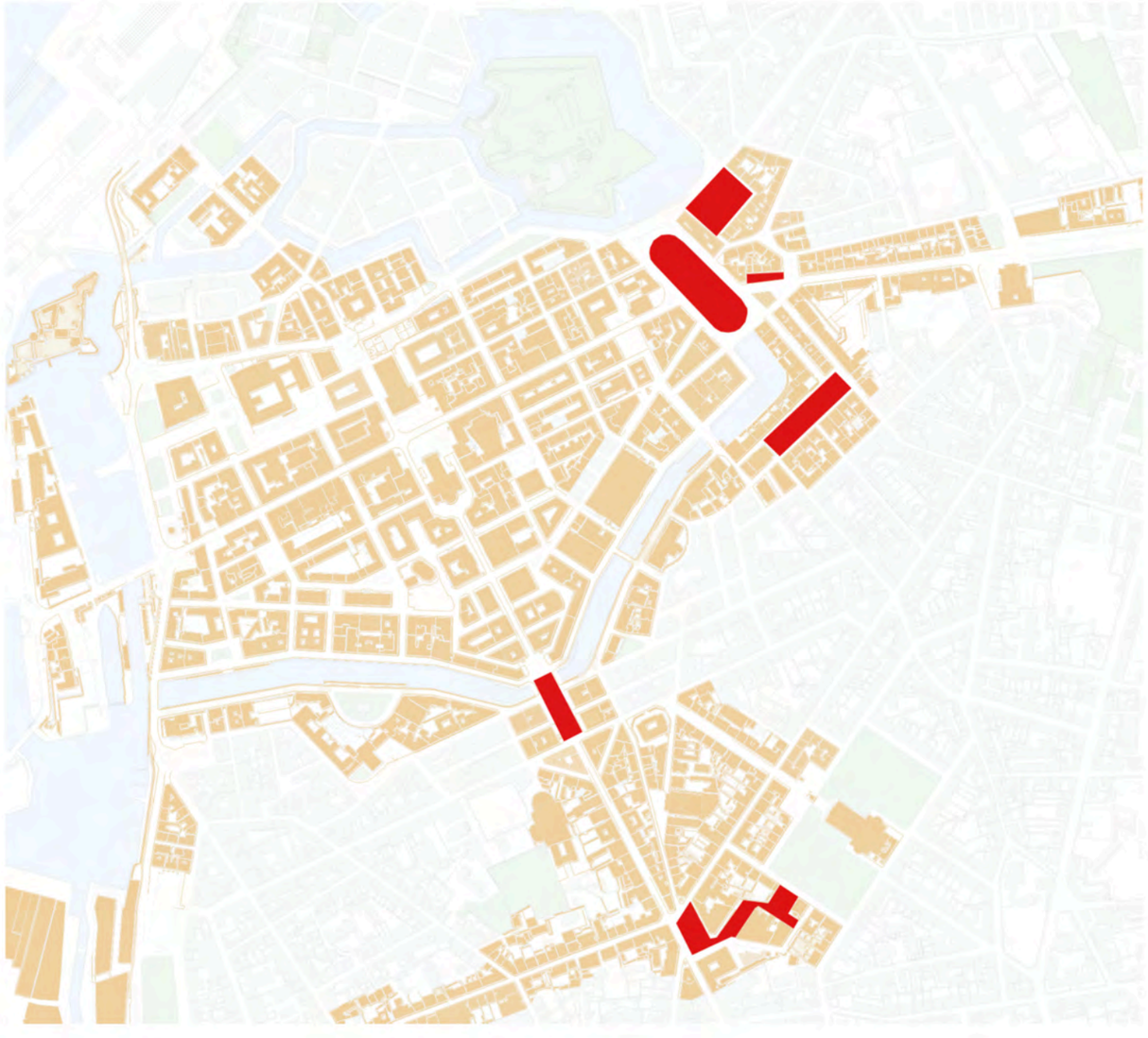
L'obiettivo fulcro è **azionare una pianificazione dei sistemi urbani che renda il più possibile antifragile la città.** Il masterplan in oggetto si propone di avviare la macchina del progresso progettuale in un'ottica di piano-processo evidenziando l'aspetto trasformativo temporale dei luoghi, cioè l'ambizione che lo stesso spazio possa essere funzionale nel tempo, risolutivo per diverse criticità e adeguato per varie dinamiche sociali.
Le piazze oggetto di studio sono **Piazza Garibaldi, Piazza della Repubblica, Piazza XX Settembre, Piazza Cavour e Piazza Attias**. Attraverso un'analisi puntuale, dell'immediato intorno, dei percorsi e dei collegamenti se ne colgono le criticità e si incentivano azioni volte alla riqualificazione delle aree in questione.

Gli spazi pubblici, in questa epoca, sono accomunati dalla criticità di perdere la propria identità e relazione con la popolazione, diventando dei non luoghi dove si transita ma non si abita.
Le piazze in esame presentano questa drammatica condizione per molteplici ragioni, ma conservano caratteristiche comuni, prima tra tutte lo stretto legame con l'acqua: Piazza Garibaldi, Piazza della Repubblica e Piazza Cavour sono fisicamente a contatto con il fosso reale; Piazza Attias, seppur non essendo materialmente in connessione con l'elemento acqua, la sua conformazione, per volontà progettuale, ricorda un'onda del mare.
Gli spazi individuati per questa lettura della città sono stati analizzati secondo il sistema dell'acqua e il sistema del costruito che, attraverso percorsi cittadini e turistici, dialogano e interagiscono creando connessioni urbane tra gli spazi pubblici.
La definizione del masterplan, seguendo le disposizioni del redigendo POC, è in considerazione della lettura interdisciplinare degli strumenti urbanistici esistenti come il PEBA, il Piano del Verde, la Carta della Sostenibilità Ambientale, il Piano di Adattamento ai Cambiamento Climatici etc.



AMBITO DEL MASTERPLAN

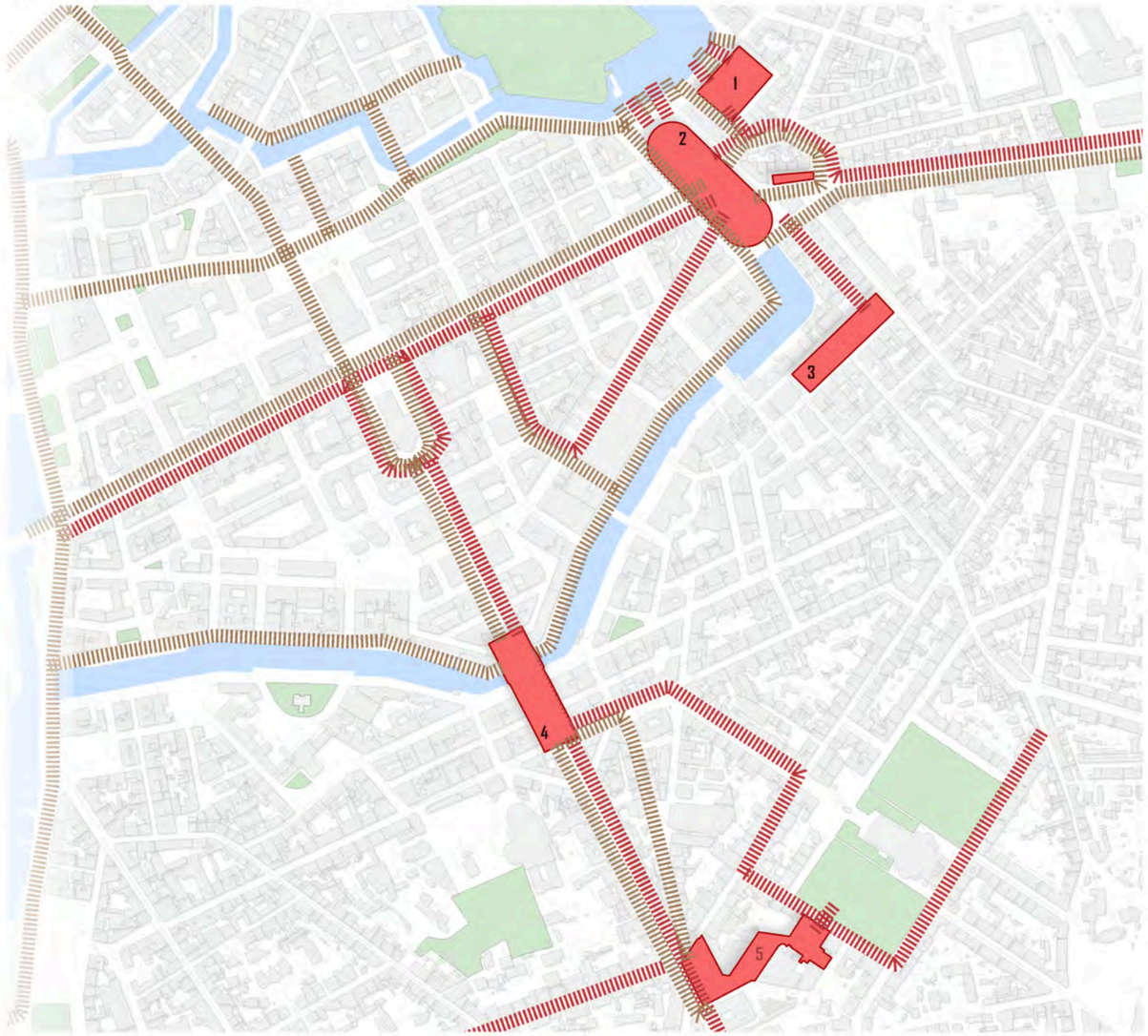
SISTEMA URBANO



SISTEMA ACQUA



SISTEMA DEI PERCORSI



LEGENDA

Piazze

1 Piazza Garibaldi
2 Piazza della Repubblica
3 Piazza XX Settembre
4 Piazza Cavour
5 Piazza Attias

Percorsi

Percorsi turistici strategici
Percorsi cittadini strategici

QUADRO PIANIFICATORIO

QUADRO PIANIFICATORIO

Il comune di **Livorno** dopo oltre 20 anni che non affrontava una pianificazione generale di livello urbanistico **si e' dotato di una nuova strumentazione territoriale e urbanistica**: **il Piano Strutturale** (approvato con Del. CC n. 173 del 12.12.2024) in variante generale al Piano Strutturale approvato nel 2019, e **il Piano Operativo** approvato con Del. CC n. 146 del 28.07.2025 in sostituzione del Regolamento urbanistico del 1999.
La nuova pianificazione urbanistica è stata avviata **basandosi sulle linee guida del Documento Unico di Programmazione (DUP)** dell'Amministrazione Comunale insediatasi nel 2019, che aveva come **visione strategica quella di "Livorno città di città"**.
Per sviluppare questa strategia, il quadro previsionale è stato articolato in sette ambiti tematici, le "sette città".
Questo ha permesso un'analisi approfondita delle peculiarità e delle esigenze cittadine, essenziale per definire obiettivi e azioni e tali elementi sono stati poi sintetizzati in un'**unica visione di pianificazione**.
I contenuti di questi sette temi fondamentali hanno quindi guidato la definizione degli obiettivi strategici e delle azioni dei nuovi strumenti urbanistici:

- La **città euromediterranea**, vede Livorno che si connette via mare e via terra, con scelte sinergiche di area vasta, potenziando le infrastrutture, migliorando i collegamenti, e rafforzando il nodo logistico e portuale strategico nel contesto nazionale e internazionale;
- La **città d'acqua** che mira a riconnettere Livorno ai suoi elemento distintivi, il mare e i fossi, ponendosi l'obiettivo di rilanciare l'economia del mare in chiave sostenibile (nautica, logistica, alta formazione), di riqualificare il waterfront urbano migliorando l'integrazione fisica e percettiva tra la città e il porto, e di promuovere la valorizzazione degli spazi costieri e dei fossi medicei, anche per sviluppare una mobilità alternativa e un turismo balneare sostenibile;
- La **città dello sport e del benessere**, che mira a consolidare il profilo della città di Livorno come "Città del benessere" e degli stili di vita salutari sfruttando la sua tradizione sportiva e le risorse del territorio (costa e colline), utilizzando quindi lo sport sia come fattore di attrazione turistica (turismo attivo/sportivo) sia come elemento di protezione sociale ed educazione alla salute per la comunità;
- La **città verde, resiliente e sostenibile** , ha l'obiettivo di trasformare Livorno sul "**modello della green city**" ecologica, sicura e resiliente; si pone come obiettivo la possibilità di riurbanizzare la città in chiave ecologica, migliorando la vivibilità urbana e riducendo i fattori di rischio derivati dal cambiamento climatico, utilizzando il verde come strumento di rigenerazione urbana, e perseguendo la qualità ecologica negli interventi di trasformazione adottando un approccio integrato e multisettoriale, e rendendo quindi necessaria la sinergia con il Piano dell'Infrastruttura Verde (Più verde), e il PUMS Piano urbano per la mobilità sostenibile;
- La **città accessibile e inclusiva** che mira a creare una città equa, accessibile e inclusiva per tutti, concentrandosi sulla promozione e miglioramento della **qualità della città pubblica** e sull'applicazione del "design for all"; rafforzando e riqualificando inoltre le infrastrutture sociali, sanitarie e scolastiche, garantendone l'accessibilità. Asse strategico inoltre in questa città è il tema dell'abitare, che delinea obiettivi per incrementare la capacità di risposta alla tensione abitativa e ampliare l'offerta residenziale sociale;
- La **città dei quartieri** che mira a trasformare Livorno in una città policentrica coesa, ispirata al modello della **"città dei 15 minuti"** consolidando l'identità e la riconoscibilità dei singoli quartieri, ricucendone e integrandone le diverse parti e ricostruendo nuove centralità di prossimità per catalizzare la vita associativa e sociale, agendo anche sulla riconfigurazione delle infrastrutture esistenti;
- La **città produttiva** in cui si legge l'importanza della realtà produttiva della città di Livorno; il lavoro come asse sul quale intervenire che si pone la sfida della reindustrializzazione ecologicamente orientata, in sinergia soprattutto con il Porto di interesse nazionale che guarda alla realizzazione della nuova Darsena Europa, senza dimenticare lo sviluppo turistico e culturale diventino che può diventare esempio di una crescita diffusa e sostenibile.

Il Piano strutturale con la sua visione di Livorno città di città ha consegnato così al Piano Operativo gli obiettivi e le azioni delle 7 città per delineare le strategie per una **città inclusiva, accessibile, verde, produttiva, sportiva, e maggiormente resiliente ai cambiamenti climatici**.
Il Piano Operativo ha raccolto le strategie più innovative del PS innestando in modo cogente, nella sua struttura nonché nell'apparato normativo, i temi più urgenti: **fra gli elementi portanti del piano, emerge la generale visone di rafforzamento della CITTA PUBBLICA.**

Città pubblica che necessariamente passa attraverso l'implementazione della struttura verde della città: **Il Piano dell'Infrastruttura Urbana Verde (PIU Verde)**, ai cui obiettivi il Piano Operativo concorre orientando gli interventi verso il miglioramento e il consolidamento delle infrastrutture verdi e delle prestazioni ecosistemiche dell'ambiente urbano, mediante la progressiva strutturazione delle Greenway prefigurate dal PIU Verde, che si integrano con la rete della mobilità lenta (piste ciclabili, ciclovie, tracciati pedonali) al cui consolidamento concorrono le diverse componenti del verde urbano ovvero piazze ttttt
verdi, parcheggi verdi, strade verdi, verde naturaliforme, verde attrezzato strategico.
Città pubblica che passa attraverso la tematica della **prossimità**, dove Il Piano Operativo nel suo quadro conoscitivo, attraverso la redazione del **Dossier dei quartieri**, ha elaborato un primo approccio da affinare ed implementare con studi futuri che guarda alle esperienze europee della città dei 15 minuti.
Sempre in riferimento all'analisi di scala riferita ai quartieri, correlata agli obiettivi del Piano Operativo, in merito all'incremento della qualità degli spazi pubblici e alla visione contenuta nella Variante Generale al Piano Strutturale di Livorno città di città, in particolare della città dei quartieri, della prossimità, ma anche città accessibile e inclusiva, città verde e città dello sport, c'è la **Carta della Qualità della città pubblica**. La Carta che è inoltre riferita espressamente anche allo specifico Obiettivo Operativo 3.01.03_OP "Migliorare l'ambiente urbano e gli spazi pubblici per ridurre l'insicurezza e la criminalità" contenuto nel Documento Unico di programmazione, evidenzia la necessità di "ricognizione sui temi del degrado urbano" individuando gli spazi pubblici che richiedono gli interventi di riqualificazione più urgenti, e **dedicando particolare attenzione ai luoghi di aggregazione sociale (piazze e parchi), al fine di ridurre il degrado e restituirli alla comunità**.
Città pubblica come rappresentazione dello spazio fisico nel quale si devono applicare le misure più significative, che potranno corrispondere a soluzioni tecnologiche, tecniche e ingegneristiche, ad approcci e metodi in grado di rendere la città adattiva e di mitigare gli effetti negativi del cambiamento climatico. Elemento di innovazione dellla disciplina del PO per governare le processualità in corso e' appunto il **masterplan**: riconosciuto come strumento in grado di raccordare tutte le processualità in corso di definizione e quelle necessarie per attuare la strategia, sapendo che la sua forza sta anche in una flessibilità e in uno sguardo intermedio tra la pianificazione urbanistica e quella di dettaglio propria del progetto di opera pubblica.

Ulteriori elementi innovativi e significativi per la città pubblica, innestati nel Piano Operativo Comunale sono la **Carta strategica della sostenibilità urbana**: un documento allegato alle NTA che funge da Linee Guida metodologiche e progettuali, soprattutto per le opere pubbliche, il cui scopo è garantire che ogni intervento sullo spazio pubblico urbano sia realizzato in ottica sostenibile, migliorando l'equilibrio ambientale (verde, biodiversità), aumentando il comfort e la sicurezza dei cittadini, garantendo l'inclusività e l'accessibilità, e promuovendo l'attrattività dei luoghi attraverso la qualità progettuale e l'integrazione di servizi multimodali e mobilità dolce.



Concorre inoltre alla qualità degli interventi sulla città pubblica il coordinamento delle azioni settoriali dell'Amministrazione che fanno capo a strumenti di pianificazione e di programmazione che hanno effetti sugli spazi e sui comportamenti urbani: ipiani che assumono rilievo significativo in questo quadro sono **il PUMS** Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, e il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) dal quale il Piano Operativo assume la mappatura dell'accessibilità urbana comprendente la rilevazione e classificazione delle barriere architettoniche presente nelle aree e strutture pubbliche e/o di uso pubblico relativamente ad alcuni percorsi urbani prioritari.



Inoltre la necessità di raccordare i piani di settore e le progettualità in corso anche per la candidatura dei progetti PNRR e PINQUA della città hanno fatto emergere l'importanza che assume la città pubblica, difatti lo sforzo della pianificazione e del PO e' di riallacciare tutte le strategie dei piani e le progettualità in corso, raccordo necessario e per dettato normativo nel PEBA e nel Piano di protezione Civile ma anche nei piani di indirizzo strategico come il Piano dell-infrastruttura verde, PIU verde, il PUMS, il PAESC/ADAPT, rendendoli cogenti con le norme tecniche di attuazione del piano.
Il piano operativo sceglie quindi di definire i nuovi elementi di attuazione dei processi che possono mettere in atto le principali strategie del verde, dell'abitare e della prossimità.

Si riporta di seguto gli estratti utili dei principali piani e documenti utili alla stesura del pmastreplan: Piano Operativo Comunale, PIU verde, PEBA, Carta della qualita' urbana, Atlante della De/Pavimentazione.

PIANO OPERATIVO COMUNALE

LEGENDA

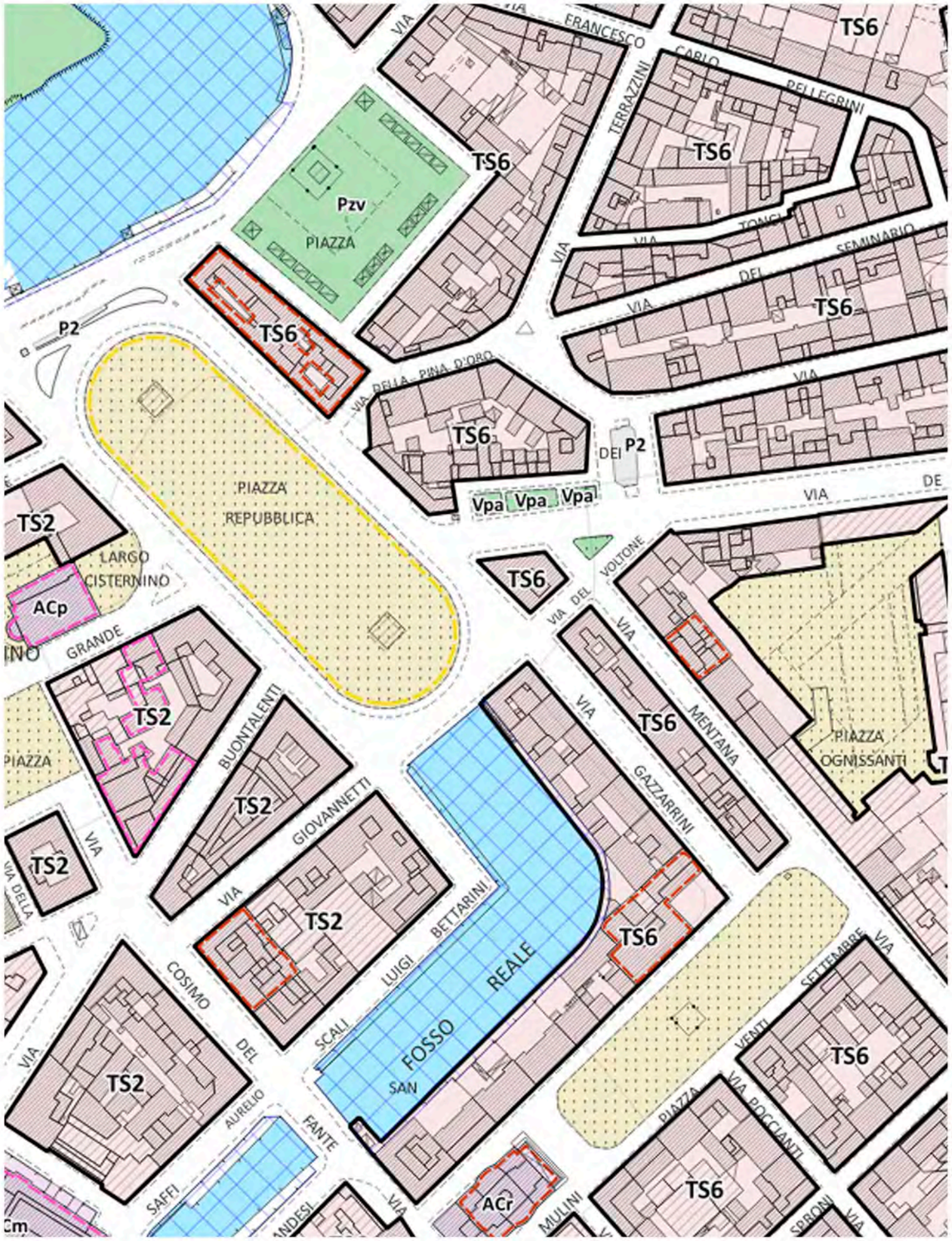
Infrastrutture per la mobilità - esistenti I progetto

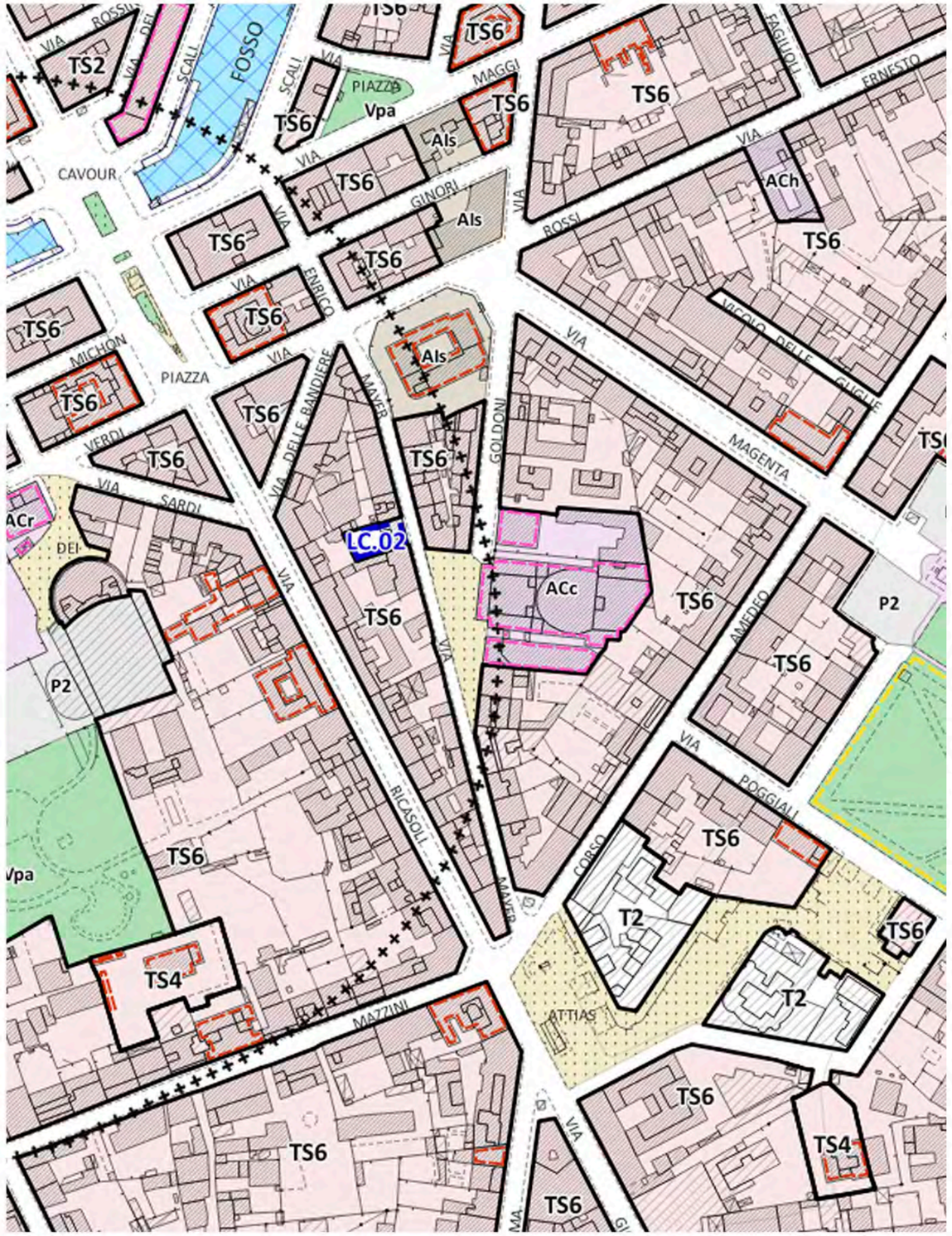
Piazze e aree pedonali

Aree per sedi stradali

Infrastrutture e dotazioni verdi - esistenti I progetto

Vpa - Parchi e Verde pubblico attrezzato
Vn - Verde naturale e di connettività ecologica
Pzv - Piazze verdi
Pv - Parcheggi verdi
Vou - Orti sociali e urbani
Pv - Parcheggi verdi





ESTRATTO DISCIPLINA DEI SUOLI

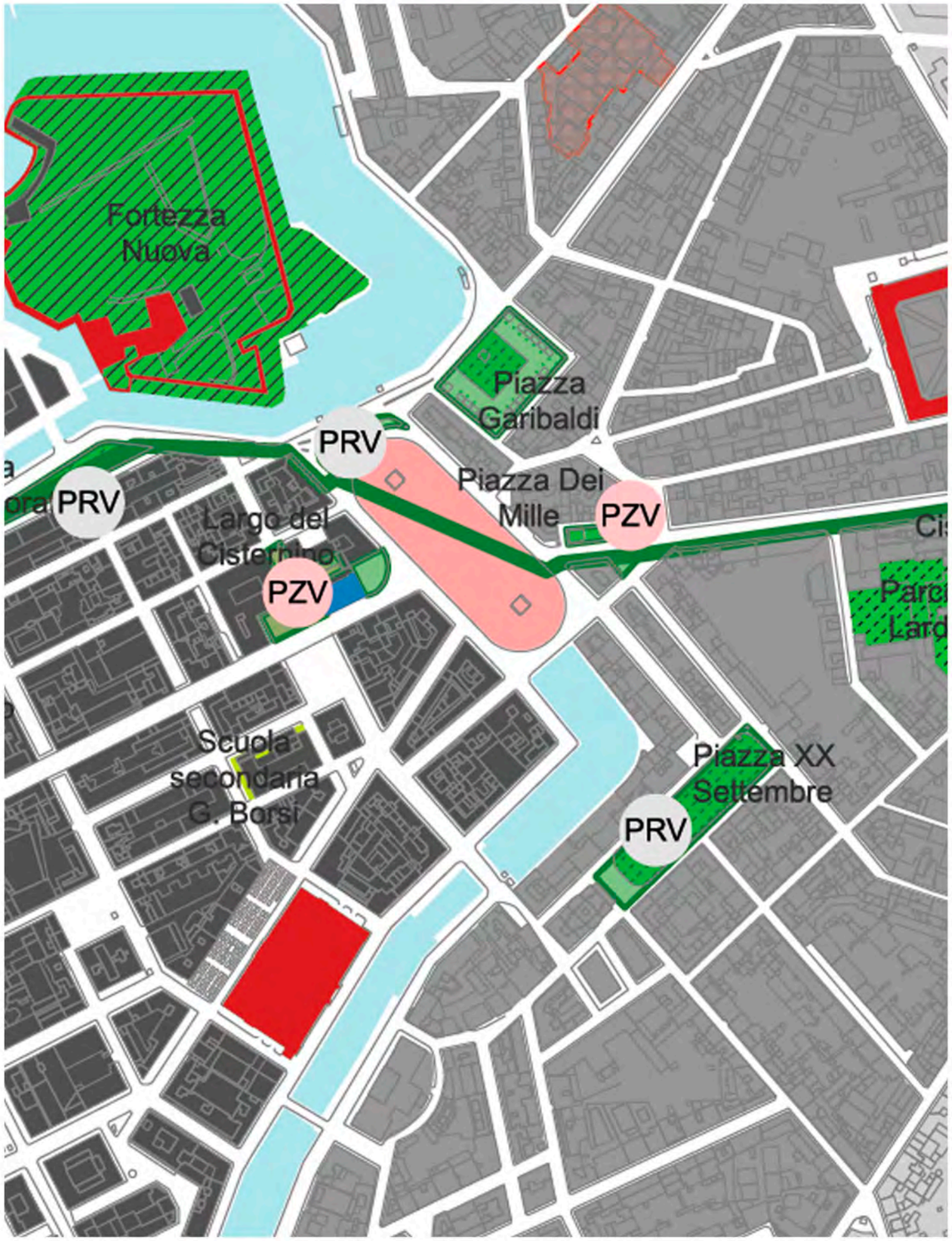
LEGENDA

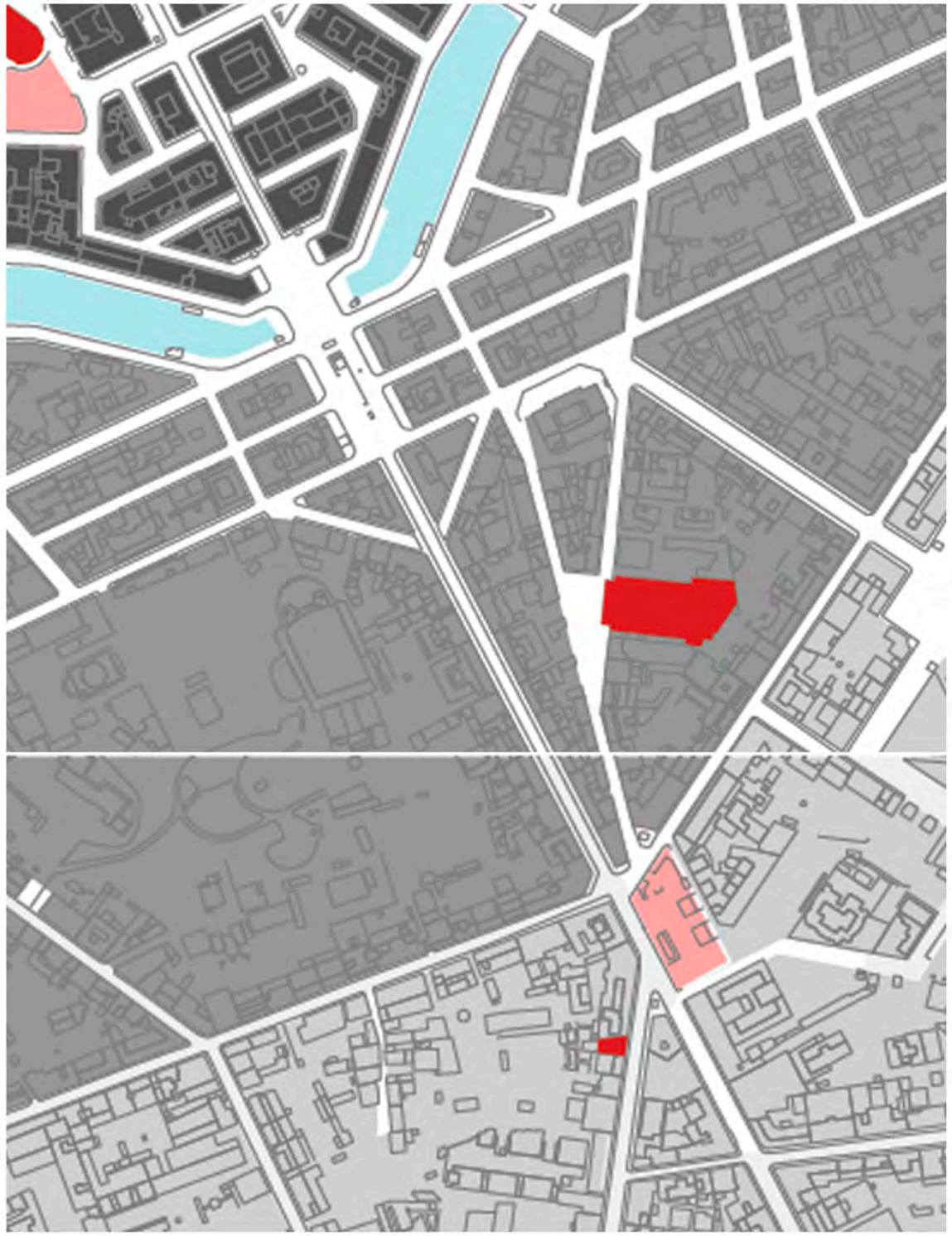
Centro storico — Piazze

Greenway — Greenway — Verde Greenway

PZN Piazza Verde

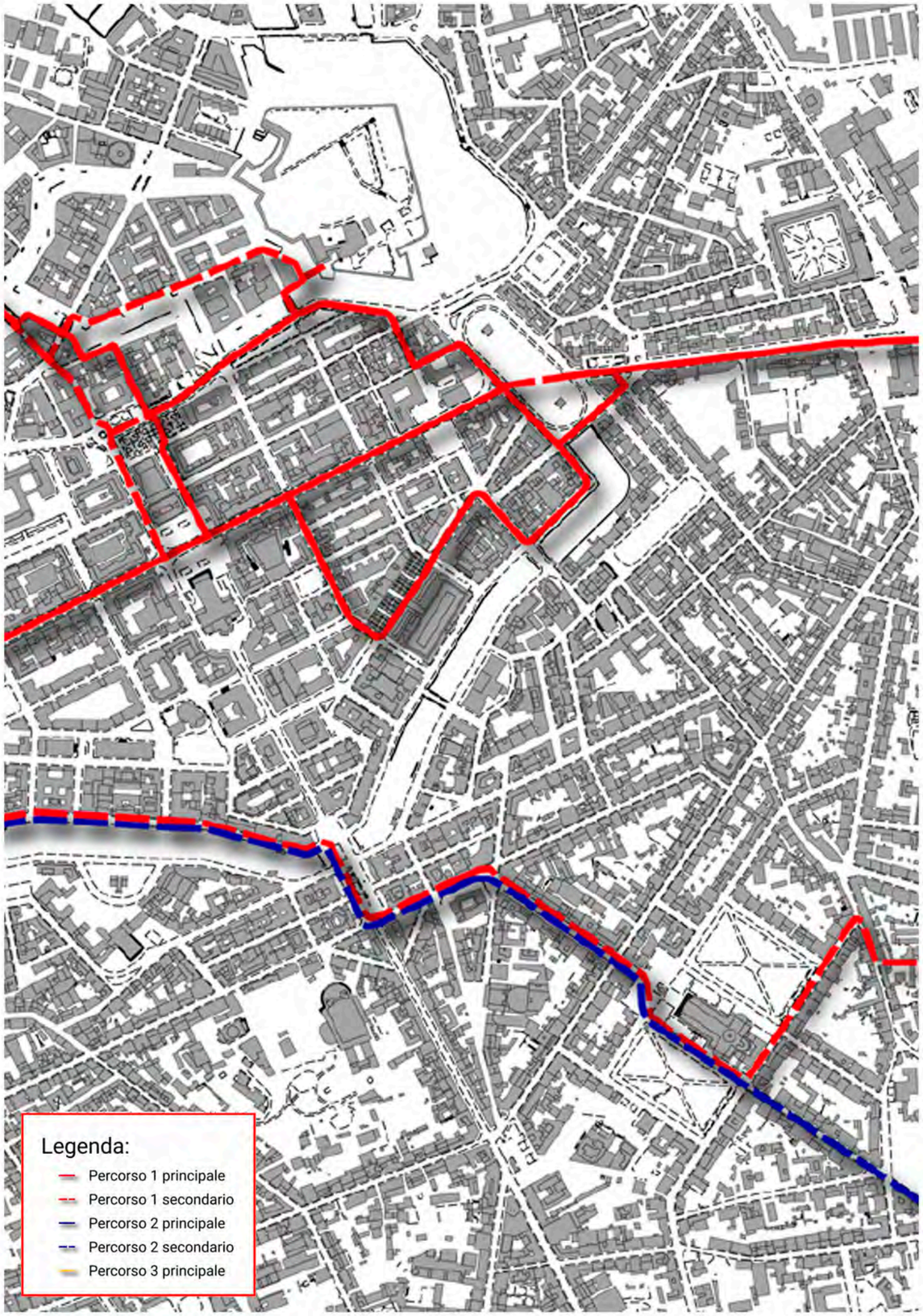
PRV Parcheggio verde

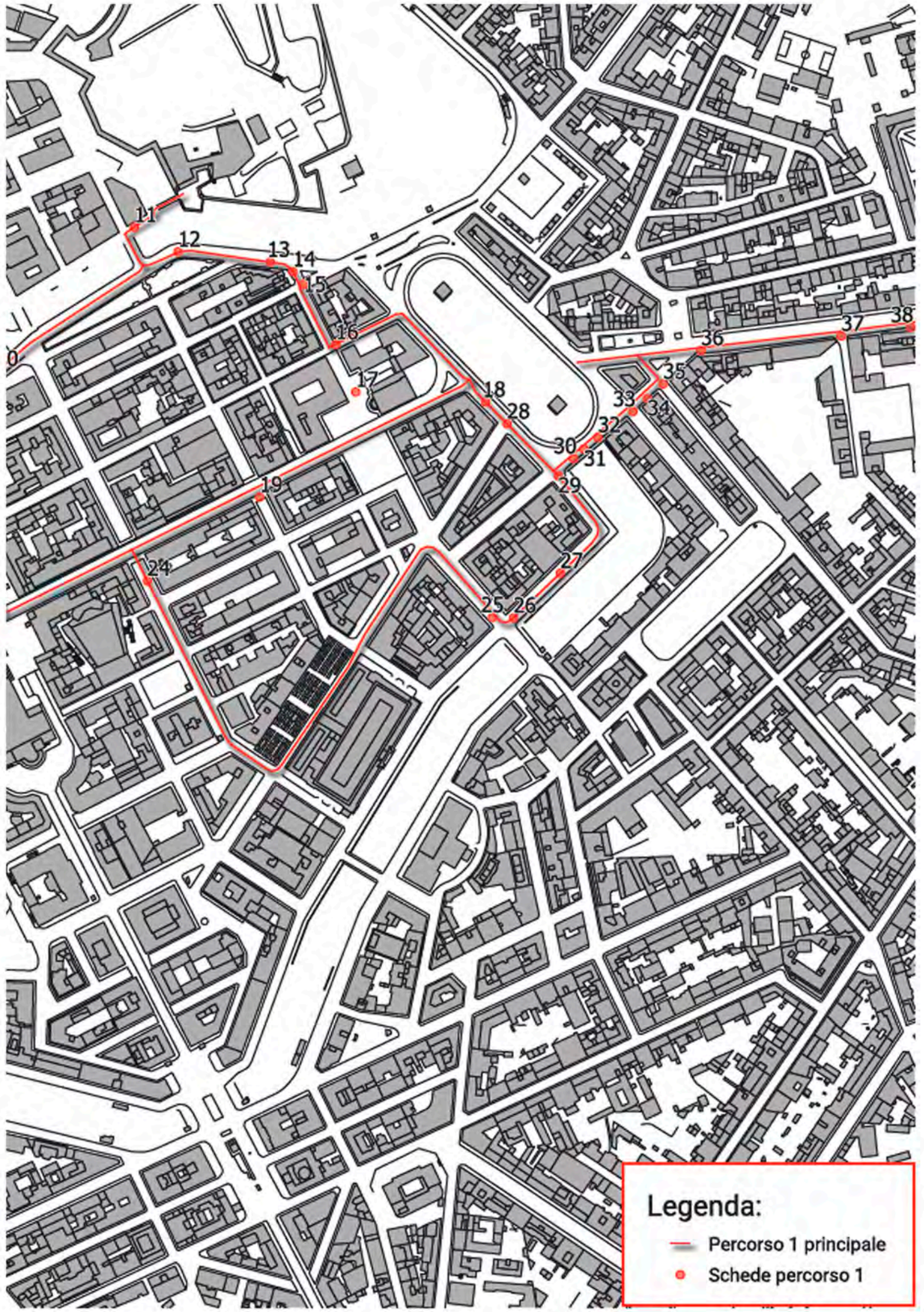




PIÙ VERDE - ESTRATTO GREENWAYS

PIANO DEL VERDE





MAPPATURA DELL'ACCESSIBILITA' URBANA - PERCORSO 1

PEBA

Elenco aree studio zona A

Bastia-Fiorentina
01A Barriera Garibaldi Nord
02A Piazza Ferrucci
03A Via Mastacchi
04A Via Villa Glori
05A Via M. Magnozzi
06A Via Passaponti
07A Piazza II Giugno

Benci
01A Piazza XX Settembre
02A Via Augusto Novelli
03A Via Carlo Goldoni
04A Via del Voltone

Cappuccini
01A Piazza Cavour
02A Piazza Manin
03A Piazza SS Pietro e Paolo
04A Largo dei Valdesi
05A Via San Carlo
06A Piazza Gavi
07A Piazza Matteotti
08A Piazza Mazzini
09A Piazza Giovine Italia
10A Via Cambini
11A Via Roma

Venezia
01A Piazza del Municipio
02A Via Strozzi
03A Circolo Nautico La Venezia
04A Piazza Anita Garibaldi
05A Piazza Del Luogo Pio
06A Piazza dei Domenicani
07A Via della Cinta Esterna
08A Scali delle Barchette
09A Parcheggio S. Trinità
10A Piazzetta dei Grani di Venezia

Fabbricotti
01A Largo Vittorio Vaturi
02A Piazza Aldo Moro
03A Viale dei Pini
04A Via Roma

Garibaldi
01A Barriera Garibaldi Sud
02A Piazza dei Mille
03A Galileo Galilei
04A Via Garibaldi
05A Piazza Sant'Andrea

Magenta
01A Piazza G. M. Lavagna
02A Via del Fagiano
03A Piazza della Vittoria
04A Via Bonomo

Ospedale
01A Viale Carducci (Cisternone)
02A Viale Carducci (Parterre)
03A Parcheggio Ospedale

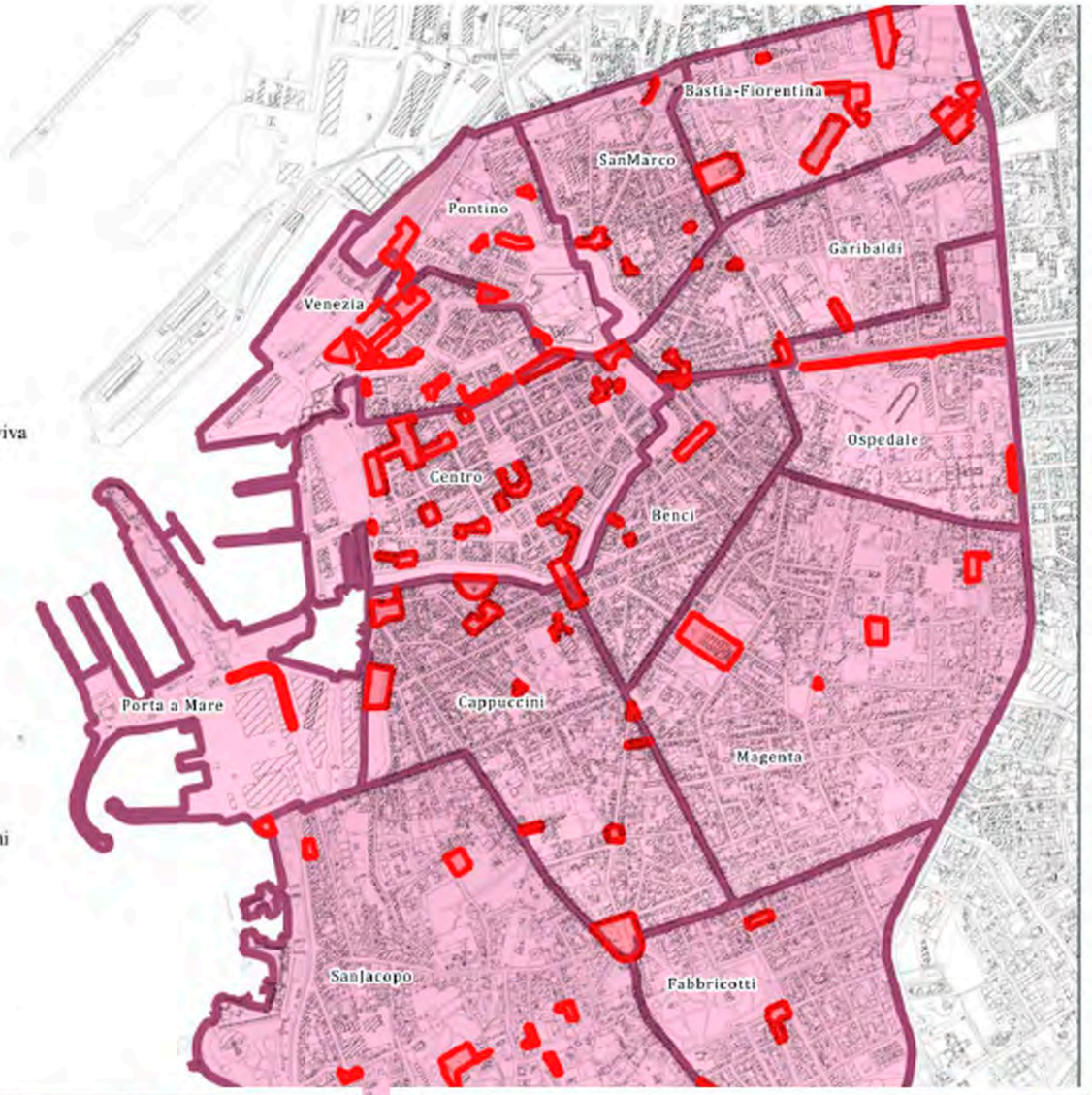
Pontino
01A Via della Cappellina
02A Via Pompilia
03A Scali del Pontino
04A Piazza XI Maggio

Porta a Mare
01A Via Fagni

San Jacopo
01A Parcheggio La Bellana
02A Largo Bellavista
03A Parcheggio Villa Lloyd
04A Via Forte dei Cavalleggeri
05A Via Calatafimi
06A Via G. Del Fantasia
07A Via C. Ebat
08A Via dei Sette Santi
09A Piazza Bedetto Brin
10A Viale Italia
11A G. Modigliani
12A Piazza San Jacopo in Acquaviva
13A Piazza Villa Chayes

San Marco
01A Scali Fortezza Nuova
02A Mercatino Americano
03A Via della Cinta Esterna
04A Via Cestelli
05A Piazza dei Legnami
06A Via dei Bagnetti

Centro
01A Via Serristori
02A Ist. Vespucci-Colombo
03A Piazza I. Barontini
04A Piazza Fratelli Rosselli
05A Parcheggio Via San Giovanni
06A Viale degli Avvalorati
07A Largo del Cisternino
08A Largo E. F. di Savoia
09A Largo Duomo
10A Via Fiume
11A Piazza Unità d'Italia
12A Piazza Guerrazzi
13A Piazza della Repubblica
14A Piazza del Pamiglione
15A Via Cialdini



ATLANTE DELLA DE-PAVIMENTAZIONE

Aree studio zona A





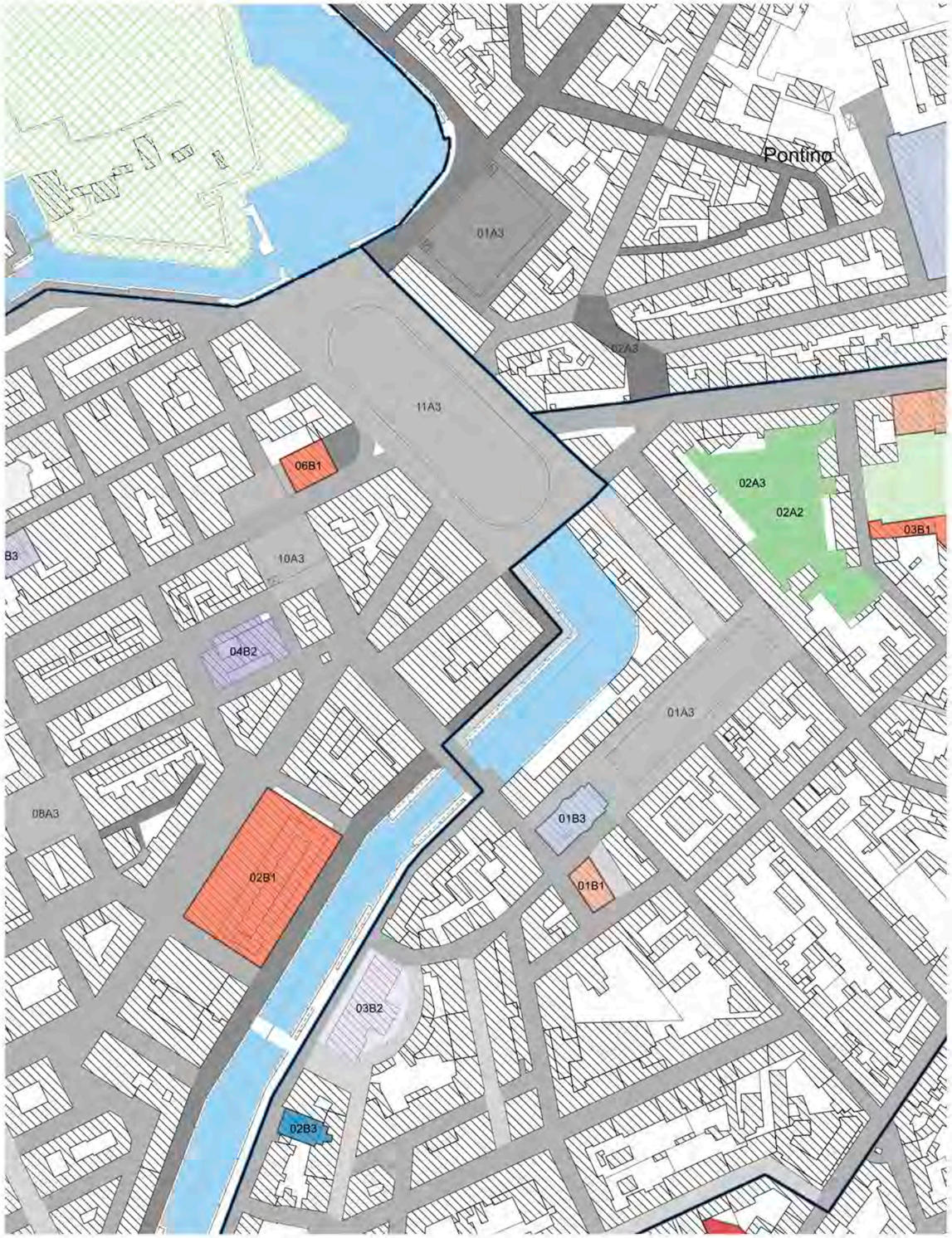


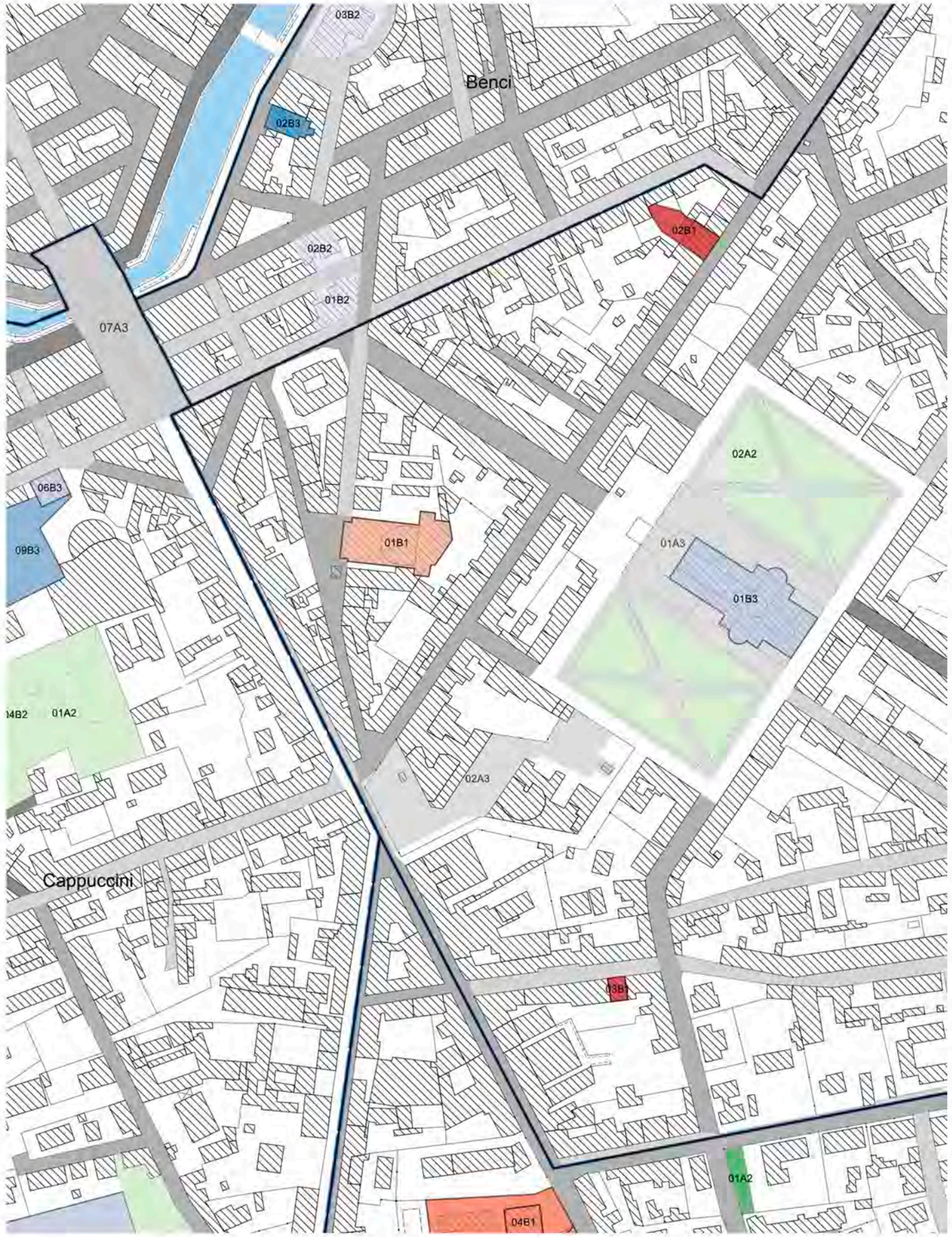
ELENCO AREE - SCHEDE TECNICHE

MAPPA DELLA QUALITA' URBANA

LEGENDA







ESTRATTO TAVOLE BENCI/MAGENTA

QUADRO STORICO - CULTURALE

L'inquadramento storico relativo agli spazi urbani oggetto di studio del presente Masterplan, ovvero le **piazze Cavour, Repubblica, Attias, Garibaldi e XX Settembre**, non può che partire da una considerazione complessiva dell'assetto urbanistico della città di Livorno e del suo evolversi nel tempo. Tale approccio permetterà di inserire la storia di ciascuna piazza in un ambito strutturale più ampio, che definisca in maniera compiuta origini e funzioni di ogni spazio urbano, considerato in connessione al contesto nel quale è sorto e si è sviluppato. Solo un quadro d'esame storico di questo tipo può risultare realmente utile alla definizione del Masterplan, poichè per individuare delle linee programmatiche volte ad innalzare qualità e funzione degli spazi pubblici è necessario in primis conoscere il contesto dal quale essi si sono originati: in sostanza quando e per assolvere a quale funzione sono nati e quali trasformazioni hanno incontrato nel tempo.

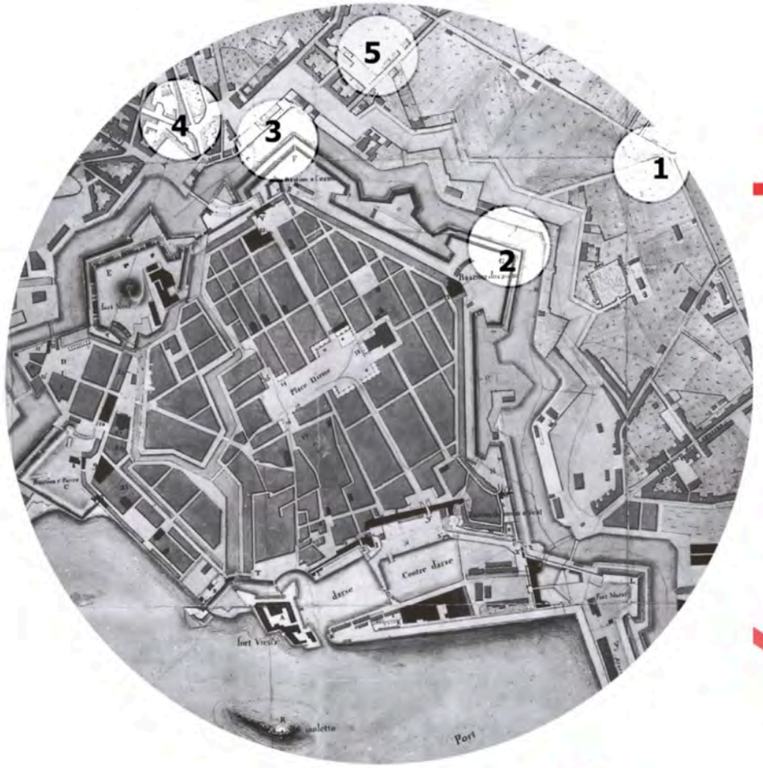
La pianta originaria di Livorno, come è noto, viene definita dal **pentagono buontalentiano**, circuito fortificato, bastionato e circondato da un profondo fosso collegato al mare, eretto per volontà dei Granduchi Francesco I e Ferdinando I tra la fine del Cinquecento e l'inizio del XVII secolo, con l'intenzione di creare una città "ideale" secondo i canoni architettonici ed urbanistici rinascimentali e delimitarne i confini dal punto di vista politico, militare, economico e demografico.
Elevata a rango di città nel 1606, Livorno diviene la proiezione del Granducato nelle rotte mediterranee e verso il nord-Europa. Tra Sei e Settecento, per rispondere ad esigenze demografiche e commerciali, si assiste alla nascita del nuovo **quartiere della Venezia Nuova** che, sorto a nord dell'abitato grazie al risanamento di terreni paludosi e acquitrinosi, diviene il cuore mercantile della città di Livorno espandendosi fino a comportare la demolizione di una parte della Fortezza Nuova e la creazione di una grande isola urbana sulla via Borra.

La crescita demografica e dei traffici comportò la progressiva formazione di **popolosi sobborghi esterni alle mura**, in particolare nelle aree di Porta a Pisa a nord-ovest e Porta ai Cappuccini a sud-est. Nel XIX secolo in epoca lorenese la cinta daziaria venne conseguentemente allargata allo scopo di estendere il regime doganale vigente all'interno delle antiche fortificazioni anche ad una buona parte dei sobborghi esterni. **Le mura cinquecentesche vennero per lo più abbattute ed il percorso dei fossi cittadini rifunzionalizzato** con ponti e piazze-ponte per facilitare la connessione tra la parte vecchia e le nuove espansioni cittadine.

Nessuna delle piazze del Masterplan si trova all'interno del Pentagono: insistono tutte su quadranti urbani esterni alla cinta cinquecentesca e rappresentano, ciascuna con la propria storia, momenti diversi nei quali la città per motivi economico-demografici si è sviluppata estendendosi al di fuori del nucleo fortificato originario.
Tra le quattro piazze oggetto di studio Piazza Garibaldi risulta essere la più antica. Sorta al di fuori delle mura cinquecentesche nell'area a nord delle fortificazioni, era posta al congiungimento del traffico di uomini e merci che uscendo dalla porta a Pisa (all'altezza circa dell'attuale Piazza Guerrazzi) scavalcava il Fosso Reale attraverso un ponte di legno e si incanalava verso il Borgo Reale (area dell'odierna via Garibaldi). Quindi uno spazio urbano molto trafficato - sin dal Settecento sede di fondi commerciali, magazzini e abitazioni - reso orfano con l'edificazione della monumentale volta di Piazza della Repubblica dell'importante affaccio sul Fosso Reale.
Segue cronologicamente Piazza XX Settembre, realizzata nel 1827 ai margini sud del sobborgo esterno alla Porta a Pisa allo scopo di dare degna sistemazione urbanistica allo spazio antistante la Chiesa di San Benedetto ivi eretta nel 1817.
Nella prima metà dell'Ottocento sorgono poi Piazza Cavour (1830) e Piazza della Repubblica (1845); entrambe si inquadrano nell' ampio processo di trasformazione urbana fortemente perseguito per motivi economico-demografici dalle politiche granducali di Leopoldo II e teso all'allargamento della città al di fuori del proprio nucleo storico fortificato. Luigi de Cambray Digny per Piazza Cavour e Luigi Bettarini per quella della Repubblica progettano delle piazze-ponte che rifunzionalizzano il tracciato dei fossi cittadini al fine di connettere la città "vecchia" alla "nuova".
Piazza del Casone (poi dal 1871 Cavour) funge da fulcro regolatore dell'**espansione del centro cittadino verso sud**, mentre Piazza dei Granduchi (poi Carlo Alberto dal 1861 ed infine Piazza della Repubblica) sorge allo scopo di **connettere il nucleo originario della città ed il suo decumano (oggi via Grande, allora via Ferdinanda) con le espansioni ottocentesche** di via dei Condotti Vecchi (attuale via De Larderel) e via Garibaldi (la vecchia via pisana all'interno del Borgo Reale ovvero del sobborgo esterno più antico).
Piazza Attias è di gran lunga la piazza più recente, dato che è solo tra la fine degli anni Sessanta ed i primi anni Settanta del Novecento che assume il ruolo di spazio pubblico, in conseguenza della demolizione della Villa Attias che ne occupava l'attuale superficie delimitata da un alto muro di cinta che correva lungo tutto il percorso tra Corso Amedeo e l'attuale Via Marradi.
Le origini della villa risalgono al Seicento e vengono ad inquadrarsi in un'area non ancora urbanizzata ubicata a sud della città cinquecentesca dove nel corso dei secoli XVII e XVIII vennero a concentrarsi numerose ville di famiglie abbienti che avevano incominciato a preferire residenze suburbane più ariose, signorili e salubri di quelle ubicate entro la cinta muraria.
L'espansione ottocentesca della città "leopolda" secondo la direttrice nord-sud comportò la progressiva urbanizzazione dell'intera zona e le ville preesistenti vennero in vario modo ad integrarsi con la nuova realtà urbana seguendo sorti diverse, fino, nel caso della villa Attias, alla sua completa demolizione.

Proponiamo qui di seguito una cartografia di **Livorno del 1809**, con evidenziate le sezioni urbane sulle quali ad oggi insistono le quattro piazze oggetto d'indagine. L'intento è quello di evidenziare in una visione d'insieme gli spazi urbani che ci interessano, così da meglio significare l'impatto complessivo che la loro trasformazione, conseguente alla nascita delle piazze, ha avuto sull'assetto urbanistico della nostra città.

Nelle pagine seguenti ciascuna piazza sarà poi oggetto di una indagine più puntuale ed approfondita, sviluppata secondo una linea del tempo che arriva ai nostri giorni.



1



PIAZZA ATTIAS
1960 - oggi

2



PIAZZA CAVOUR
1900 - oggi

3

4

5



PIAZZA XX SETTEMBRE
1900 - oggi



PIAZZA GARIBALDI
1900 - oggi



PIAZZA DELLA REPUBBLICA
1900 - oggi

PIAZZA CAVOUR

A partire dai primi decenni dell'Ottocento ed in particolare durante il regno di **Leopoldo II**, Granduca di Toscana dal 1824 al 1859, la città di Livorno viene interessata da numerosi provvedimenti di natura urbanistico-architettonica finalizzati a promuovere l'**espansione della città oltre le vecchie mura buontalentiane**. S'intendeva così rispondere alla importante crescita demografica registrata fuori dalle fortificazioni ed a favorire il rilancio economico-commerciale della città estendendo il regime doganale vigente all'interno delle mura anche ad una buona parte dei sobborghi esterni (progetto del nuovo tracciato della cinta daziaria affidato al Manetti e portato a termine nel 1840).
In questa pianta che raffigura la città di Livorno nel 1809 si notano già ben sviluppati i sobborghi fuori le mura di porta a Pisa a nord-ovest e porta ai Cappuccini a sud-est. L'area esterna al **Bastione del Casone**, ovvero i terreni compresi tra la Chiesa di San Benedetto - odierna Piazza Venti Settembre - e l'area di Porta ai Cappuccini, risulta invece non ancora urbanizzata: qui verrà a concentrarsi per volontà granducale la principale **direttrice di espansione della città verso sud** con il fine di connettere l'area entro il pentagono fortificato del Buontalenti, culminante nella sua parte meridionale con il baluardo del Bastione del Casone, con i terreni situati al di fuori del bastione stesso. Lontano dalle zone malsane e paludose a nord della città, questo spazio si configurava come ideale per una crescita ordinata della città in direzione sud, essendo tra l'altro già interessato dal proliferare di ville signorili extraurbane che lo identificavano come luogo ambito dai ceti abbienti.
L''incarico della ideazione di un piano di urbanizzazione della parte a sud della città venne affidato a Luigi de Cambray Digny, Direttore dello Scrittoio delle Regie Fabbriche dal 1820 al 1835.

Il **progetto di allargamento**, presentato in otto tavole nel 1828, prevedeva oltre al taglio della punta del bastione e al suo livellamento alla stessa altezza delle aree circostanti, il parziale interramento del Fosso Reale, la costruzione di un ponte (nucleo originario della futura piazza) e l'edificazione di una nuova Porta concepita con funzioni amministrative ma anche come cerniera tra la città "vecchia" e l'area di nuova urbanizzazione. L'impianto viario ordinato e simmetrico è imperniato sulla realizzazione di due principali assi ortogonali: uno con direzione est-ovest e l'altro con direzione nord-sud che colleghi il centro cittadino con il nuovo quartiere (dall'abside del Duomo, passando per la Porta del Casone oltre il Fosso Reale, fino a Via delle Spianate con direttrice visuale la collina di Montenero). I due assi ortogonali convergono subito fuori le mura **in corrispondenza della demolita punta del bastione sulla nuova piazza del Casone**, che funge quindi fin dalla sua ideazione da fulcro regolatore dell'area di nuova urbanizzazione.

La piazza, **completata nel 1837**, fu interessata nel 1848 e nel 1862 da due successivi allargamenti del ponte sul Fosso Reale. La definizione nella forma rettangolare quale ancora appare ai giorni nostri deriva da una originaria suddivisione in tredici preselle sulle quali sorsero i quattro isolati principali costitutivi della piazza. Affinchè risultasse ben delineata nella sua pianta ed omogenea nel suo aspetto, si prescrisse per le nuove edificazioni l'allineamento delle facciate, tendendo inoltre ad un uso diffuso del bugnato al piano terreno con l'intento di rendere funzionali i canoni costruttivi dell'edilizia privata alla dimensione pubblica della nuova piazza.

Dal 1871 la piazza venne **intitolata a Camillo Benso Conte di Cavour,** il cui monumento venne innalzato il 4 giugno di quello stesso anno. Nella "Guida storica ed artistica della città e dei dintorni di Livorno" del Piombanti si legge che " si formò, dopo la sua morte, una commissione per innalzargli una statua, che raccolse i danari da particolari persone e da tredici pubbliche tombole, eseguite in piazza Mazzini nei dì festivi". La commissione individuata per la realizzazione del monumento scelse, tra i due bozzetti presentati, quello dello scultore livornese Vincenzo Cerri; appena ultimata la statua (alta 4,36 metri) essa venne donata all'amministrazione comunale che ne curò la collocazione su di un alto basamento ornato con quattro aquile (opere rispettivamente dei livornesi Arturo Conti e Giovanni Puntoni) e stemmi delle province italiane. Piazza Cavour per l'importanza dei fabbricati e la spaziosità regolare dell'impianto stradale si consolidò nel Novecento come **uno dei fulcri nevralgici della vita cittadina**. Data la sua posizione strategica di crocevia tra gli assi di collegamento stradale nord-sud ed est-ovest della città divenne uno dei capolinea più importanti della rete tramviaria e dal 1935 dei filobus. Molto frequentata, vi si affacciavano numerosi locali per lo svago ed il ritrovo dei cittadini più abbienti e delle elite culturali, quale il famoso Caffè Bardi, aperto nel 1908 all'angolo tra via Cairoli e piazza Cavour, In Piazza Cavour ebbe sede la federazione del partito fascista, al primo piano sull'angolo est con via Ricasoli e qui il popolo labronico ascoltò via radio l'entrata in guerra proclamata da Benito Mussolini.
I bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale colpirono lungo il perimetro della piazza alcuni palazzi in angolo con via Ricasoli e via Maggi che andarono totalmente distrutti.
Nel dopoguerra la piazza si riappropriò velocemente della propria funzione sia di luogo di ritrovo con i numerosi bar e chiostri che vi si affacciavano sia di snodo strategico dei flussi di comunicazione tra le varie zone della città, registrando nei decenni successivi un **costante incremento del traffico veicolare pubblico e privato**. Per molto tempo non solo si è potuto transitare liberamente, ma addirittura parcheggiare a lisca di pesce lungo tutta l'area centrale della piazza. Chiusa al traffico a partire dal maggio 1989, ad oggi possiamo parlare di una piazza pedonalizzata solo parzialmente perché è tale solo nella parte est, mentre la parte ovest è un itinerario riservato ai mezzi pubblici in entrambi i sensi e ad i mezzi privati limitatamente al margine nord-ovest nel brevissimo tratto tra gli Scali Manzoni e gli Scali d'Azeglio.
Nel 2024 ha beneficiato della riqualificazione della limitrofa via Ricasoli con la realizzazione a contatto con la piazza di un'area con arredi e fioriere.
Ad inizio 2025, ai fini della realizzazione dell'opera di riqualificazione della vicina area mercatale di via Buontalenti, sono stati collocati in piazza Cavour lungo tutta la fascia pedonale tra gli scali Saffi e l'incrocio con via Ernesto Rossi i box provvisori dove sono state temporaneamente trasferite le attività commerciali.

Plan de la Place de Livourne servant à indiquer les travaux d'amélioration faits en 1809 (Roma,ISCAG) Corpo del genio francese in Toscana*[2]

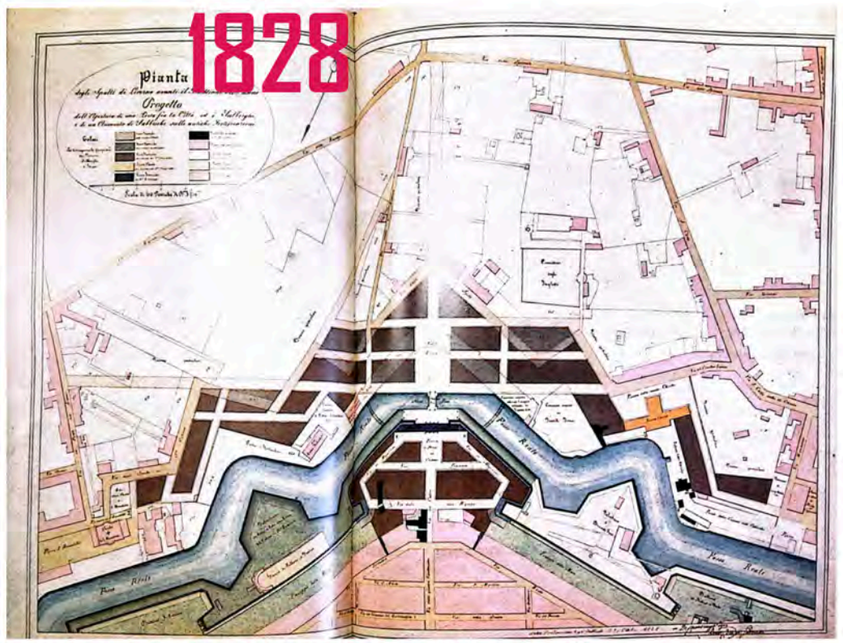


Anni Sessanta: traffico ed auto parcheggiate in piazza Cavour [4]





Piazza Cavour in una cartolina di fine Ottocento - primi del Novecento [1]



Progetto di Luigi de Cambray Digny, 1828 (Firenze, Archivio di Stato, RR.Fabbriche, Piante, 293) [2]

Piazza Cavour oggi



PIAZZA DELLA REPUBBLICA

L'abbattimento del Bastione del Casone dette inizio ad un ampio **processo di trasformazione urbana** teso all'allargamento della città al di fuori del proprio nucleo storico fortificato. La cinta muraria cinquecentesca, oramai obsoleta e valida soltanto a fini daziari, aveva infatti perduto l'originaria finalità difensiva ed era oltretutto soggetta a costose manutenzioni. Così, contemporaneamente ai lavori per la nuova e più ampia cinta daziaria conclusisi intorno al 1840, si avviò un dibattito sulla **demolizione delle vecchie mura**, che sfociò nel 1838 con una prima risoluzione granducale che sanciva l'abbattimento delle fortificazioni, seguita da successive notificazioni nel 1840 nelle quali si auspicava la creazione di collegamenti stradali ampi, ordinati e salubri.

Se per le antiche mura la soluzione più ovvia era quella della demolizione, non ugualmente si poteva progettare per i **fossi cittadini** per i quali si rese necessaria un'opera di **rifunzionalizzazione** al fine di perderne l'originario aspetto difensivo a vantaggio di una nuova valenza sia storica (indicare l'antico perimetro urbano senza più fungere da limite militare e definitorio del confine tra ciò che è città e ciò che non è) sia economico-commerciale del tessuto urbano. Così si evidenziò la necessità di individuare una soluzione per il **Fosso Reale** che, scorrendo fuori le mura in corrispondenza dell'attuale piazza della Repubblica, era attraversato da un ponte di legno che collegava la Porta a Pisa (all'altezza orientativamente dell'attuale piazza Guerrazzi) alla via Pisana situata sull'opposta sponda del fosso nell'area della piazza Rangoni (odierna Piazza Garibaldi).

Nel contesto della trasformazione urbana di Livorno del primo Ottocento viene ad inserirsi l'attività di Luigi Bettarini, il quale dal 1831 assume l'incarico di architetto dello Scrittoio delle Reali Fabbriche a Livorno e nel **1839** elabora il cosiddetto **"Piano Bettarini"** ovvero il "Progetto di demolizione delle antiche mura di Livorno all'oggetto di riunire la vecchia con la nuova città". Il progetto mirava a sviluppare un sistema viario che collegasse la città ottocentesca, delimitata dalla nuova cinta doganale, al centro storico attraverso una rete stradale ordinata, la creazione di nuovi spazi urbani, una nuova circonvallazione che abbracciasse con andamento semicircolare tutti i sobborghi esterni e la rifunzionalizzazione dei fossi cittadini.

L'odierna Piazza della Repubblica nasce proprio da questa "visione": si presenta come una sorta di **raccordo urbanistico tra il vecchio ed il nuovo**, come uno **spazio monumentale** che funge da slancio per collegare il nucleo originario della città di Livorno ai suoi accrescimenti fuori le mura tramite una grandiosa apertura che metta in comunicazione la via Ferdinanda (oggi via Grande - decumano della città vecchia) con via dei Condotti Nuovi (attuale via De Larderel) e via Garibaldi (la vecchia via pisana all'interno del Borgo Reale ovvero del sobborgo esterno più antico). Sin dalla sua ideazione intende allargare la visuale urbana, spinge verso l'esterno più che concentrare l'attenzione al suo centro, come a voler testimoniare ed esaltare la rapida ed imponente espansione della città ottocentesca verso levante.

Con la realizzazione della piazza, oltre alla demolizione del ponte di legno, tutto l'impianto commerciale costituito da negozi, empori ed attività gravitanti sul Fosso Reale da ambo le sponde venne a scomparire, cambiando radicalmente il volto di questa parte della città vecchia.

I lavori ebbero inizio nei primi anni quaranta dell'Ottocento seguiti in prima persona dal Bettarini. La **piazza dei Granduchi** (questa la sua denominazione in origine) venne edificata realizzando un'**ampia volta sostenuta da 35 pilastri per lato gettata sul Fosso Reale** tra il bastione di San Cosimo e la Fortezza Nuova: il fosso, scomparso alla vista, continua a scorrere sotto alla piazza per circa 220 metri, ridotto alla metà della sua larghezza. A livello del piano stradale l'enorme rettangolo allungato e stondato sui lati brevi (240 metri per 80 di larghezza) venne ben presto appellato dai livornesi con il toponimo de **"il Voltone"** con il quale è da sempre conosciuta questa piazza-ponte.

La copertura della volta fu terminata nell'estate del 1845, seguita poi dalla realizzazione dei marciapiedi, della pavimentazione, di panchine, lampioni e colonnette per la sosta dei cavalli. Grandi palazzi vennero rapidamente a contornarla, elevando di molto la qualificazione del nuovo spazio urbano.

Le **due grandi statue dei Granduchi** che si ergono affrontate nella piazza furono **erette nel 1847**: quella di Ferdinando III è opera del fiorentino Francesco Pozzi, mentre quella posta sul lato nord rappresenta Leopoldo II e fu scolpita dal livornese Paolo Emilio Demi. Entrambe alte circa 10 metri, riportavano sui basamenti iscrizioni e bassorilievi riferiti ai meriti e virtù pubbliche dei granduchi. La statua di Leopoldo II fu imbrattata e mutilata durante i tumulti del 1849; rimossa, venne nel 1855 sostituita con una copia commissionata ad Emilio Salterelli che ancora oggi si erge sulla piazza e ricorda nel basamento la decadenza della dinastia lorenese. La statua originale di Leopoldo II – restaurata dopo oltre un secolo - venne posta al centro della piazza Venti Settembre nel 1958 ed è stata oggetto di un ulteriore restauro conclusosi nel corso del 2018.

Con l'annessione nel 1860 della Toscana al Regno di Sardegna la piazza dei Granduchi venne rinominata piazza Carlo Alberto e tal nome conservò fino alla proclamazione della Repubblica nel 1946.

Fin dalla sua origine la piazza si qualificò come un luogo centrale della vita cittadina, a partire dalla festosa inaugurazione di metà Ottocento, passando per le masse non più gioiose ma infuriate dei moti risorgimentali del 1849, per poi costituire a partire dall'ultimo ventennio dell'Ottocento uno **snodo fondamentale della nuova rete di comunicazione tramviara**. Non una piazza costellata di caffè-salotto come la contemporanea Piazza Cavour, ma sicuramente un luogo molto frequentato dai livornesi proprio per la sua dimensione grandiosa.

L'artista labronico Gastone Razzaguta nel suo libro "Livorno Nostra" scritto all'indomani delle devastazioni belliche della Seconda Guerra Mondiale, la ricorda come "una giostra stupenda, un gigantesco carosello di lampioni pioli e panchine cavalcate da immutabili fanciulli".

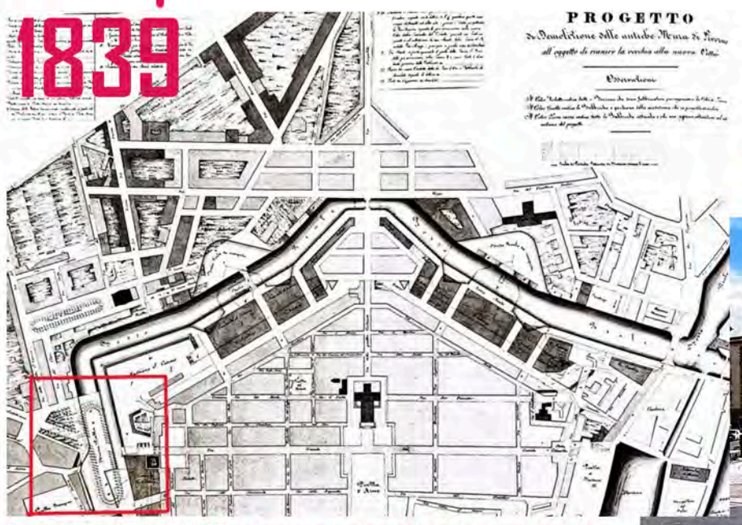
I bombardamenti alleati del 1943 colpirono duramente la piazza demolendo o danneggiando seriamente molti dei palazzi d'intorno. Dopo la ricostruzione e con il **progressivo intensificarsi** nei decenni a venire **del traffico veicolare**, la piazza, data la sua imprescindibile posizione strategica alla confluenza di assi di scorrimento stradale fondamentali per la città, è stata ed è in gran parte vissuta come una **immensa rotatoria**. Grandi masse vi si sono concentrate con le manifestazioni politico/sindacali degli anni Settanta e Ottanta; ad oggi si affolla se non in situazioni particolari come quella degli allestimenti natalizi della pista del ghiaccio, della ruota panoramica o di particolari mercatini/esposizioni. Senza dubbio una rifunzionalizzazione di questo immenso spazio pubblico potrebbe favorire una sua migliore fruizione sia da parte della cittadinanza che dei turisti.

Veduta della città dalla parte di Porta Pisana, Biblioteca Labronica, collezione Minutelli [2]





Piazza della Repubblica in una cartolina di fine Ottocento-primi del Novecento, Livorno, Biblioteca Labronica F.D.Guerrazzi, - Villa Fabbricotti [1]



Progetto di Luigi Bettarini del 1839 : in basso a sinistra il particolare della nuova piazza ideata sul Fosso reale (Firenze, Archivio di Stato, Regie Fabbriche) [2]

Piazza della Repubblica in una immagine attuale



L'odierna piazza Garibaldi era **conosciuta anticamente come Piazza Rangoni.** Il Piombanti nella sua Guida ci informa che la denominazione derivava dal nome di una ricca famiglia avente possedimenti nella zona e prosegue specificando che nella piazza si accedeva passando da via del Pettine, così chiamata per la presenza di un cancello – detto appunto "pettine" - che si alzava con un contrappeso per far passare merci e persone provenienti da Porta a Pisa. La piazza era posta quindi proprio al congiungimento del traffico che uscendo dalla Porta a Pisa scavalcava il Fosso Reale attraverso un ponte di legno e si incanalava verso il Borgo Reale (area dell'odierna via Garibaldi). Le sue origini si collocano quindi nel XVII secolo, quando, essendosi definita la pianta fortificata della città di Livorno, l'area si qualificò come naturale **punto di prima sosta e raccordo al di fuori delle mura cinquecentesche** per i flussi di uomini e merci che uscendo dal varco aperto nelle mura si dirigevano verso Pisa.

Nel corso del XVIII secolo, conseguentemente alla notevole crescita demografica ed economica del Borgo Reale, la realizzazione di alcuni caseggiati delimitanti l'area concorse a qualificarla definitivamente come **piazza funzionale al collegamento dei flussi uscenti dalla città "vecchia" con i sobborghi esterni**. Ma il riassetto urbanistico di metà Ottocento avrebbe in buona parte compromesso la funzione originaria per cui la piazza era sorta.

La realizzazione intorno al 1845 della Piazza del Voltone progettata da Luigi Bettarini comportò una sorta di chiusura dello "spazio vitale" della piazza Rangoni. Infatti il restringimento del Fosso Reale e la realizzazione di un muro di contenimento, insieme alla volta sovrastante, andarono a danneggiare gli interessi economici di coloro che, negli ultimi decenni del Settecento, avevano approfittato della vendita dei terreni degli spalti e avevano già costruito magazzini e abitazioni affacciantesi sul canale.

Emblematica è la sorte delle cantine-magazzini di proprietà dei fratelli Malenchini, che si videro bloccato l'accesso diretto al fossato, oltre ad una drastica riduzione dell'illuminazione di questi ambienti dovuta alla costruzione del muro della volta . Così se il Volpi, nel suo libro "Guida del forestiere" del 1846, osservava che il Palazzo Malenchini sul lato rivolto verso il Borgo Reale risultava essere "ampio, imponente e ben costruito" e con la facciata principale ancora orientata verso piazza Rangoni, notava anche un fronte nella nuova piazza, decorato "da un bellissimo terrazzo". Ben presto il palazzo sarebbe stato ampliato in modo definitivo, trasformandosi in un grandioso edificio che volge le spalle alla piazza Rangoni, affacciandosi sulla Piazza dei Granduchi in linea con la cortina di palazzi signorili che andarono a contornare la nuova piazza e ad esaltarne lo slancio prospettico verso la scarpa della Fortezza Nuova.

Il 3 giugno **1882**, subito dopo la morte di Giuseppe Garibaldi nell'isola di Caprera, il Consiglio Comunale di Livorno, decise di erigere un **monumento** in piazza Rangoni, che sarebbe stata **intitolata piazza Garibaldi**. Fu perciò costituita una commissione esecutiva per la realizzazione dell'opera presieduta dal Sindaco Nicola Costella. Per raccogliere la somma necessaria, oltre ai finanziamenti pubblici (30.000 lire il Comune, 6000 lire la Provincia, 2000 lire la Camera di Commercio), fu promossa dalla Giunta Comunale una pubblica sottoscrizione che raccolse 17.772,29 lire. L'opera, scolpita dallo **scultore Augusto Rivalta**, autore di numerose statue commemorative di Eroi dell'Unità Nazionale, fu inaugurata il 25 agosto 1889, mentre il basamento fu progettato da Angiolo Badaloni.

L'aspetto fisico e l'abbigliamento di Garibaldi, rappresentato in piedi, sono simili a quelli raffigurati in altre opere di Rivalta, che nel corso della sua carriera artistica avrebbe realizzato altre tre statue dedicate all'«eroe dei due mondi». Il monumento livornese, rispetto a quelli che seguiranno, ha comunque un'impostazione più imponente: la figura, avvolta in un ampio mantello, si innalza su un blocco roccioso, su cui poggia il piede destro. Il basamento in granito, progettato in stile neoclassico, reca l'iscrizione: "A Giuseppe Garibaldi i Livornesi 1889".

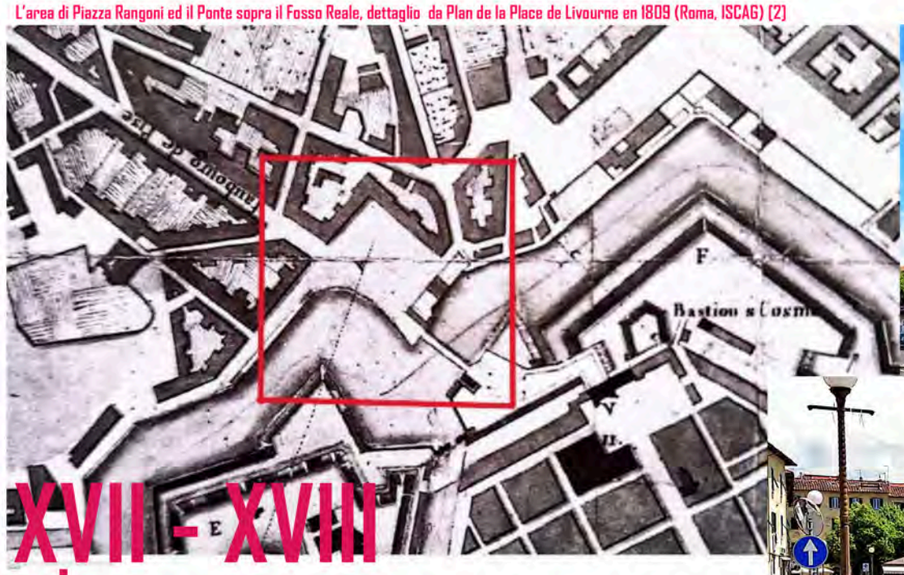
Il **contesto urbano** in cui è collocata Piazza Garibaldi ha, come abbiamo enunciato fin qui, una valenza storica di grande pregio che aggancia alcuni tra i luoghi più iconici della nostra città: la Fortezza Nuova, il Fosso Reale, il quartiere Pontino con in lontananza la Porta San Marco, la vicina Piazza della Repubblica che apre collegamenti sia con il centro città che con le espansioni ottocentesche verso Via de Larderel.

Si tratta quindi di un'area con una **potenziale valorizzazione a fini turistico-culturali** davvero notevole, nonché un luogo che per la sua forma raccolta e nello stesso tempo aperta su di un'ampia vista panoramica si presterebbe a costituire un frequentato punto di ritrovo e sosta per cittadinanza e turisti.

Ma, come è noto, piazza Garibaldi è da anni anche al centro di **fenomeni di illegalità e degrado** che la caratterizzano assieme al quartiere circostante e ne hanno provocato il progressivo svuotamento dalle attività commerciali e l'abbandono di una parte dei residenti "storici".

Con la definizione del presente Masterplan, partendo dall'analisi delle criticità più evidenti, si vuole contribuire all'individuazione di interventi che concorrano ad una **rigenerazione di questo spazio urbano e alla sua riconsegna a tutta la cittadinanza attraverso interventi volti alla vivibilità e alla valorizzazione opponendosi ai meccanismi di ghettizzazione.**

L'area di Piazza Rangoni ed il Ponte sopra il Fosso Reale, dettaglio da Plan de la Place de Livourne en 1809 (Roma, ISCAG) [2]



XVII - XVIII

Palazzo Malenchini oggi con il lato principale rivolto verso Piazza della Repubblica





2025

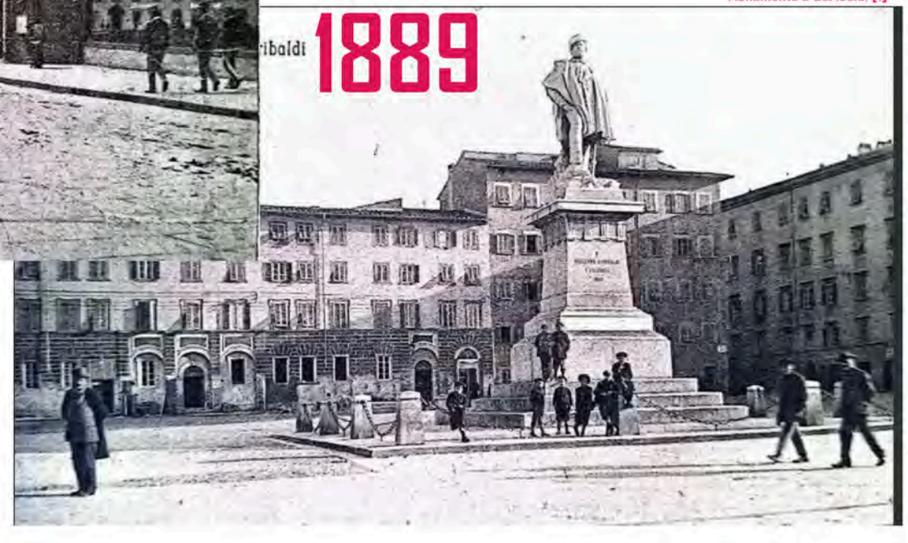
Piazza Garibaldi oggi

1845



Palazzo Malenchini nell'Ottocento [1]

1889



Monumento a Garibaldi [1]

PIAZZA GARIBALDI

PIAZZA XX SETTEMBRE

La storia di Piazza XX Settembre è legata a quella della **Chiesa di San Benedetto**, la cui edificazione fu iniziata nel **1817** in un'area esterna alle mura cinquecentesche e posta ai margini sud del sobborgo di Porta a Pisa. L'area sarebbe stata di lì a poco interessata dalle espansioni ottocentesche dell'epoca lorenese: nell'arco di pochi decenni infatti l'intera fascia tra i sobborghi di porta a Pisa e porta ai Cappuccini sarebbe andata incontro ad una veloce urbanizzazione e rifunzionalizzazione del sistema dei fossi cittadini con la costruzione di nuove strade, isolati e ponti, dei quali piazza del Casone (1830) e piazza dei Granduchi (1845) sono gli esempi più importanti.

Ma quando venne posta la prima pietra della Chiesa di San Benedetto, l'11 giugno del 1817, l'area era ai suoi bordi **in gran parte contornata ancora da campi.** Il terreno venne concesso gratuitamente dal Granduca Ferdinando III allo scopo di dare **esecuzione al lascito testamentario** di un ricco distillatore d'essenze e rosoli, Benedetto Fagiuoli, che nel 1814 aveva devoluto il suo patrimonio alla Chiesa. L' esecutote testamentario cav.Carlo Michon, fondatore della scuola di architettura e di ornato, pensò di ben interpretare il lascito del Fagiuoli destinandolo alla **edificazione di un nuovo luogo di culto** ed incaricò del progetto l'**architetto Gaspero Pampaloni.** A croce greca preceduta da un colonnato ionico, la Chiesa di San Benedetto conserva al suo interno significative sculture e pitture di artisti livornesi del primo Ottocento come Paolo Emilio Demi e Tommaso Gazzarini.

Nel 1819 Carlo Michon avanzò la richiesta per la **sistemazione idraulica dello spazio antistante la Chiesa di San Benedetto e qui si registrò l'intervento anche di Pasquale Poccianti** che di lì a poco (1828) avrebbe posto mano alla costruzione del contiguo deposito d'acque del Cisternone. Per la piazza antistante la chiesa di San Benedetto si pensò ad una forma rettangolare proporzionale nel lato corto alla facciata del tempio e allungata sui lati lunghi fino alla via di Salviano (odierna via Mentana), **interamente circondata da alberi e pilastrini di marmo tal quali vediamo ancora oggi.** Dalle immagini d'epoca quale quella qui pubblicata si può notare come la piazza fungesse da vero e proprio **viale alberato orientato verso la Chiesa** ed anche come gradevole **spazio di passeggio e di sosta** grazie alle numerose panchine ivi presenti.

Ultimata nel 1827, fu inizialmente conosciuta come **piazza San Benedetto e poi, dal 5 settembre 1881 fu rinominata Piazza XX Settembre** per celebrare i valori risorgimentali che avevamo portato alla presa di Roma da parte del Regno d'Italia il 20 settembre del 1870.

La **statua** collocata al centro della piazza nel **1958** raffigura il **Granduca Leopoldo II di Toscana** abbigliato con toga e calzari e coronato da una ghirlanda di quercia. Il monumento, originariamente **eretto nel 1847 nella vicina** piazza dei Granduchi (poi **piazza della Repubblica**) per opera di Paolo Emilio Demi, era stato seriamente danneggiato durante i tumulti del 1849 e quindi rimosso per volontà del consiglio comunale. Rimasto per oltre un secolo nei magazzini del vecchio arsenale del porto, fu infine restaurato ed eretto in Piazza XX Settembre nel 1958. La statua di Leopoldo II è stata oggetto di un ulteriore restauro conclusosi nel corso del 2018.

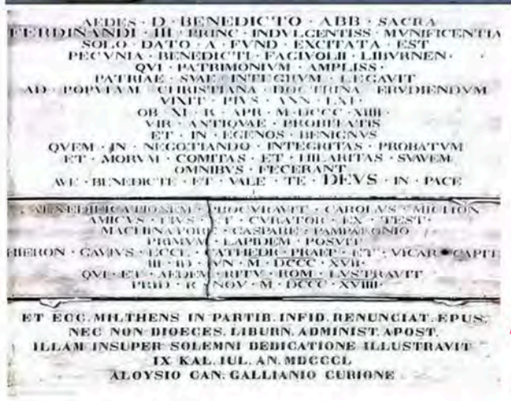
Una copia ad opera del Saltarelli era stata posta in Piazza della Repubblica già nel 1860 per ristabilire l'equilibrio artistico-architettonico della piazza dei Granduchi.

Successivamente al 1° novembre 1944, **con l'arrivo in città delle truppe statunitensi, Piazza XX Settembre divenne la sede del famoso "Mercatino americano"**, che per oltre sessant'anni ha attirato in questo luogo turisti e cittadini livornesi. Sono stati decenni di grande popolarità ed affollamento dovuti alla presenza delle attività commerciali che, di fatto, hanno però oscurato le caratteristiche architettoniche ed artistiche della piazza, relegando la Chiesa di San Benedetto ai suoi margini senza più una reale connessione con lo spazio alberato ad essa antistante.

Nel **2009** il mercatino americano è stato trasferito in un'area della Stazione Marittima. **Le baracchine che occupavano l'intera piazza sono state smantellate** ed i livornesi hanno potuto "riscoprire" la luminosità di questo spazio urbano, che necessita comunque senz'altro di una **rifunzionalizzazione** proprio al fine di valorizzarne le potenzialità di fruizione sia da parte dei cittadini che dei turisti.

Chiesa di San Benedetto e particolare dell'iscrizione sopra il portale riportante il nome del fondatore e dell'architetto progettista





1817

Monumento a Leopoldo II di Toscana



Piazza XX Settembre oggi



2025

1827



Piazza San Benedetto poi denominata Piazza Venti Settembre [1]

PIAZZA ATTIAS

Nel XVII e XVIII secolo la **sezione urbana a sud della città cinquecentesca** sulla quale oggi insiste piazza Attias non era ancora urbanizzata: essa registrava la presenza di **numerose ville di famiglie abbienti** che avevano incominciato a preferire, rispetto alle residenze dentro le mura, quelle immediatamente suburbane per essere nel contempo prossime ai luoghi dei propri affari in città, ma in un ambiente più arioso, signorile e salubre. Questo fiorire di ville signorili era stato favorito dalla pre-esistenza in loco di un asse stradale realizzato per delimitare le servitù militari della città murata (la via delle Spianate che correva con andamento semi-circolare intorno agli spalti – in area sud corrispondente agli attuali Corso Amedeo e Mazzini -) ed anche dalla notevole produttività agricola dei terreni. La concentrazione maggiore di residenze si venne a formare all'incrocio tra via delle Spianate e la via vecchia di Montenero (attuale via Enrico Mayer) elevando di molto il prestigio dell'area. Secondo la guida del Volpi nell'intera zona poi definita dall'ampliamento della cinta doganale erano presenti ben 36 ville.

Le **prime tracce dell'esistenza di Villa Attias risalgono a fine Seicento**; in origine piuttosto semplice come struttura, venne gradualmente nel tempo a trasformarsi da villa di campagna a signorile palazzo suburbano. La ricca famiglia di commercianti ebrei Attias, che la ebbe in affitto nel 1700 dall'Opera del Duomo cui apparteneva, fu l'artefice della prima ristrutturazione ampliandola tanto da essere indicata come "Villa Grande dei Leoni". Abbracciava un terreno di circa un ettaro, con orto, giardino e vigna.

A partire dagli anni Trenta dell'Ottocento ebbe inizio il processo di ideazione e realizzazione urbanistica della **città Leopolda** avviatosi con l'abbattimento del bastione del Casone nel 1830 e la costruzione tramite un ponte sul Fosso Reale della piazza del Casone (poi Cavour). Il successivo **accrescimento signorile verso sud** tramite una regolare definizione di lotti edificabili e di un ordinato impianto stradale non incontrò grandi ostacoli pre-esistenti poiché l'intera zona, essendo priva di un collegamento diretto con la città murata, era rimasta estranea agli sviluppi disordinati dei popolosi sobborghi extraurbani di Porta a Pisa e Porta ai Cappuccini ed era inoltre lontana dalle aree malsane e paludose a nord della città.

Così le **ville già presenti nell'area vennero a mano a mano ad inglobarsi nel processo di urbanizzazione** dell'intera zona che divenne il cuore della città Leopolda. Pasquale Poccianti nel 1831 propose la costruzione di una piazza in corrispondenza del sopracitato incrocio tra via delle Spianate e via vecchia di Montenero. La piazza al tempo del Poccianti non vide la luce; l'assetto stradale della zona sarebbe stato ridefinito nel 1856 con la realizzazione del prolungamento della via Leopolda (l'odierna via Ricasoli) in quella che ad oggi è via Marradi. Proprio in questo luogo, ma un secolo e mezzo circa dopo, sarebbe stata realizzata la piazza Attias che oggi conosciamo e che deriva la sua origine dalle sorti della Villa Attias.

Quest'ultima nel **1869** era stata **acquistata dalla famiglia** di ricchi commercianti livornesi di origine greca **Scaramagnà** che la ampliarono ulteriormente trasformandola, grazie all'intervento del famosissimo architetto romano Antonio Cipolla, in una **residenza signorile di stile neorinascimentale** con grandiosi interni a stucchi dorati e specchi.

Villa Attias, dopo vari passaggi di proprietà, nel **1908** venne acquistata dal **console argentino Pedro Alessandro Bossio** che oltre a disporre nuovi interventi di restauro, curò anche l'abbellimento del parco con una fontana raffigurante "Leda e il cigno" che oggi si trova nei giardini di Villa Fabbricotti.

Nel corso dei decenni la villa venne ad integrarsi con il tessuto urbano circostante. La proprietà era **circondata da un alto muro di cinta** che, correndo lungo il percorso dello slargo venutosi a creare all'incrocio tra Corso Amedeo e via Ricasoli, ospitava nella sua parte esterna una sequenza di **eleganti nicchie ad uso commerciale** di gusto vagamente liberty.

Nel 1968 la villa venne acquistata da una società immobiliare che **nel 1970 procedette alla sua totale demolizione** - assieme ad una villa contigua - per realizzare la nuova sistemazione dell'intera area. Sorse quindi un nuovo palazzo al posto dell'antica villa e la piazza Attias che venne a crearsi risultò essere uno spazio asfaltato e destinato a parcheggio fino agli anni Ottanta, oltre che a frequentatissimo luogo di ritrovo per la gioventù livornese. Per qualche tempo sulla piazza "resistette" un pino, ultima testimonianza del precedente parco.

Nel corso degli **anni Ottanta** venne poi realizzato il **garage sotterraneo** al di sotto della piazza, che, trasformandola sostanzialmente in una grande copertura, ne ha comportato un ripensamento quanto ad arredi e pavimentazione.

L'ultimo intervento è quello iniziato a partire dal **2011** che ha teso, oltre al tentativo di risolvere la problematica delle **infiltrazioni d'acqua a livello del garage sotterraneo**, ad una **riqualificazione totale dell'area**, compresa la parte che si collega alla vicina Piazza della Vittoria.

Sul lato ovest della piazza, è stata collocata una installazione artistica a forma di **una grande "A" rossa**, che rimanda al nome "Attias", realizzata dall'**artista Renato Spagnoli**. Nel 2017 si è aggiunta sul lato che si allunga **verso piazza della Vittoria una grande "V" azzurra dell'artista Fabrizio Breschi**, la cui parte inferiore richiama comunque le lettere "A" di Attias e "M" di Magenta, essendo quest'ultima l'originaria denominazione di piazza della Vittoria.

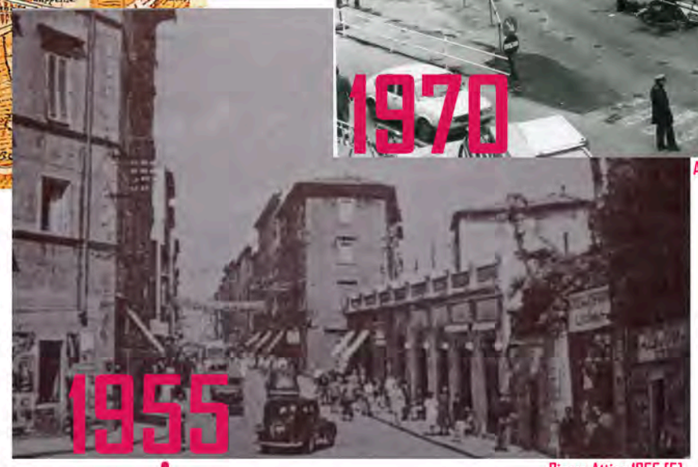
Ad oggi quindi si riscontra una omogeneità di materiali ed arredi utilizzati nell'intera area, ma risulta comunque evidente che il collegamento funzionale con la piazza adiacente non sia particolarmente fruito dalla cittadinanza e vada ripensato anche tenendo in considerazione aspetti sociali e legati alla mobilità urbana.

1740 ca.,Dettaglio dell'area non urbanizzata a sud della città fuori del del Bastione del Casone, dove sorgeva Villa Attias(Livorno, Collezione Cassa di Risparmi) [2]





Anni 70 - L'ultimo pino del parco della Villa Attias [4]



Piazza Attias 1955 [5]



Villa Attias [3]

Piazza Attias oggi



QUADRO RICOGNITIVO



Accessibilità

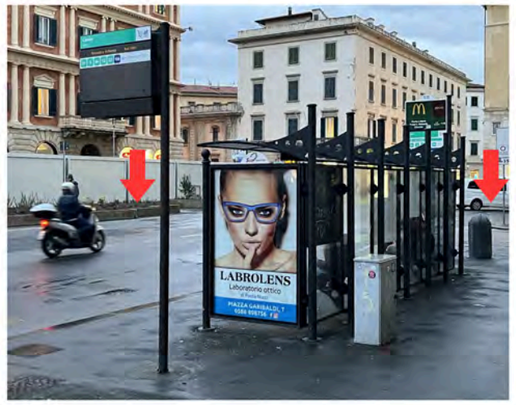


Piazza Cavour, da un punto di vista morfologico, poco si presenta come piazza. Risulta essere piuttosto una strada, con marciapiedi agli estremi e aiuole centrali che, seppur diano rilevanza al monumento di Cavour, hanno la funzione di separazione tra la parte carrabile e quella pedonale.
L'accessibilità viene garantita dalle rampe presenti nei marciapiedi per il raccordo con la quota del piano stradale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. Tuttavia, nella piazza, un paio di attraversamenti risultano privi della rampa e in alcuni casi il superamento del dislivello viene garantito da una posticcia gettata di asfalto.



Arredo Urbano





Piazza Cavuor non è di semplice descrizione riguardo l'arredo urbano. L'unico intervento che cerca di dare identità alla piazza sono le aiuole di separazione tra la parte carrabile e quella pedonale che corrono in corrispondenza del monumento.
Il disegno risulta disomogeneo, la posizione interferisce con il cono visivo che dalla piazza arriva al duomo e tutto questo porta a un risultato che dialoga poco con il contesto.

Accessibilità

- Buona
- Sufficiente migliorabile
- Insufficiente

Illuminazione

- Candelabro storico

Arredo urbano

- Originale
- Incoerente

Parcheggi

- Posti auto a pagamento

Pavimentazione

- Asfalto
- Marmo
- Porfido
- Pietra
- Resina e ghiaia
- Verde

Mobilità e collegamenti

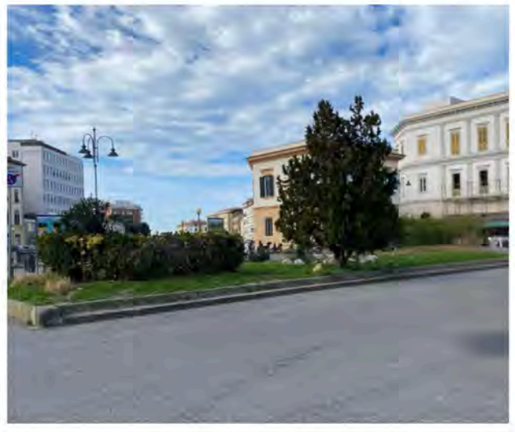


Piazza Cavour è uno spazio pubblico caratterizzato da una divisione longitudinale tra la parte carrabile e quella pedonale. La viabilità è limitata, eccetto per gli scali d'Azelio, ai mezzi pubblici e ai percorsi ciclopedonali. La parte pedonale è delimitata da zone verdi e da dissuasori; gli attraversamenti pedonali sono omogeneamente distribuiti. La piazza si collega alla zona pedonale di Via Ricasoli intersecando la viabilità a motore nella parte sud.
Non sono presenti posti auto nell'area, solo alcune zone per lo scarico e carico, essendo perimetralmente caratterizzata dalla presenza di esercizi commerciali e servizi.



Verde e permeabilità

Piazza Cavour costituisce in parte il ponte di attraversamento del Fosso, al di fuori di questa porzione sono presenti aree a verde e qualche piantumazione arborea. La restante parte, sia pedonale che carrabile è totalmente impermeabile. A causa della confromazione strutturale dello spazio urbano, come quello della Piazza della Repubblica, è difficoltoso l'aumento della superficie a verde o l'interro di alberature nella parte lato Via Cairoli, mentre in prossimità della statua, una depavimentazione è possibile.



Pavimentazioni





La pavimentazione di Piazza Cavour è completamente in asfalto. L'unico elemento in pietra presente è in corrispondenza dell'attraversamento pedonale in fondo a via Cavour, in cui la rampa, per il superamento del dislivello è stata realizzata in pietra inserendo anche il percorso loges.
Lo stato di conservazione è scarso, sono presenti numerose ripartizioni locali ed evidenti fresature con ripresa di asfalto per probabili passaggi di sottoservizi.

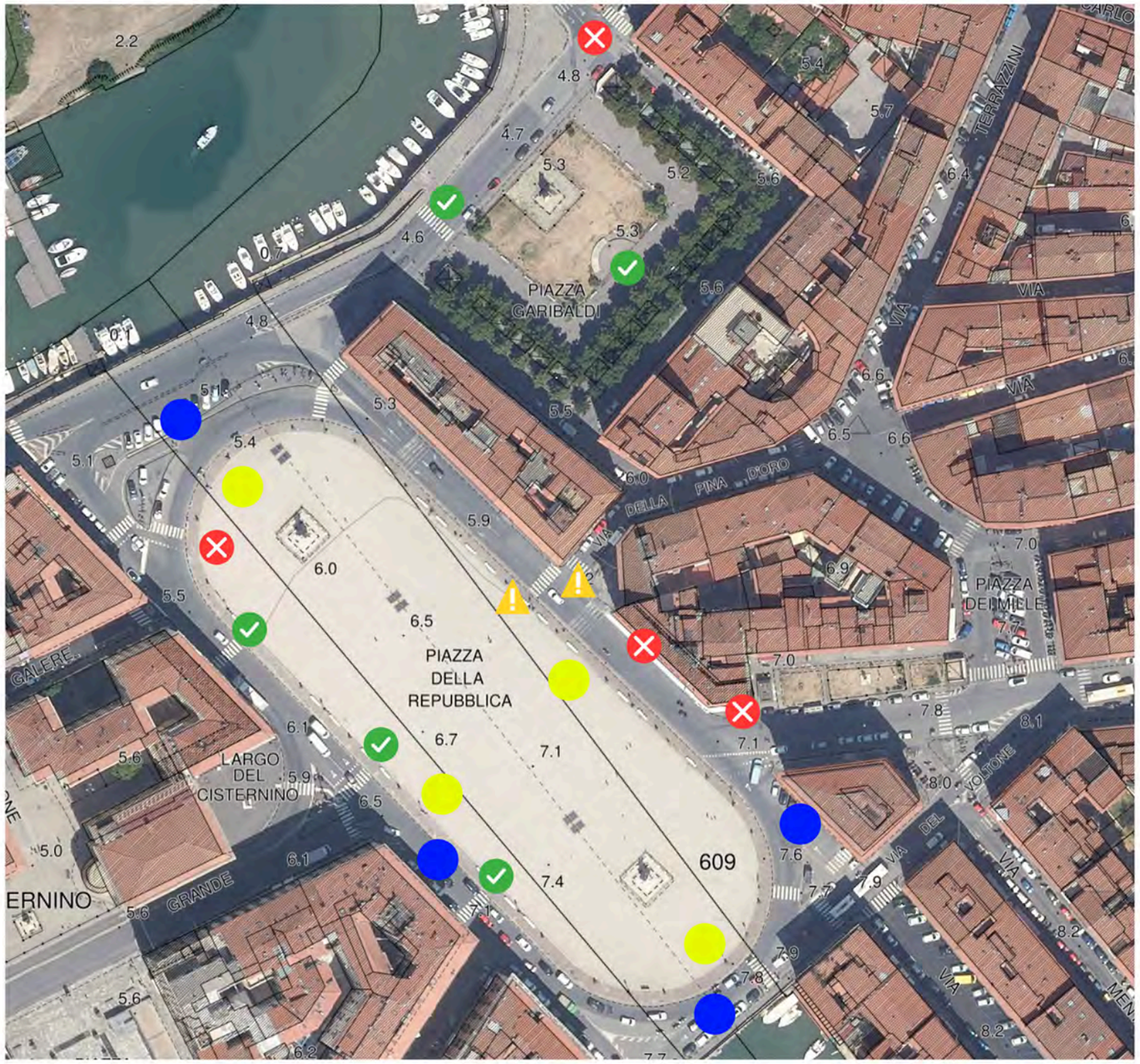
Illuminazione pubblica e SmartCity



In Piazza Cavour sono presenti 8 lampioni a 3 braccia che seguono longitudinalmente l'andamento della piazza, oltre ad alcuni alogeni in prossimità delle spallette del fosso. E' presente inoltre un impianto di video sorveglianza nell'area pedonale, in un punto strategico, centrale al ponte.



PIAZZA CAVOUR



Accessibilità

- Buona
- Sufficiente migliorabile
- Insufficiente

Illuminazione

- Candelabro storico

Arredo urbano

- Originale
- Incoerente

Parcheggi

- Posti auto a pagamento

Pavimentazione

- Asfalto
- Marmo
- Porfido
- Pietra
- Resina e ghiaia
- Verde

Accessibilità



Piazza della Repubblica collega numerose strade, pertanto è caratterizzata da numerosi attraversamenti pedonali.
Questi risultano sempre serviti da rampe di raccordo tra marciapiede e strada.
Ciònonostante alcuni passaggi pedonali presentano delle criticità.
Nello specifico, in un caso, la rampa di superamento della barriera architettonica, risulta traslata rispetto all'attraversamento stesso, in un altro, la segnaletica orizzontale si sovrappone in piccola parte all'incrocio stradale.
Pertanto il superamento delle barriere architettoniche non è sempre garantito in modo adeguato.



Arredo Urbano





Piazza della Repubblica nel suo spazio vuoto centrale, presenta delle peculiarità importanti e originali.
I lampioni che vi si trovano sono originali dei primi del '900, così come le panchine e gli elementi di decoro del tempo.
A elementi originali e di pregio si contrappongo arredi di servizio, come i "panettoni", dissuasori in cemento color giallo, o new jarsey posti per evitare l'accesso o la sosta delle auto sulla piazza. Contestualmente la segnaletica verticale, così come la cartellonistica pubblicitaria, insistono in modo evidente sul perimetro della piazza.

Mobilità e collegamenti



Piazza della Repubblica è caratterizzata da diversi tipi di intersezioni viarie. Per la conformazione di rotatoria, collegata a ben 11 accessi, la Piazza è circondata da mobilità carrabile di veicoli sia privati che di servizio pubblico. L'area interna è invece interamente pedonale e percorsa inoltre dalla pista ciclabile che collega il Viale degli Avvalorati alla Via de Larderel. Agli estremi della Piazza sono presenti circa 40 parcheggi auto a pagamento, alcuni dislocati sull'area di spartitraffico rialzata, dove sono spesso presenti anche cicli e motocicli, i quali non hanno in quest'area dei posti assegnati.



Verde e permeabilità

Questo spazio urbano è strutturalmente un ponte sul Fosso Reale che collega due parti di città, ed è fruibile su due livelli, quello della piazza e quello del fosso.
Essendo quindi un solaio non è possibile la piantumazione di alcuna specie arborea o superficie verde tramite interro. La permeabilità dello spazio è attualmente nulla a meno di tre zone puntuali che presentano delle bocche di luce sull'asse longitudinale della Piazza in corrispondenza del corso del Fosso.



Pavimentazioni





Piazza della Repubblica presenta diverse tipologie di pavimentazioni, si trova la resina con ghiaia che ricopre la vasta area centrale, il porfido che disegna il marciapiede della piazza, e ancora la pietra.
Lo stato di manutenzione di Piazza della Repubblica non presenta grandi criticità.

Illuminazione pubblica e SmartCity



In Piazza della Repubblica sono presenti 12 lampioni a candelabro perimetrali, oltre a quelli alogeni in prossimità delle spallette dei fossi e quelli su strada.
L'impianto di video sorveglianza ha due punti principali di controllo: uno su via Grande e l'altro in corrispondenza di Via della Pina d'oro.



PIAZZA DELLA REPUBBLICA



Accessibilità

Buona
Sufficiente migliorabile
Insufficiente

Arredo urbano

Originale
Incoerente

Illuminazione

Candelabro storico

Parcheggi

Posti auto a pagamento

Pavimentazione

Asfalto
Marmo
Porfido
Pietra
Resina e ghiaia
Verde

Accessibilità



Piazza Garibaldi è attualmente una zona a parcheggio a ferro di cavallo che costeggia la Via Garibaldi.
I due attraversamenti pedonali principali risultano serviti da rampe di raccordo tra marciapiede e strada. L'accessibilità della piazza è complessivamente buona. Lo stato manutentivo della pavimentazione rende l'area pedonale della piaza non sempre idonea al passaggio , ma le dimensioni complessive ne permettono una buona fruizione.



Arredo Urbano





Piazza Garibaldi presenta degli elementi storici come le panchine in marmo che costeggiano l'aiuola centrale. I pali dell'illuminazione agli estremi della piazza sono anch'essi elementi storici, mentre quelli agli angoli dell'aiuola sono di fattezza più moderna.

Mobilità e collegamenti



Piazza Garibaldi è uno spazio urbano pedonale confinato tra edifici aventi funzione residenziale, artigianale e commerciale.
All'interno della piazza sono inoltre presenti esercizi commerciali ambulanti e alcuni punti di trovo di associazioni nelle poche baracchine ancora in uso, per cui la stessa risulta essere sia un luogo di passaggio che di sosta per l'utente. L'area è inoltre costeggiata da una zona carrabile con aree di sosta lungo il perimetro per circa 60 posti auto e motocicli, mentre non sono presenti spazi per la sosta di biciclette.



Verde e permeabilità

Piazza Garibaldi è, per circa un terzo, costituita da superficie a verde recintata, in prossimità della statua di Giuseppe Garibaldi.
Lungo il perimetro della piazza e agli angoli dell'aiuola sono presenti alcune specie arboree, circa 50.



Pavimentazioni





Piazza Garibaldi presenta una pavimentazione in porfido di varia dimensione e forma intervallata da pietre dello stesso cromatismo che creano degli spartiti.
Lo stato manutentivo della pavimentazione è buono.
La parte centrale, dov'è presente la statua di Garibaldi, è caratterizzata da un'aiuola inerbita a cornice della stessa, che risulta sufficientemente curata.

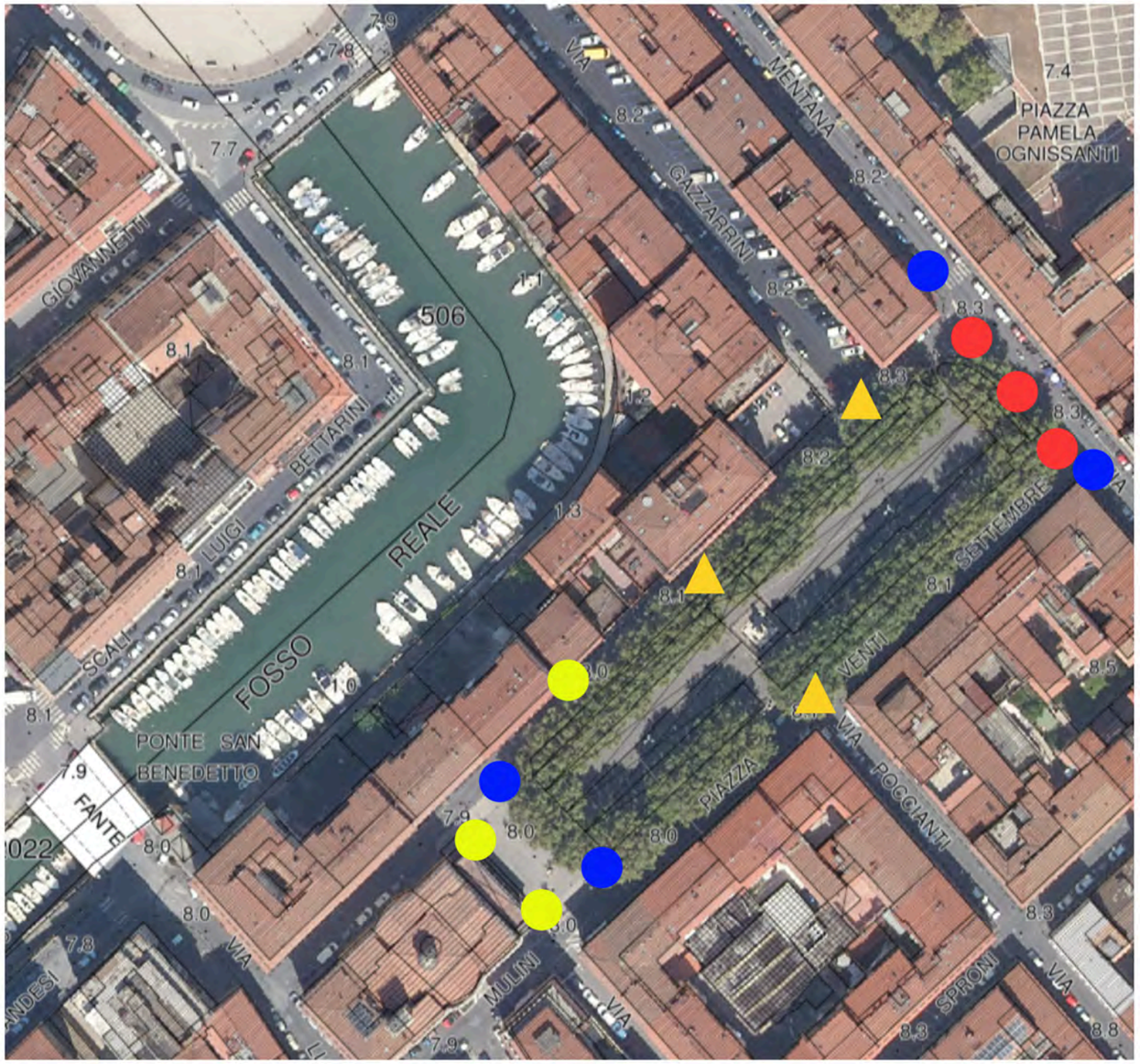
Illuminazione pubblica e SmartCity



In Piazza Garibaldi sono presenti 4 lampioni a candelabro agli angoli della stessa, oltre ad alcune sorgenti luminose poste sulla facciata degli edifici perimetrali e a pali di illuminazione alogeni in prossimità delle spallette del fosso lungo strada. L'aiuola centrale ha un'illuminazione diversa, con pali a uno o due braccia, in tutto 7, oltre ad alcuni faretti posizionati a terra sotto la statua di Giuseppe Garibaldi.
E' presente inoltre un impianto di video sorveglianza in due punti principali di controllo lato fortezza nuova.



PIAZZA GARIBALDI



Accessibilità

- Buona
- Sufficiente migliorabile
- Insufficiente

Illuminazione

- Candelabro storico

Arredo urbano

- Originale
- Incoerente

Parcheggi

- Posti auto a pagamento

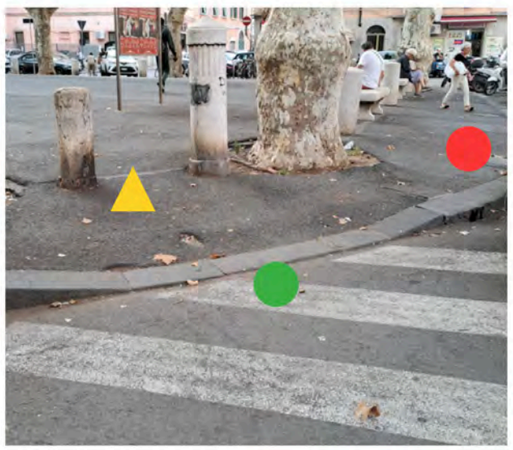
Pavimentazione

- Asfalto
- Marmo
- Porfido
- Pietra
- Resina e ghiaia
- Verde

Accessibilità



Attorno a Piazza XX Settembre si snodano parcheggi e strade di collegamento ed è caratterizzata da diversi attraversamenti pedonali.
Questi risultano sempre serviti da rampe di raccordo tra marciapiede e strada ma spesso presentano delle criticità dovute alla presenza degli elementi di raccolta dei rifiuti urbani e da elementi di inibizione di parcheggi abusivi pertanto il superamento delle barriere architettoniche non è sempre garantito in modo adeguato.



Arredo Urbano





La piazza raccoglie diversi tipi di arredo urbano oltre a piccoli elementi removibili, messi dai privati cittadini, che dimostrano l'attitudine sociale dello spazio che presenta delle peculiarità importanti legate alla sua vivibilità e alle attività all'aperto.
Agli arredi standard si contrappongo elementi di servizio, come i dissuasori posti con la funzione di non far accedere i mezzi alla piazza, i raccoglitori dei rifiuti urbani, la cartellonistica pubblicitaria, insistono in modo evidente sul perimetro della piazza oscurandone la vista a chi transita sulla via Mentana.

Mobilità e collegamenti

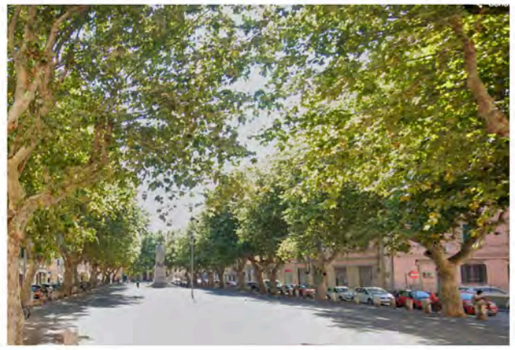


Piazza XX Settembre si trova in un ambito urbano centrale della città.
La parte centrale interamente pedonale fino alla chiesa di San Benedetto, presenta vari collegamenti pedonali con le strade circostanti.
Perimentalmente alla Piazza sono presenti circa una trentina di parcheggi auto e la metà per i motocicli



Verde e permeabilità

Piazza XX Settembre non ha attualmente una superficie permeabile è per interno pavimentata o asfaltata.
Perimetralmente è presente una fascia di alberature, filtro con la viabilità carrabile.





Pavimentazioni



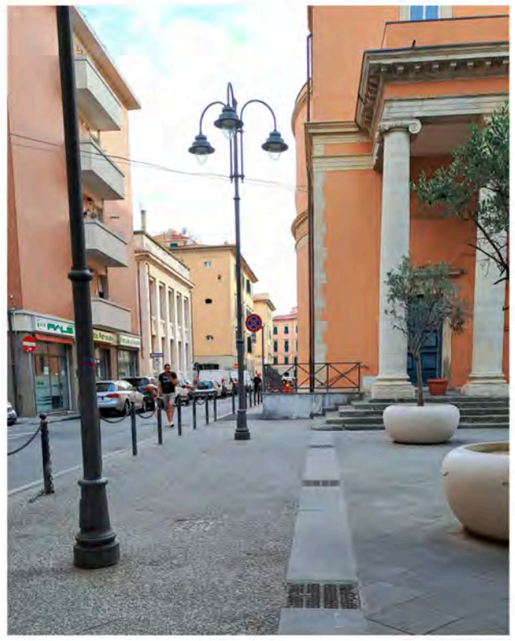


La pavimentazione dell'ellisse della piazza XX Settembre, laddove una volta era presente il mercatino americano, si presenta totalmente asfaltata e in buono stato di conservazione; l'unica porzione non asfaltata è l'area circostante la statua del Canapone che, per motivi di decoro e di dissuasione degli atti vandalici, è stata recintata con una balaustra e pavimentata con elementi in porfido rettangolari.
La porzione di piazza antistante la chiesa di S. Benedetto, che si collega all'ellisse, è stat oggetto di intervento di riqualificazione recente sia nella pavimentazione in pietra e in cemento con granulometria antisciviolo e si presenta in ottimo stato di conservazione.

Illuminazione pubblica e SmartCity



Piazza XX Settembre non presenta una cospiqua rete di illuminazione, ma 4 candelabri in prossimità della chiesa.
L'impianto di video sorveglianza invece è presente in due punti di controllo alle estremità longitudinali.



PIAZZA XX SETTEMBRE



Accessibilità



Piazza Attias, essendo una piazza di recente riqualificazione, presenta un'accessibilità adeguata sia ad est che ad ovest.
Seppur l'area a est si trovi adc una quota più alta rispetto al centro della piazza fino ad ovest, il collegamento tra le due quote altimetriche differenti è garantito da una rampa di collegamento. Lo stato di conservazione dei percorsi accessibili è buono.

Arredo Urbano





Piazza Attias è caratterizzata dalla presenza di numerosi elementi di arredo urbano, talvolta utilizzati e pensati come arricchimento della piazza, talvolta con funzione di barriera all'ingresso di mezzi non autorizzati.
Lo stato di conservazione di questi elementi è scarso, risentendo di un'utenza poco rispettosa dell'esistente.

Accessibilità

- Buona
- Sufficiente migliorabile
- Insufficiente

Illuminazione

- Candelabro storico

Arredo urbano

- Originale
- Incoerente

Parcheggi

- Posti auto a pagamento

Pavimentazione

- Asfalto
- Marmo
- Porfido
- Pietra
- Resina e ghiaia
- Verde



Mobilità e collegamenti



Piazza Attias si trova alla fine della zona pedonale di Via Ricasoli, ma non comunica con essa, è circondata dalla mobilità veicolare sia pubblica che privata, nonchè è attraversata dall'itinerario ciclabile.
Gli attraversamenti pedonali sono due dalla parte di Via Marradi e uno lato Piazza della Vittoria dove sono posti parcheggi a pagamento per auto e motocicli. La piazza è inoltre attraversata ad un estremo, da una viabilità carrabile che la collega a Piazza della Vittoria e che è corredata da aree a parcheggio.



Verde e permeabilità

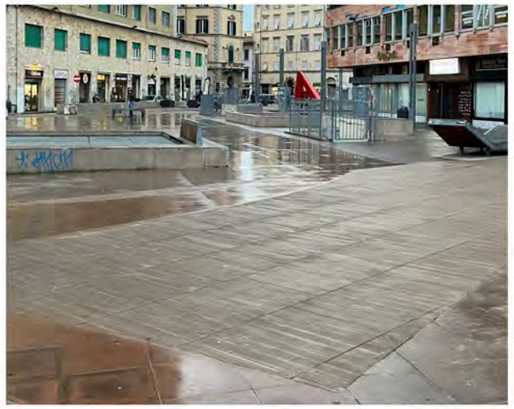
Piazza Attias ha la caratteristica sostanziale di essere il solaio superiore di un parcheggio interrato a servizio degli edifici posti perimetralmente alla stessa. Per questa motivazione non sono presenti superfici a verde permeabile e alberature.





Pavimentazioni





La pavimentazione della Piazza Attias è stata realizzata con mattonelle in cemento di diversi modelli, formati e finiture, in continuità con i rivestimenti.
Lo stato di conservazione di queste è principalmente buono, solo in qualche punto risulta sconnessa e/o saltata.

Illuminazione pubblica e SmartCity

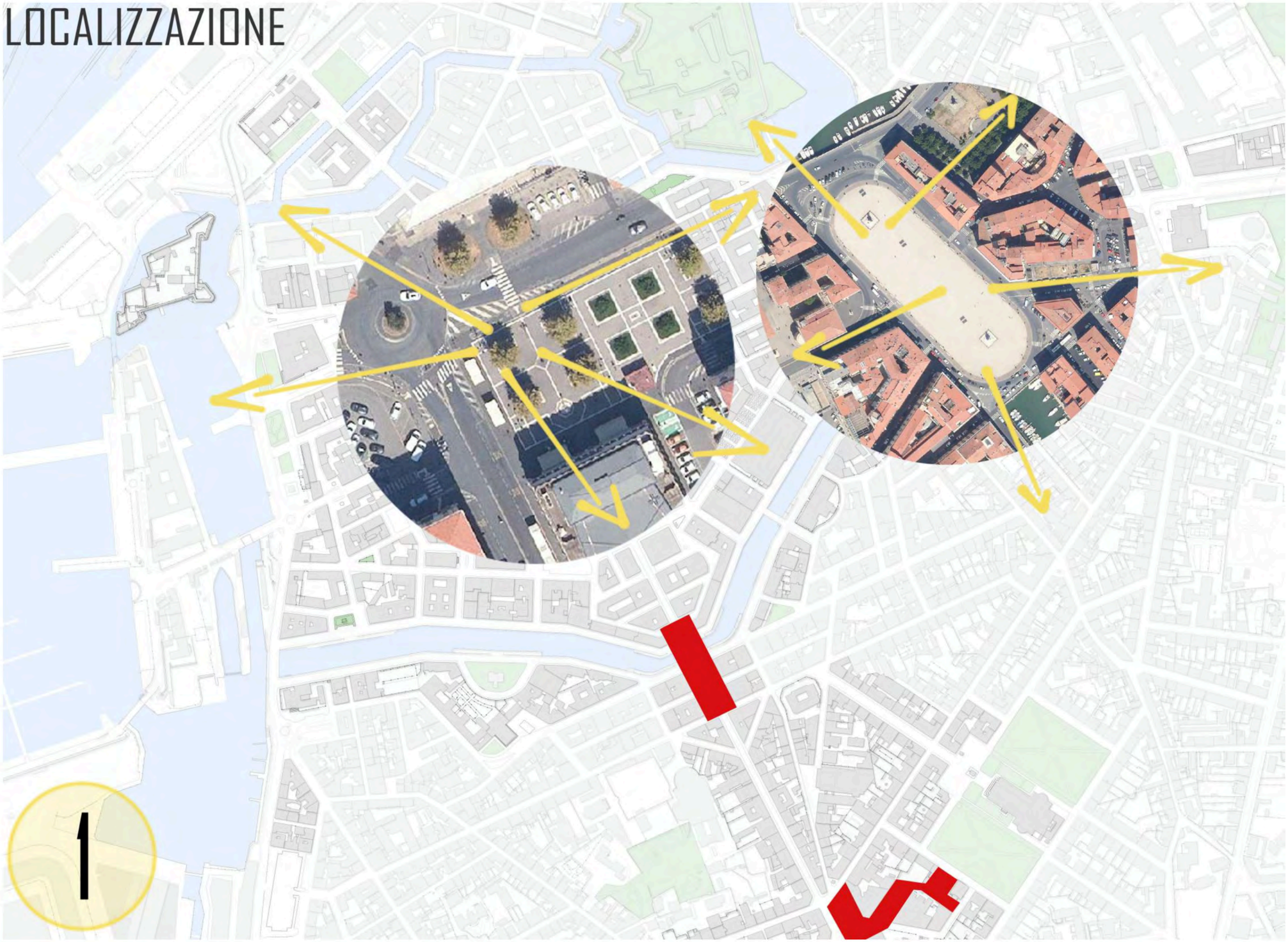


Piazza Attias presenta un'illuminazione con elementi moderni che costeggia l'edificato, in contrasto con quella stradale in corrispondenza di Via Marradi.
L'impianto di video sorveglianza non è presente, se non all'angolo di Via Ricasoli con un solo punto di controllo.

PIAZZA ATTIAS

QUADRO INTERPRETATIVO

LOCALIZZAZIONE



1

SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1: Cartello informativo con possibilità di qrcode di collegamento direttamente alla pagina online esplicativa

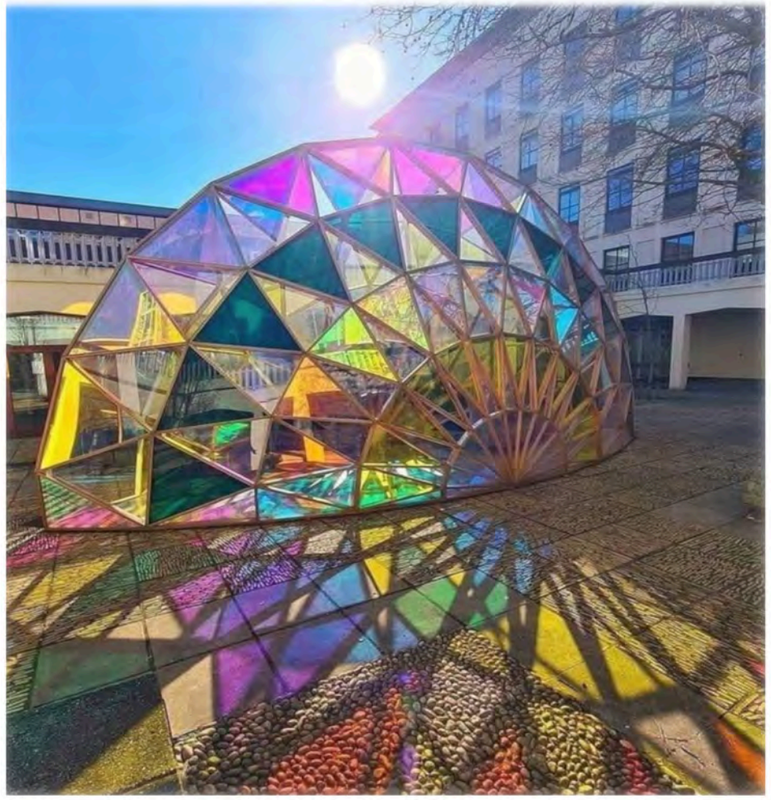


Foto 2: Arredo urbano indicativo del luogo in cui ci troviamo e quindi punto di riferimento



Foto 3: Utilizzo di urbanistica tattica mediante segni e colori a terra che possano indirizzare e identificare il luogo in cui ci troviamo e ciò che si trova vicino



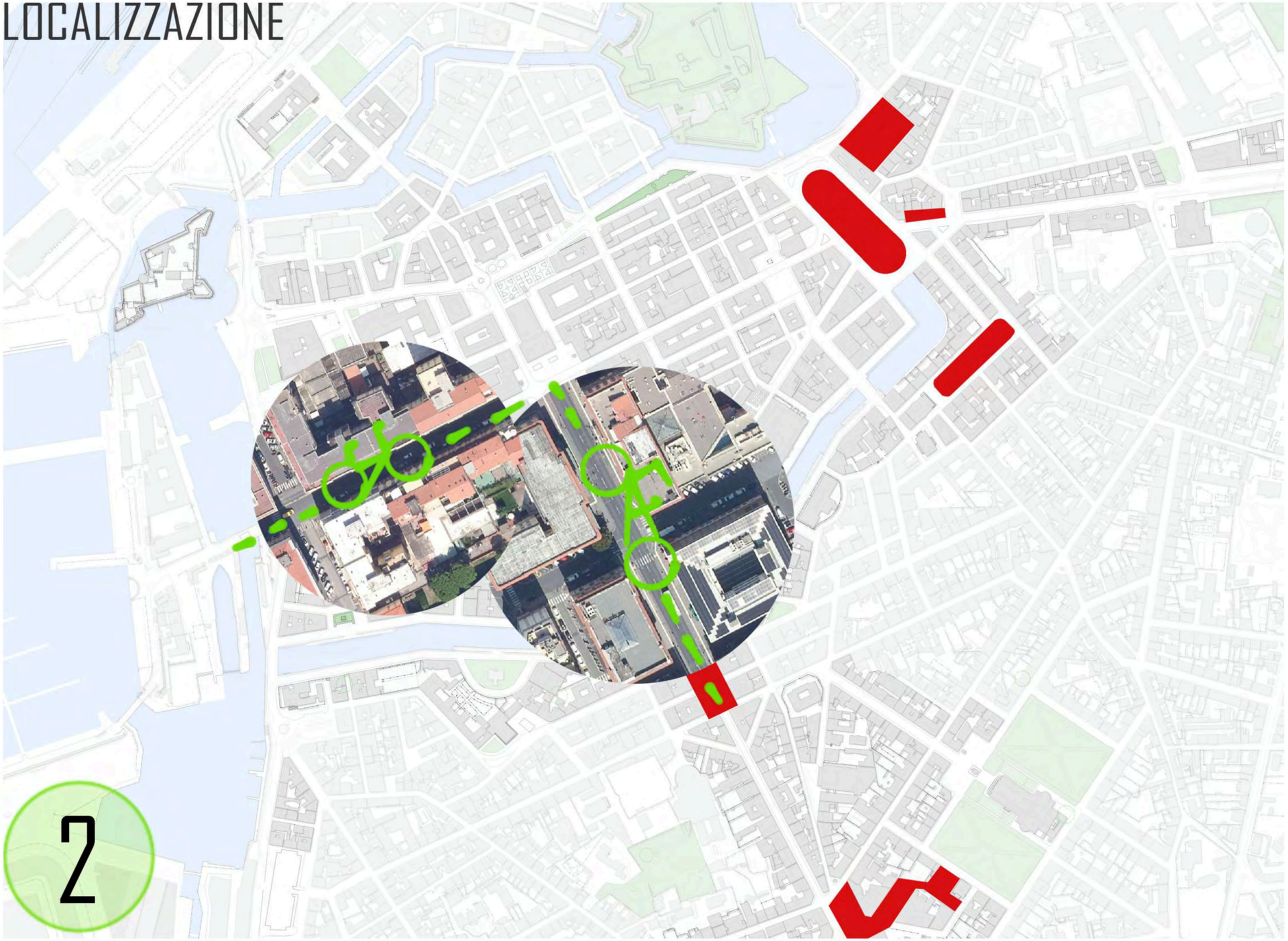
Foto 4: Cartellonistica esplicativa del luogo in cui ci troviamo con accenni storici e foto d'epoca



Foto 5: Totem esplicativo per avere informazioni su dove ci troviamo e punti di interesse vicino

DIS-ORIENTAMENTO

LOCALIZZAZIONE



2

SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1: Piste ciclabili lungo mare



Foto 3: Possibilità di noleggio di monopattini elettrici



Foto 4: Piste ciclabili moderne – Bicycle Snake a Copenaghen



Foto 2

Il miglior sistema per ridurre le emissioni di gas serra, in particolare di CO2 sarebbe quello di aumentare i persorsi ciclabili su tutto il territorio cittadino, sia all'interno del centro urbano che verso le periferie. Riuscendo a collegare tutti i punti strategici della città si otterrebbe un aumento concreto dell'utilizzo della bicicletta. I percorsi potrebbero inserirsi in paesaggi naturali come lungo il litorale livornese, così come all'interno del centro città, studiando dei percorsi nella viabilità esistente, oppure utilizzando nuove teconoglie e sistemi innovativi come una viabilità ponte che si sviluppi al di soprad ella viabilità ordinaria..



Foto 5: Piste ciclabili moderne - Milano

MOBILITA' SOSTENIBILE

LOCALIZZAZIONE



3

SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1: I percorsi pedonali possono seguire linee direzionali dettate dagli assi compositivi del contesto urbano in cui vanno ad inserirsi



Foto 2: I persorsi pedonali possono essere caratterizzati da elementi di arredo che ne conferiscono peculiarità e identificano un luogo specifico



Foto 3: Mediante interventi di Urbanistica Tattica i percorsi pedonali posso creare spazi di incotro e socializzazione



Foto 4: I persorsi pedonali possono essere caratterizzati da elementi di arredo che ne conferiscono peculiarità e identificano un luogo specifico

PERCORSI PEDONALI

LOCALIZZAZIONE



SPUNTI PROGETTUALI



Il superamento del degrado sociale e urbano può avvenire anche attraverso la creazione di spazi pubblici per la socializzazione in cui il cittadinop si senta parte di una comunità in un luogo protetto e stimolante.

Foto 1



Foto 3: Elementi derivanti da un urbanistica tattica in cui vengono inseriti giochi di socializzazione e aggregazione



Foto 4: Elemeni di arredo urbano con inserito il gioco della dama

Foto 2



Foto 5



Inserimento di elementi di arredo urbano come sedute o librerie a cielo aperto



Foto 6: Elemeni di arredo urbano di sedute e giochi per bambini

DEGRADO URBANO E SOCIALE

LOCALIZZAZIONE



5

SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1: L'inserimento dell'elemento acqua genera un abbassamento delle temperatura



Foto 2: Le aiuole rialzate possono contenere terra a sufficienza per poter piantare essenze arboree in caso di luoghi dove non siano possibili operazioni di scavo.



Foto 3: Si possono creare zone ombreggiate attraverso elementi di arredo



Foto 4: Come Foto 2



Foto 5: Spazi verdi mobili



Foto 6: Si possono creare zone ombreggiate attraverso pensiline o tensostrutture

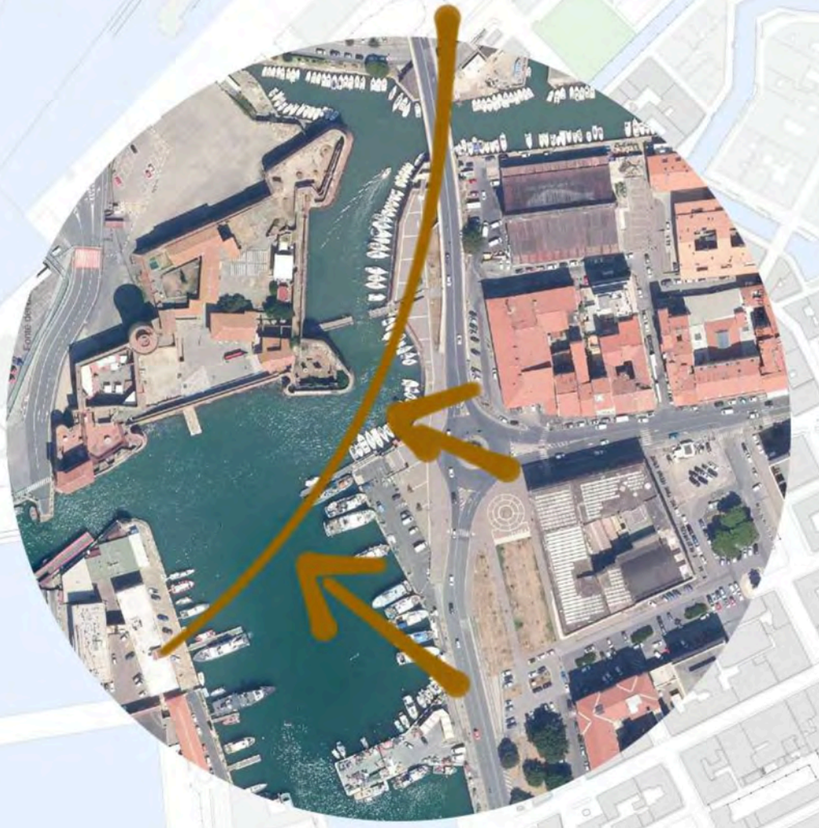


Foto 7: Spazi verdi mobili per creare nuove aree di socializzazione



Foto 8: Come Foto 5

LOCALIZZAZIONE





SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1: Canali a Livorno

Qual è il significato di Genus Loci? Questa espressione latina, che letteralmente significa "lo spirito del luogo", è usata per descrivere l'atmosfera unica e irripetibile di un luogo, che deriva dalla sua storia, dalla sua cultura e dalle sue caratteristiche fisiche. Il Genius Loci non è solo un concetto astratto, ma una realtà tangibile che può essere percepita e interpretata. È quello che rende un luogo speciale e diverso da tutti gli altri, soffermandosi a guardarlo nella propria bellezza enfatizzandola o caratterizzandola con elementi unici e particolari.

Foto 2: Cerreto Guidi



Foto 3: Percorso sensoriale a Imer, località "Peze"





Foto 4: Lago Santa Croce, Alpago



Foto 5: Big Bench a Roccavignale (Savona)

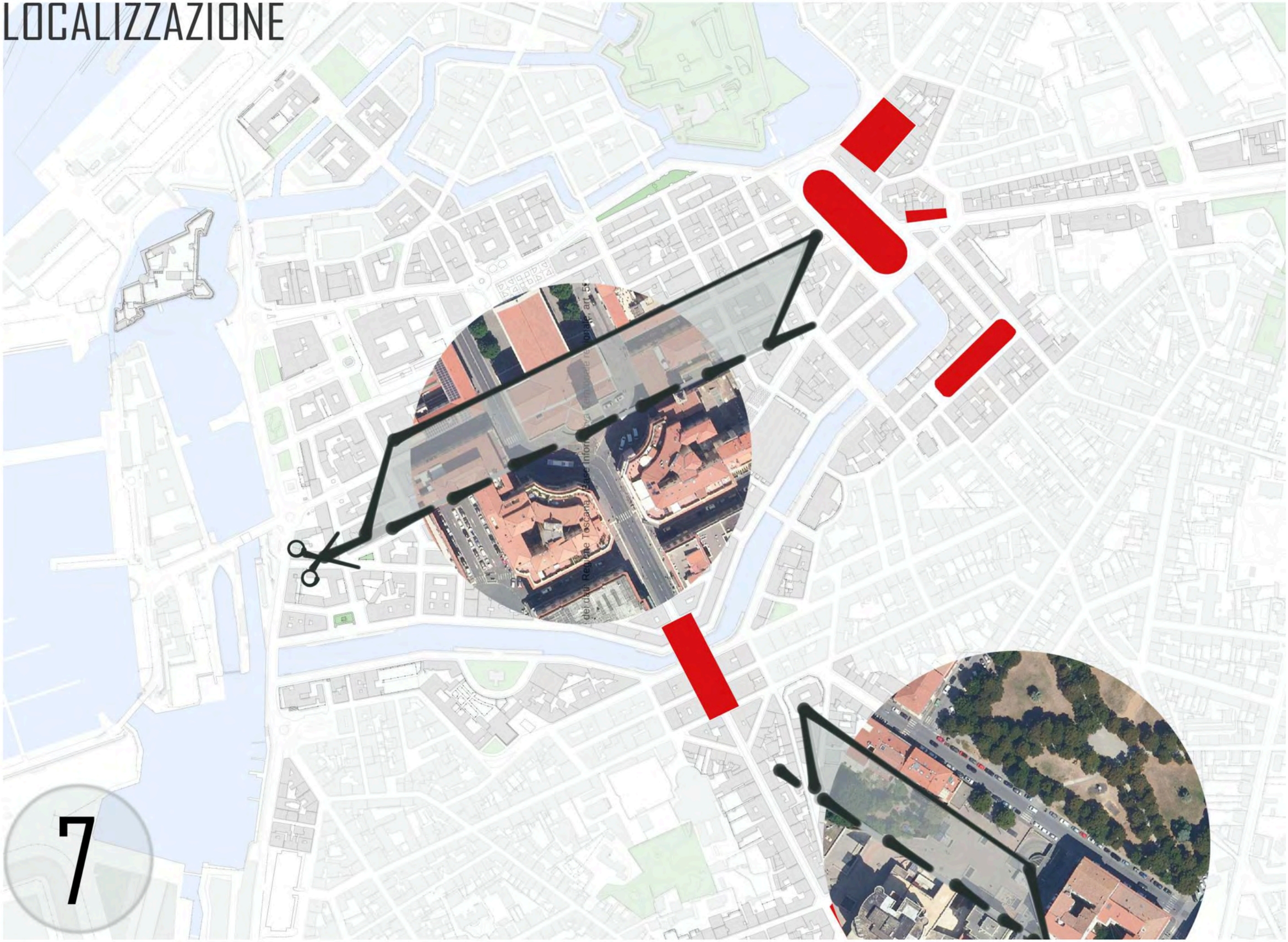


Foto 6: Canali a Livorno



Foto 7: Big Bench a Dogliani (Cuneo)

LOCALIZZAZIONE



SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1 Elementi di Street art



Foto 2 Parete verde

Nelle situazioni di retro, in cui il rischio è quello che lo spazio venga percepito come abbandonato e quindi ne venga fatto un utilizzo improprio sentendosi in un contesto estraniante; possono essere utilizzati elementi di street art, oppure arredi urbani o verde decorativo per riqualificare lo spazio e dargli nuova identità.

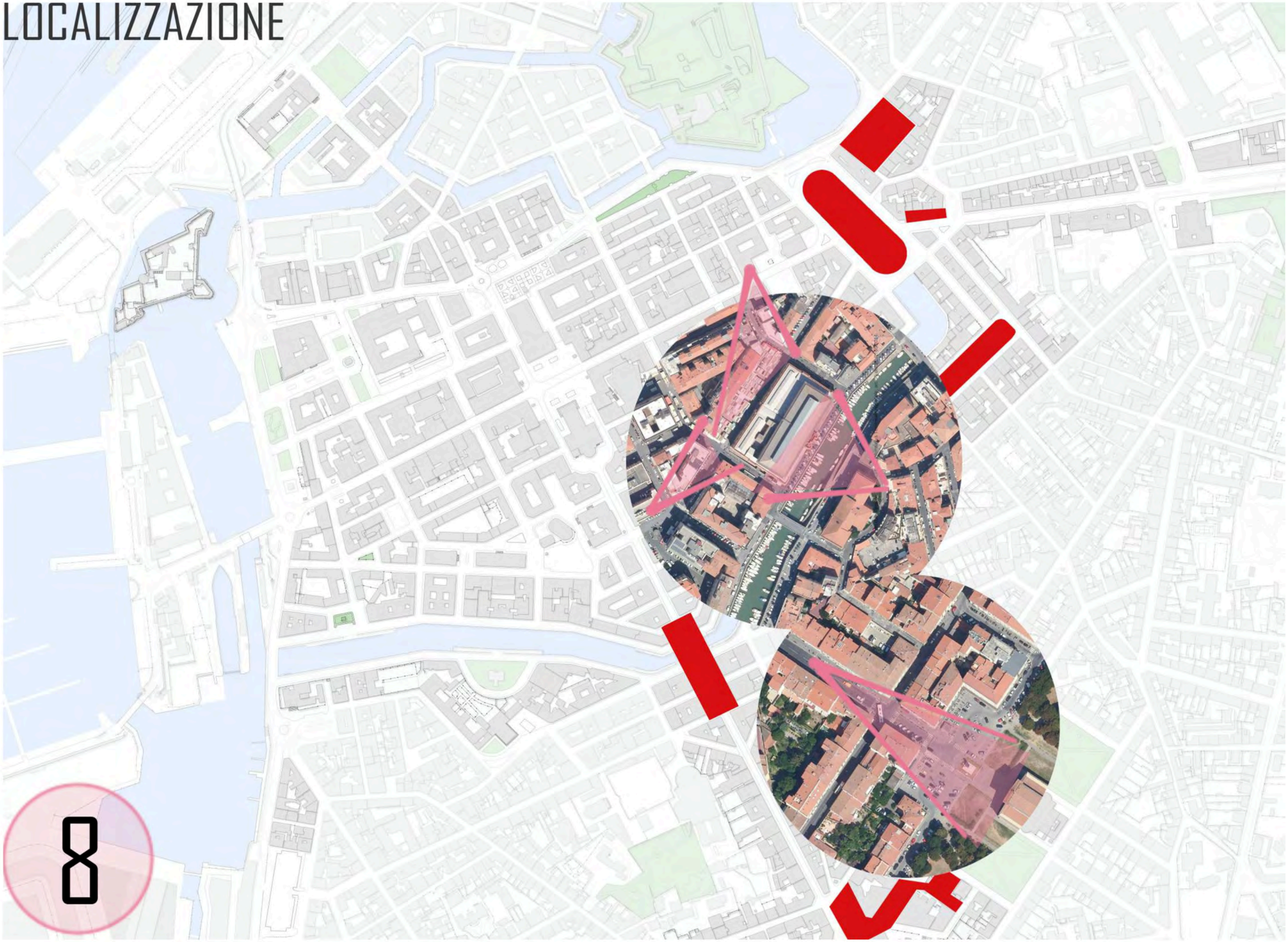


Foto 3 Valorizzazione delle componenti funzionali



Foto 4 Giardino verticale Caixa Forum, Madrid - Patrick Blanc

LOCALIZZAZIONE



SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1 Piazza San Giovanni in Laterano Roma

"Fiumi di vita": così l'urbanista e scrittore William (Holley) White chiamava poeticamente le strade della città. Gli spazi pubblici sono grandi equalizzatori, territori in cui lo status sociale, l'istruzione e il reddito non giocano un ruolo. Permettono a ciascuno di noi di sentire ed esprimere il proprio diritto alla città.
Così uno spazio pubblico più aperto riesce a far splendere anche le facciate dei palazzi che lo circoscrivono.



Foto 2 Piazza Martiri del 7 luglio (RE)

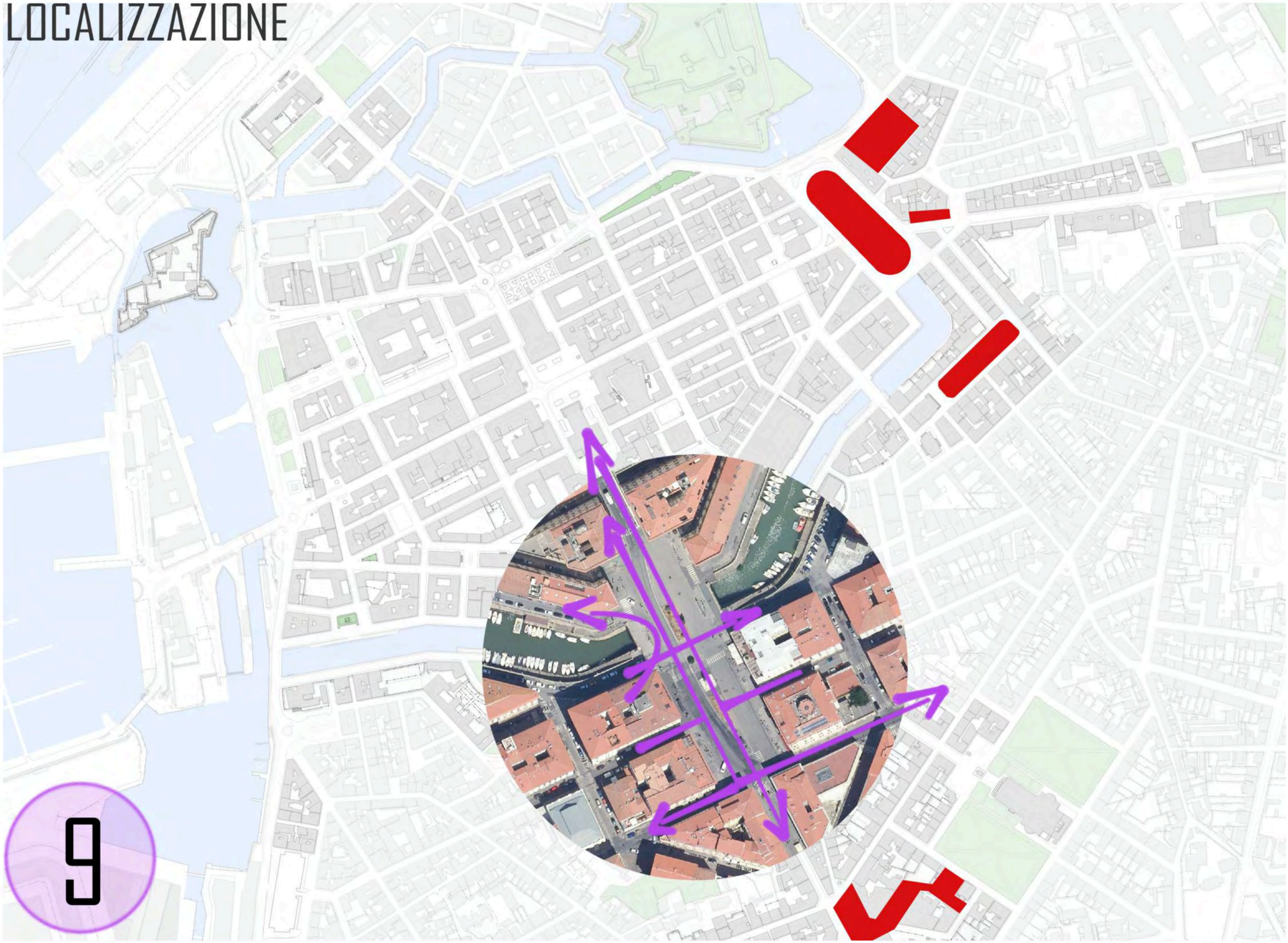


Foto 4 Giorgio De Chirico - Piazza d'Italia

Foto 5 - Gibellina Nuova (TP)



LOCALIZZAZIONE



9

SPUNTI PROGETTUALI



Foto 1: La promiscuità dei percorsi può essere risolta tramite un utilizzo differenziato del materiale della pavimentazione e di elementi di arredo urbano, come ad esempio aiuole verdi o fontane, oppure sedute che individuano i percorsi.



Foto 2: La pavimentazione può avere materiali diversificati, questo non solo per valenza architettonica ma anche funzionale, andando a indicare la destinazione del percorso, che possa essere pedonale, ciclabile o anche a servizio dei mezzi di trasporto urbani.

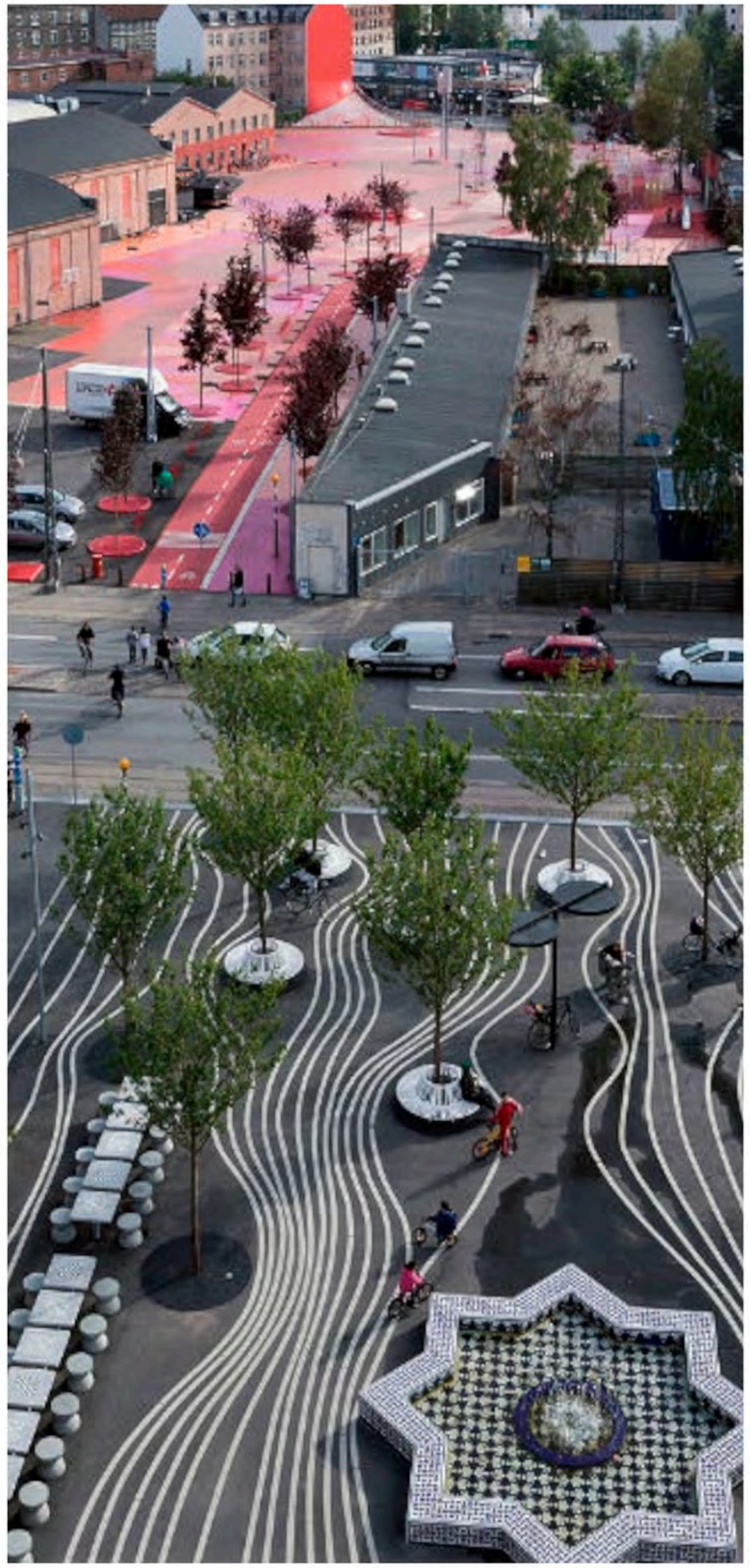
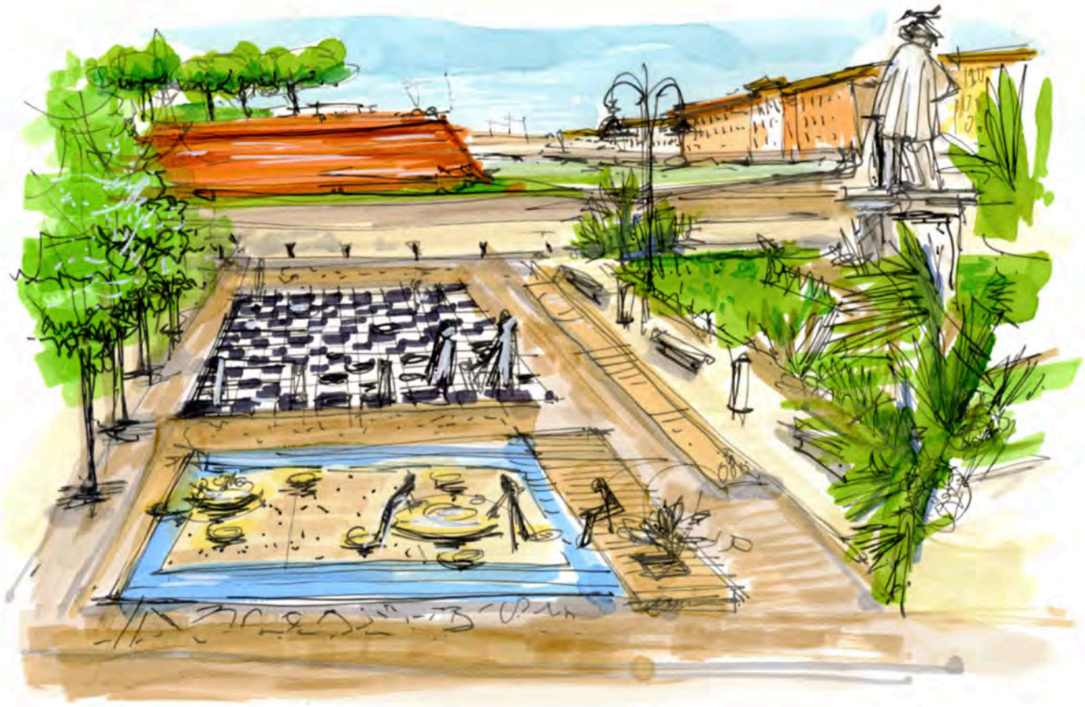


Foto 3: I percorsi posso essere individuati anche tramite l'utilizzo di colore con cui differenziare le varie funzioni

PROMISCUITA'

INPUT PROGETTUALI

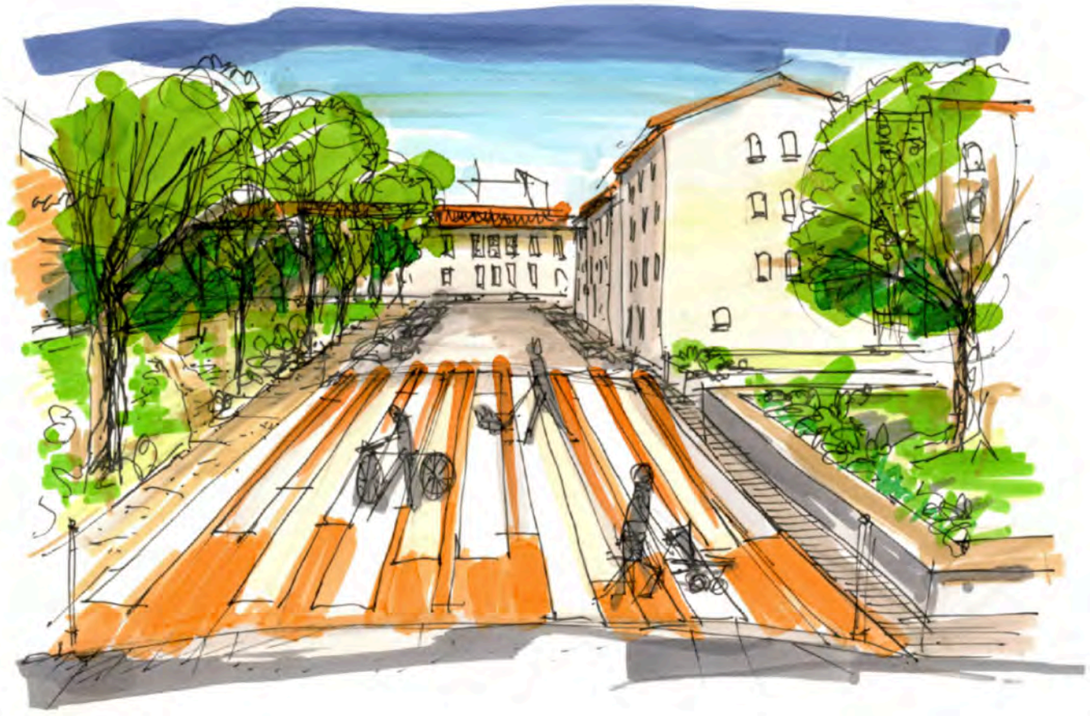




Nel Febbraio 2025 la Giunta Comunale ha definito delle fasi operative per la riqualificazione della Piazza Garibaldi e la redazione del masterplan a cui, nel Luglio 2025, ha annesso anche Piazza XX Settembre attraverso interventi collegati per la rigenerazione materiale e immateriale dei luoghi.
Nell'ottica dello sviluppo sostenibile il seguente documento si prefigge di avviare azioni di rigenerazione e riqualificazione di porzioni connesse di città con soluzioni che riconoscano l'identità dei luoghi e dei suoi abitanti caratterizzate da una duttilità fondamentale per permettere al sistema urbano di evolvere naturalmente.

Ognuno dei luoghi presi in esame presenta, in connessione con l'immediato intorno, criticità legate ad esempio a situazioni di degrado urbano e sociale, problematiche ambientali quali le isole di calore e percorsi di mobilità sostenibile, o ancora la non valorizzazione di prospettive e punti panoramici.
Per ciascuna di queste tematiche sono stati **valorizzati elementi già presenti nella geografia del posto e delle limitrofe vicinanze con spunti progettuali e ragionamenti grafici.**

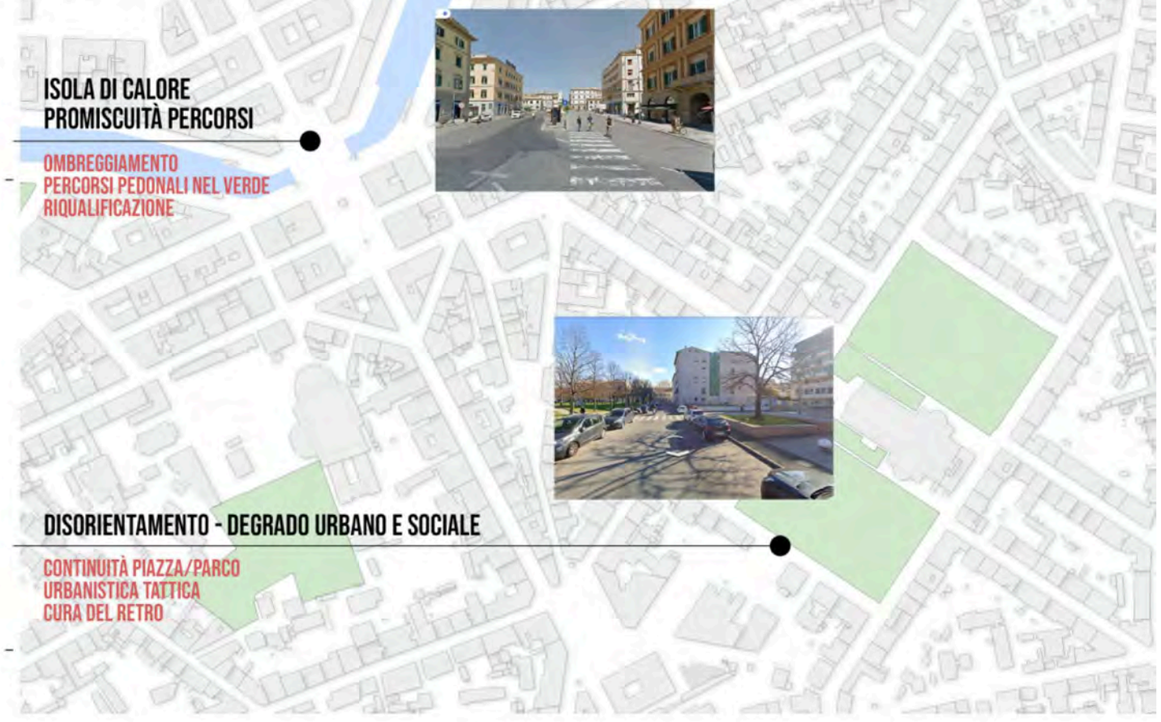




Piccoli elementi e accorgimenti per permettere alla cittadinanza di riappropriarsi di quei luoghi che, anche nella storia della città, hanno significato tanto e che potrebbero arricchire la quotidianità degli abitanti, creare luoghi di libertà di espressione e nuova socialità.

Grandi opere di risistemazione dello spazio in un'ottica più ampia di riqualificazione urbana dell'intorno con il medesimo obiettivo di guadagnare vita condivisa delle persone che vi transitano, stazionano, vivono e si nutrono della democrazia sociale.

Nelle more del masterplan, **un progetto pilota precursore dell'azione congiunta premessa, è definito dalla demolizione di alcune baracchine in legno presenti in Piazza Garibaldi**, per migliorare le condizioni di degrado della stessa e verificare l'efficacia del metodo proposto.
Il contesto urbano in questo caso è di particolare pregio: lungo il fosso reale, davanti alla fortezza nuova e parallela alla Piazza della Repubblica, l'ambiente è anche però caotico e poco amicale per le persone che vi si affacciano e necessita di azioni di rigenerazione che non può limitarsi all'area della piazza ma devono essere estendersi al più ampio contesto, con una progressione di interventi fra di loro collegati.



AMBITO REPUBBLICA/GARIBALDI



AMBITO
PIAZZA DELLA REPUBBLICA/GARIBALDI



AMBITO
PIAZZA DELLA REPUBBLICA/GARIBALDI

FASI OPERATIVE
AMBITO REPUBBLICA/GARIBALDI



PIAZZA GARIBALDI
FASE 1-PEDONALIZZAZIONE



PIAZZA GARIBALDI
FASE 1a-URBANISTICA TATTICA



PIAZZA GARIBALDI
FASE 2-DEMOLIZIONE BARACCHINE



PIAZZA GARIBALDI

FASE 3-NUOVA PAVIMENTAZIONE PEDONALE



PIAZZA GARIBALDI - PLANIMETRIA

PIAZZA GARIBALDI-AREE FUNZIONALI



PIAZZA GARIBALDI - SOSTA

ARREDO INTEGRATO





ARREDO-INSTALLAZIONE ELEMENTO ATTRATTIVO



CREAZIONE DI LUOGHI DI SOSTA



INCENTIVARE LA SOCIALITA'

GIOCHI INTEGRATI NELLE PAVIMENTAZIONI









PIAZZA GARIBALDI - GIOCHI

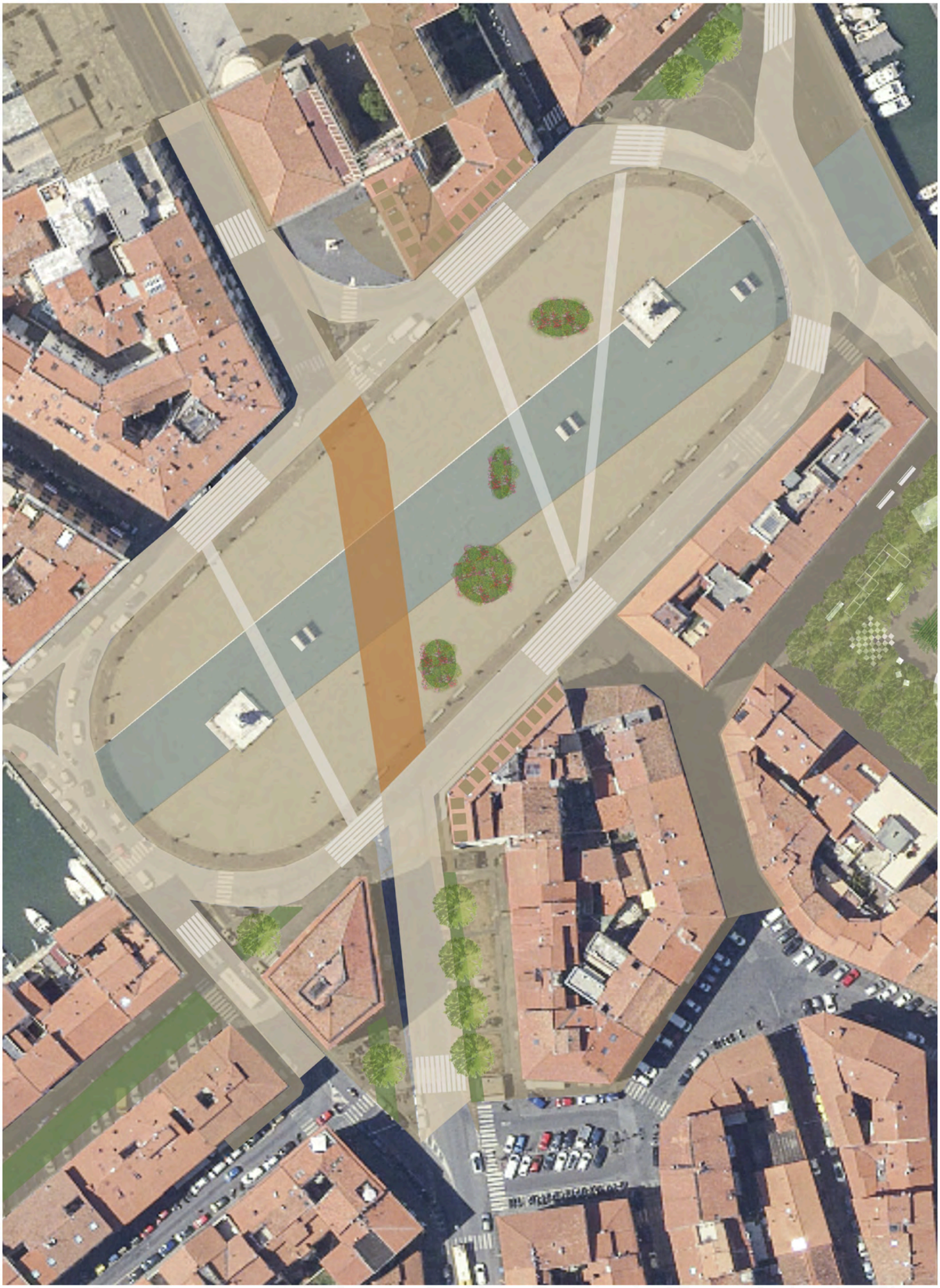
PIAZZA GARIBALDI - SPETTACOLI

ARREDI DEDICATI PER VALORIZZARE LE INIZIATIVE





AMPLIAMENTO AREA DEDICATA AGLI SPETTACOLI



PIAZZA REPUBBLICA - PLANIMETRIA

PIAZZA REPUBBLICA-AREE FUNZIONALI

AREA PANORAMICA

GREENWAY

SOSTA

DEHOR

GREENWAY

DEHOR

DEHOR

GREENWAY

Percorsi carrabili

SOSTA

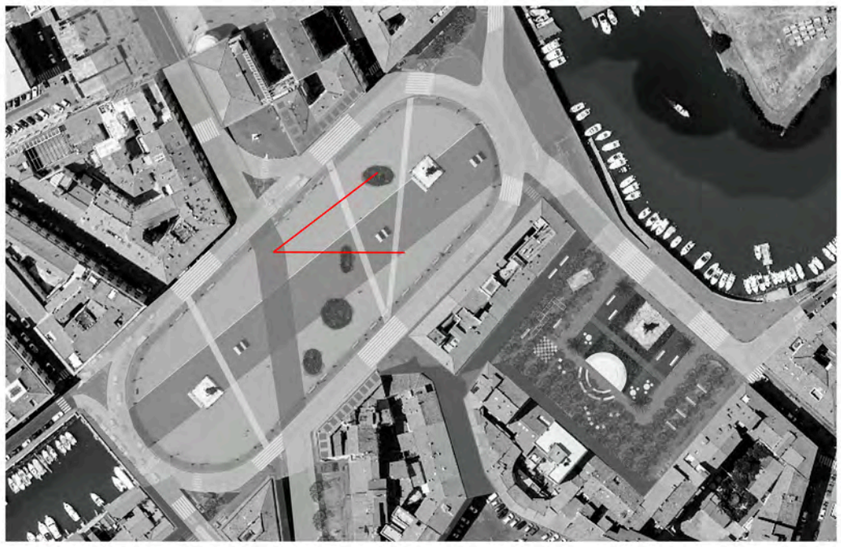
Percorsi pedonali

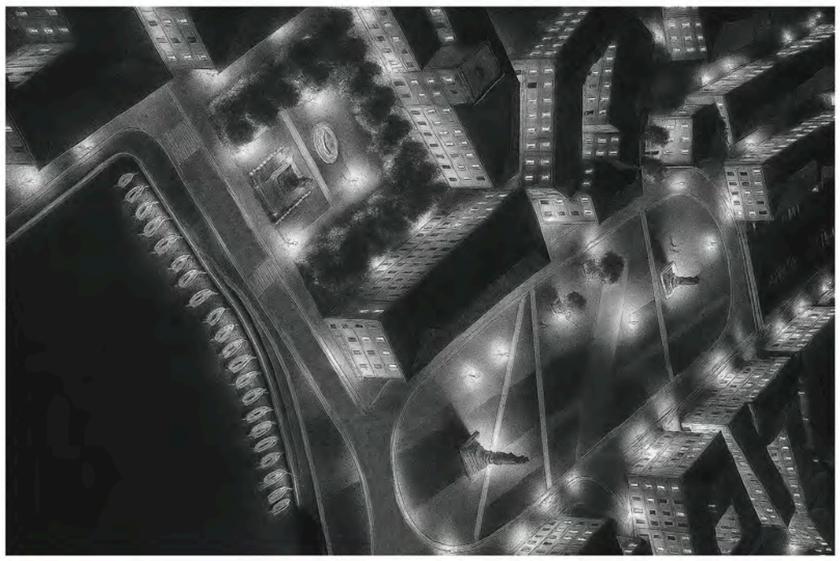
PIAZZA DELLA REPUBBLICA - SPUNTI

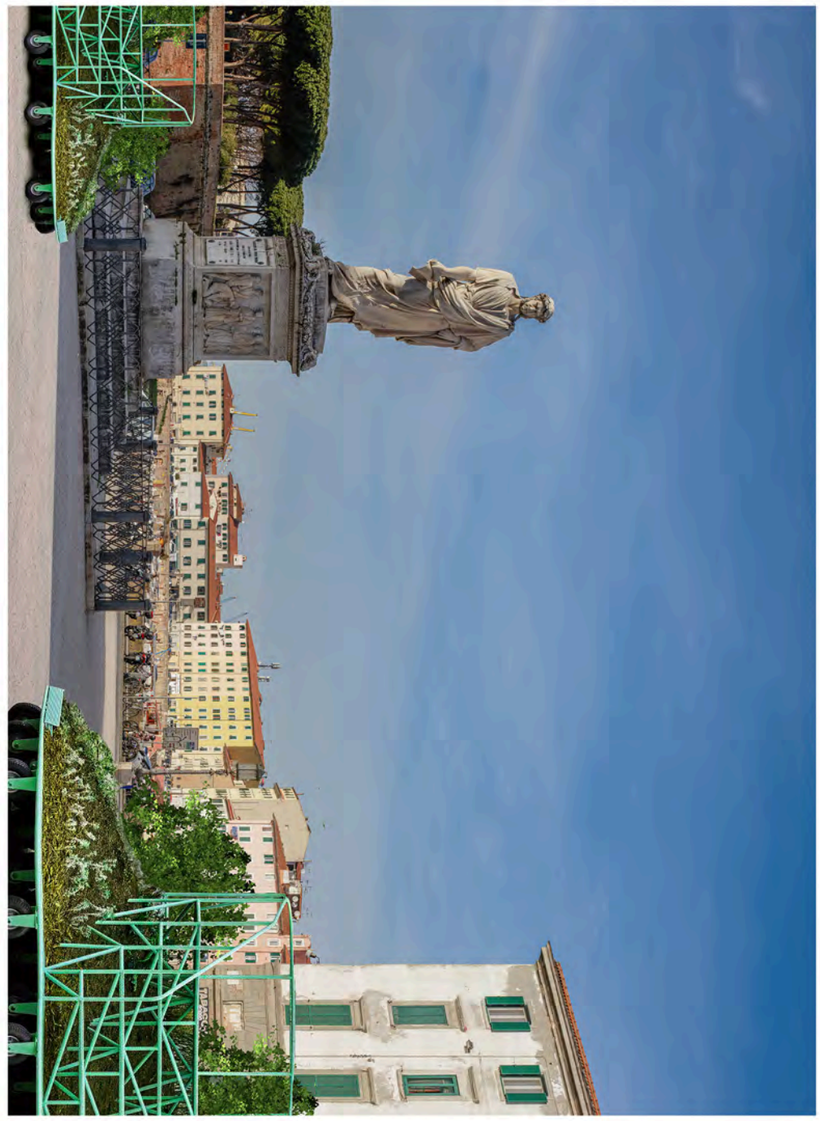
VALORIZZAZIONE DELLE PROSPETTIVE

GIARDINI SU RUOTE PER IDENTIFICAZIONE GREEN WAY

IDENTIFICAZIONE DEI PERCORSI E DEL FOSSO







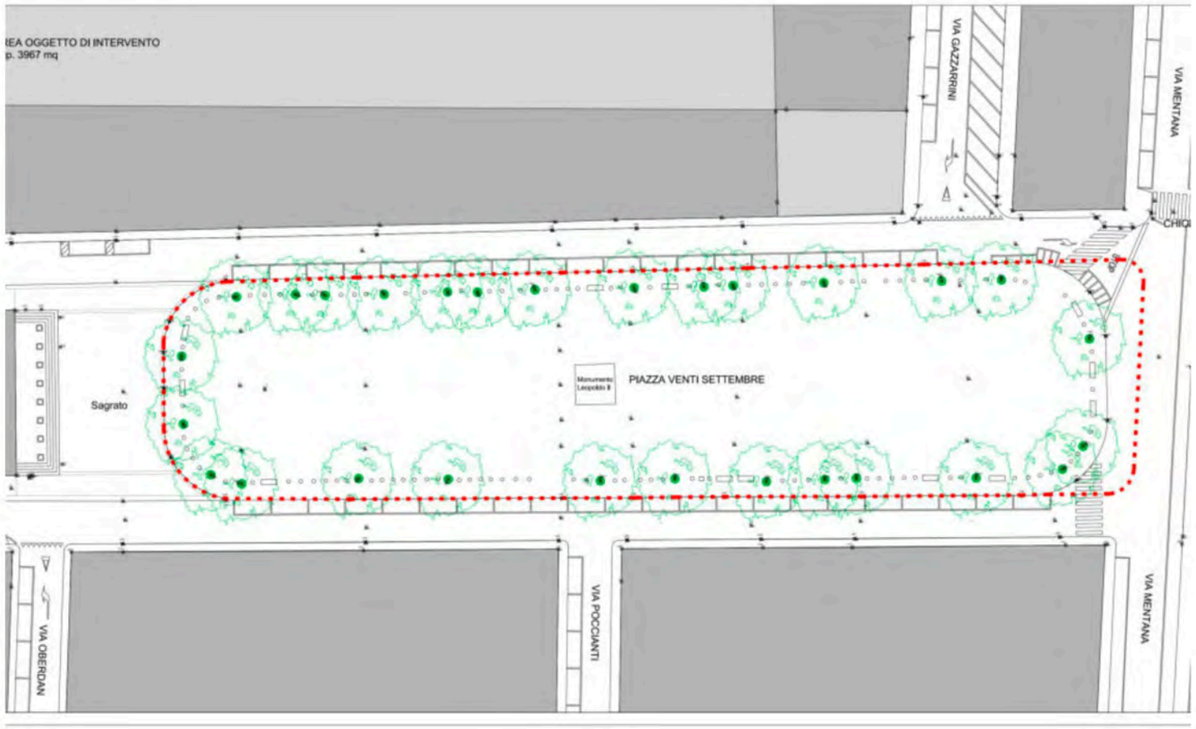
FOTOINSERIMENTI E RENDER

PROGETTAZIONI PARALLELE NELL'AMBITO DEL MASTERPLAN

PIAZZA XX SETTEMBRE



FOTO STATO ATTUALE

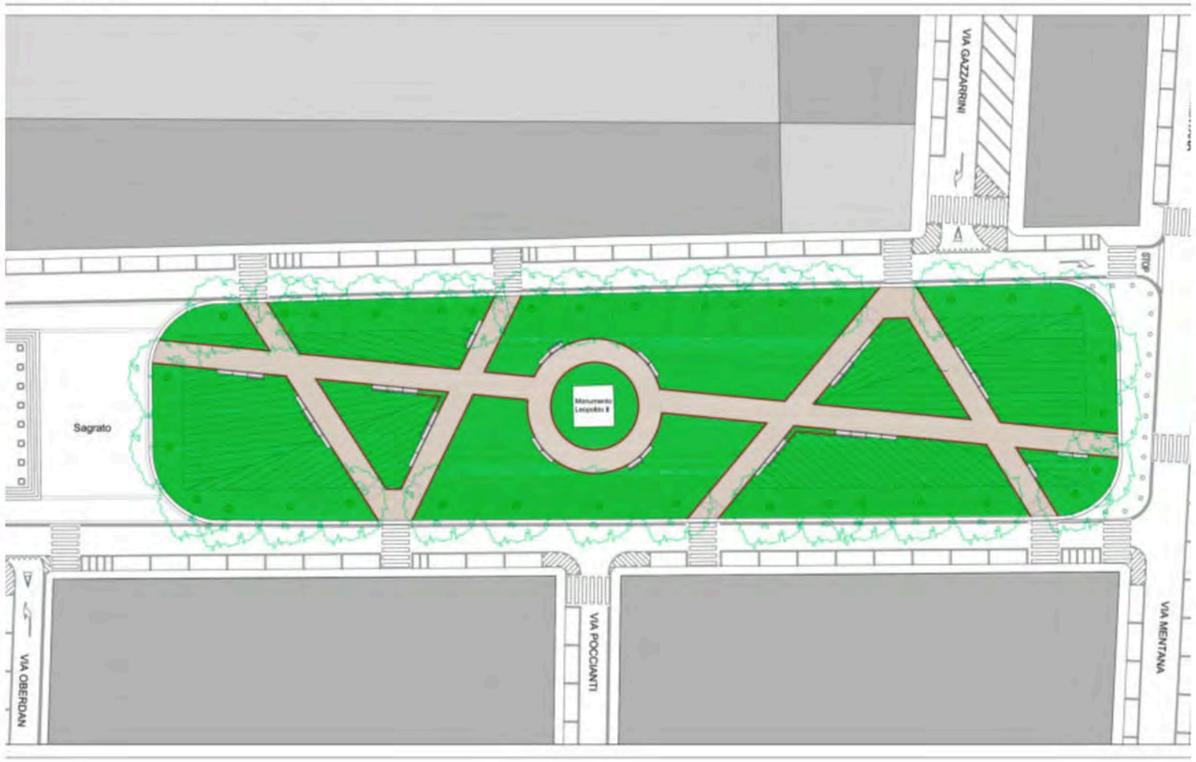


PLANIMETRIA STATO ATTUALE

RENDER DI PROGETTO



PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO



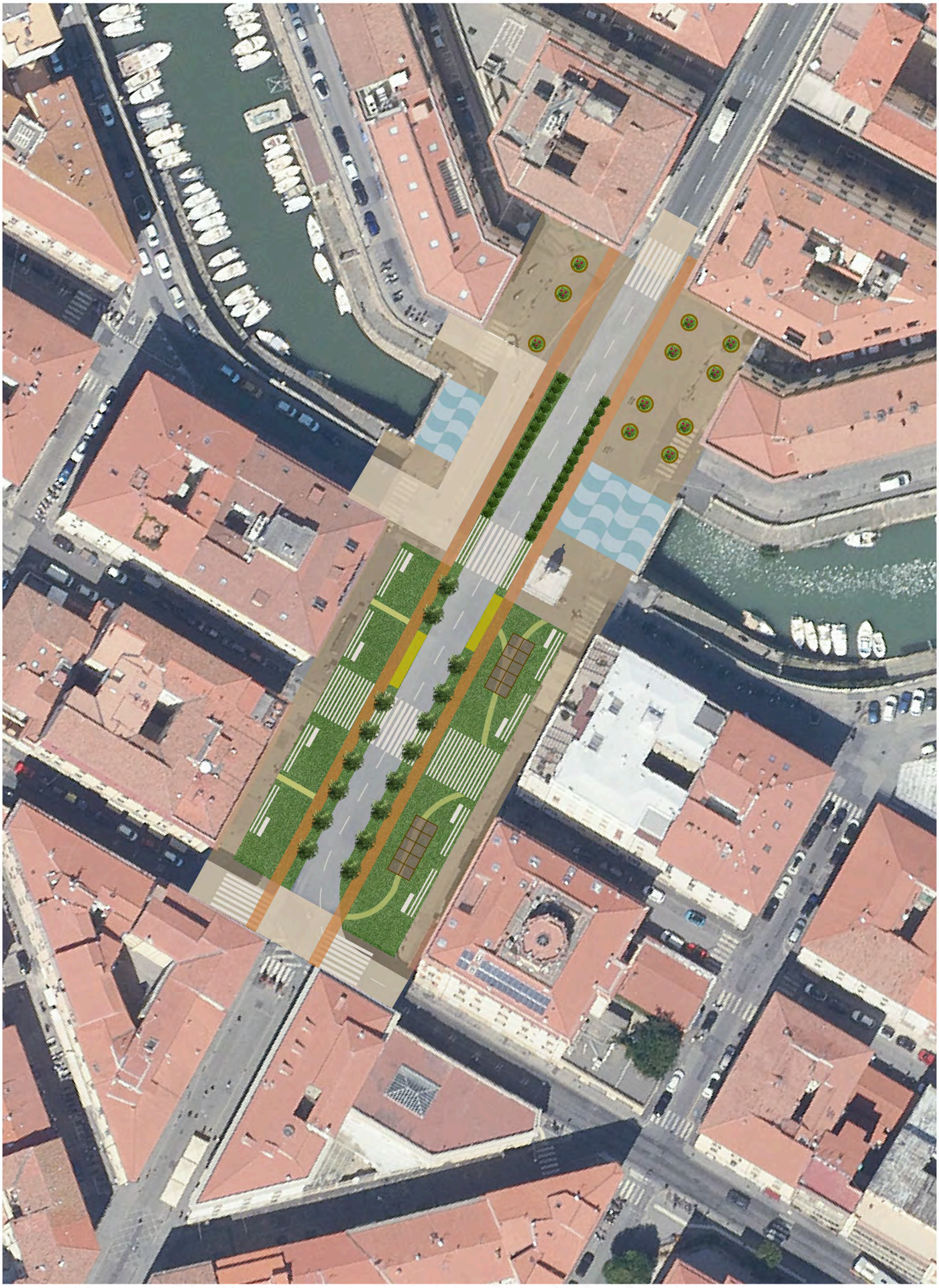
AMBITO CAVOUR / ATTIAS



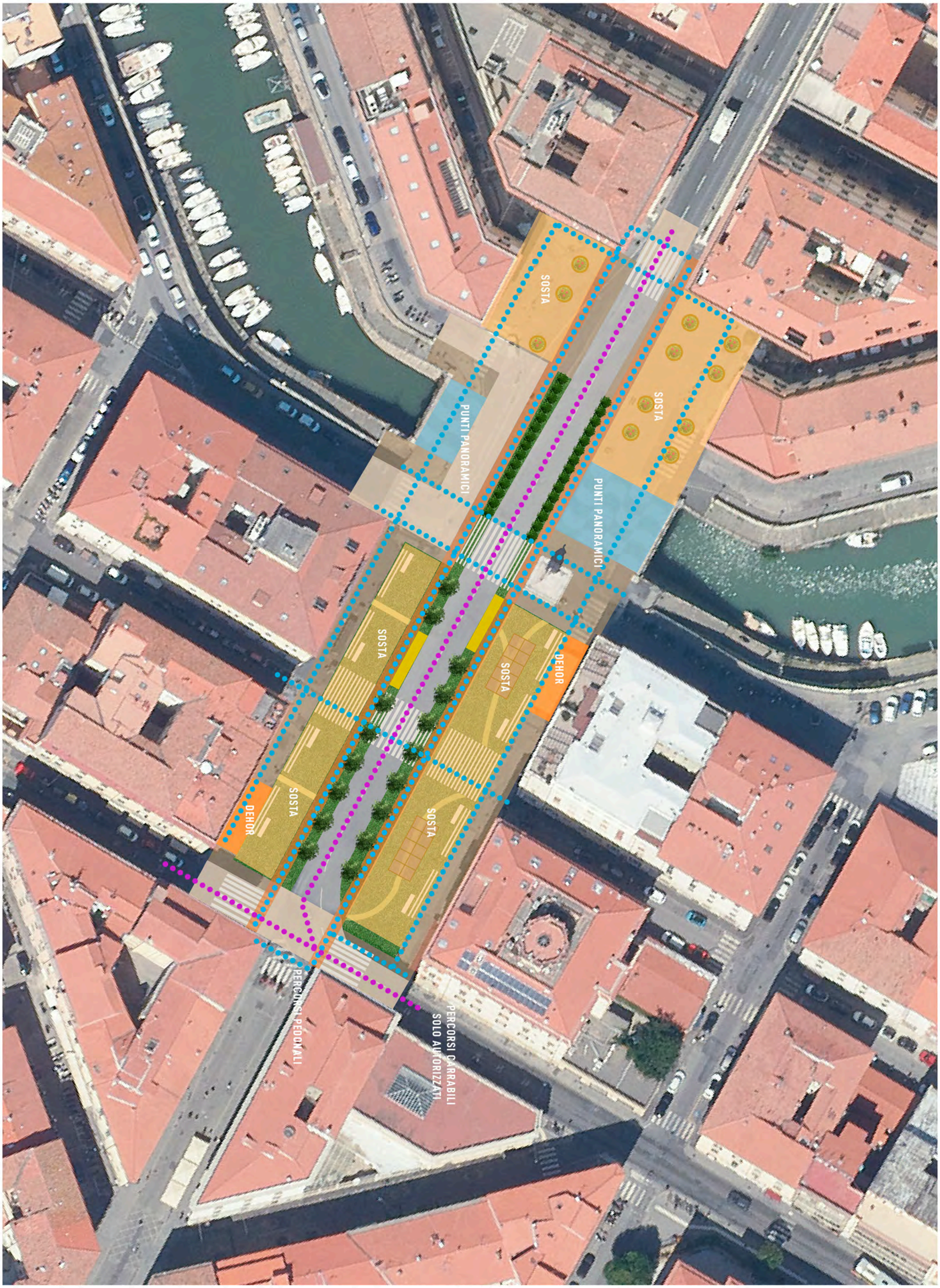
AMBITO
PIAZZA CAVOUR / PIAZZA ATTIAS



AMBITO
PIAZZA CAVOUR / PIAZZA ATTIAS



PIAZZA CAVOUR - PLANIMETRIA

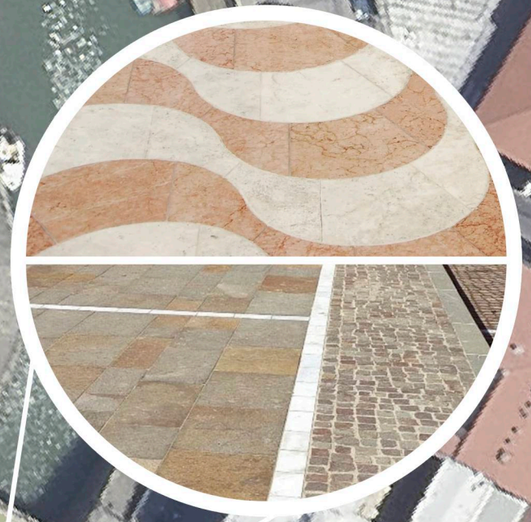


PIAZZA CAVOUR-AREE FUNZIONALI

PIAZZA CAVOUR - SPUNTI

VALORIZZAZIONE DI PERCORSI E VISUALI





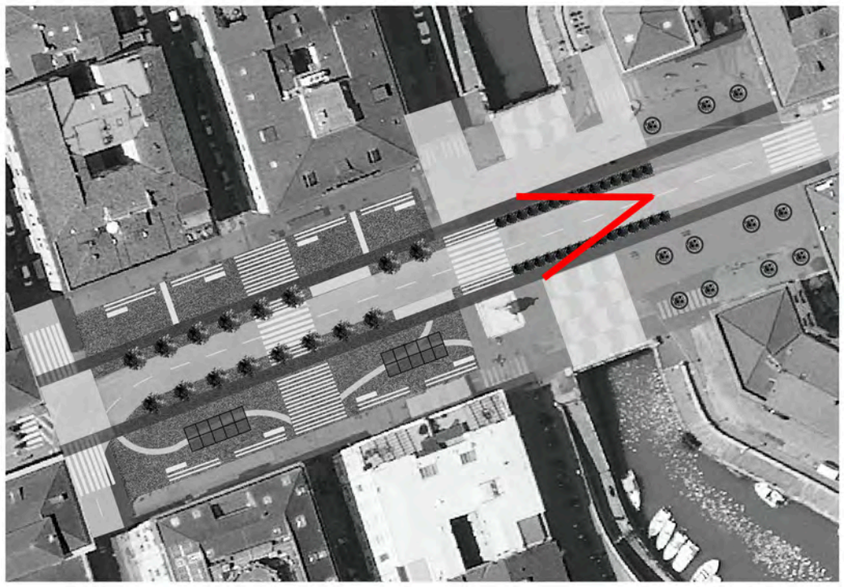


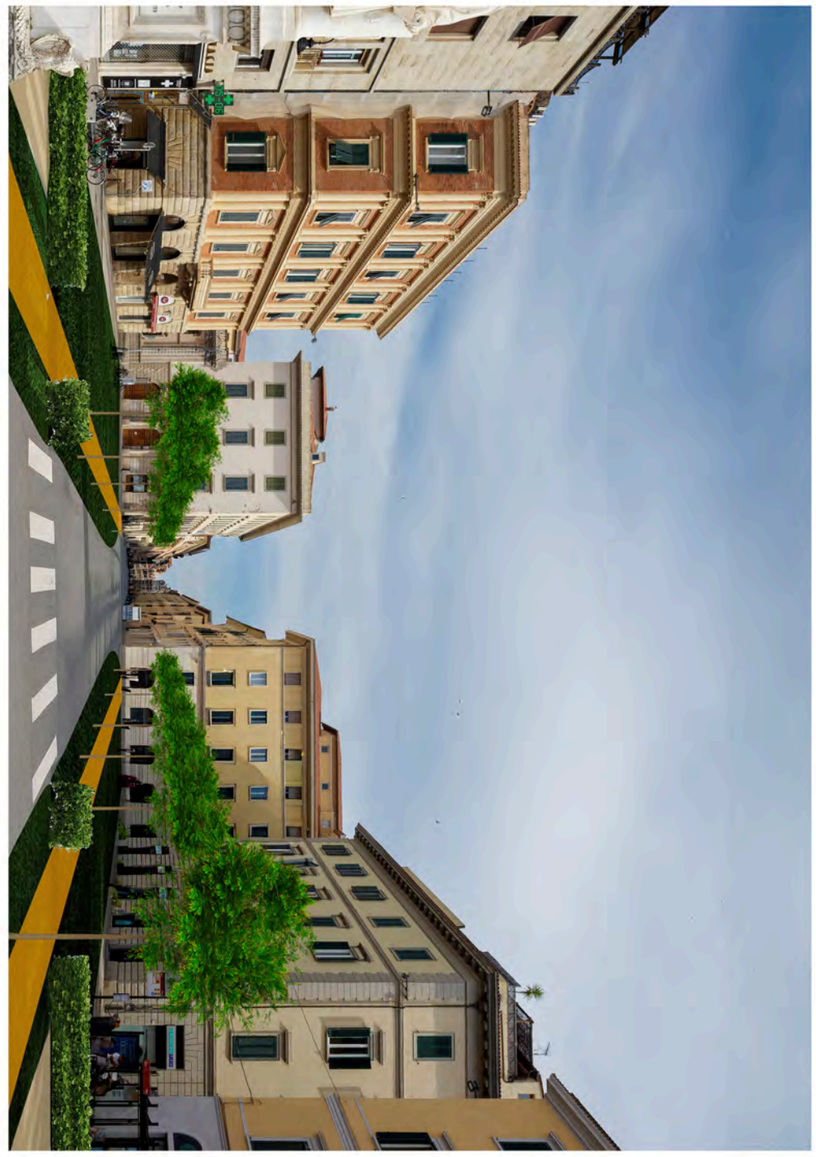
ARREDO URBANO DI CONTINUITA'

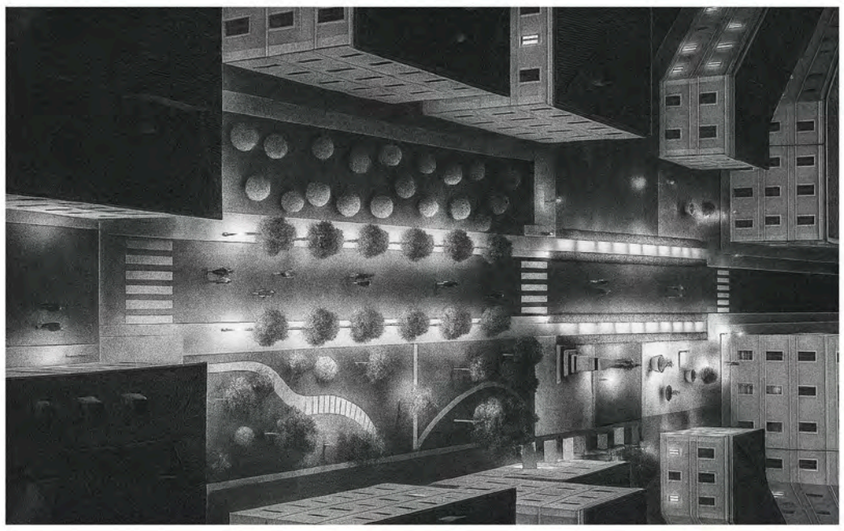
ISOLA DI CALORE E VERDE URBANO



INTEGRAZIONE PERCORSI E VERDE







FOTOINSERIMENTI E RENDER

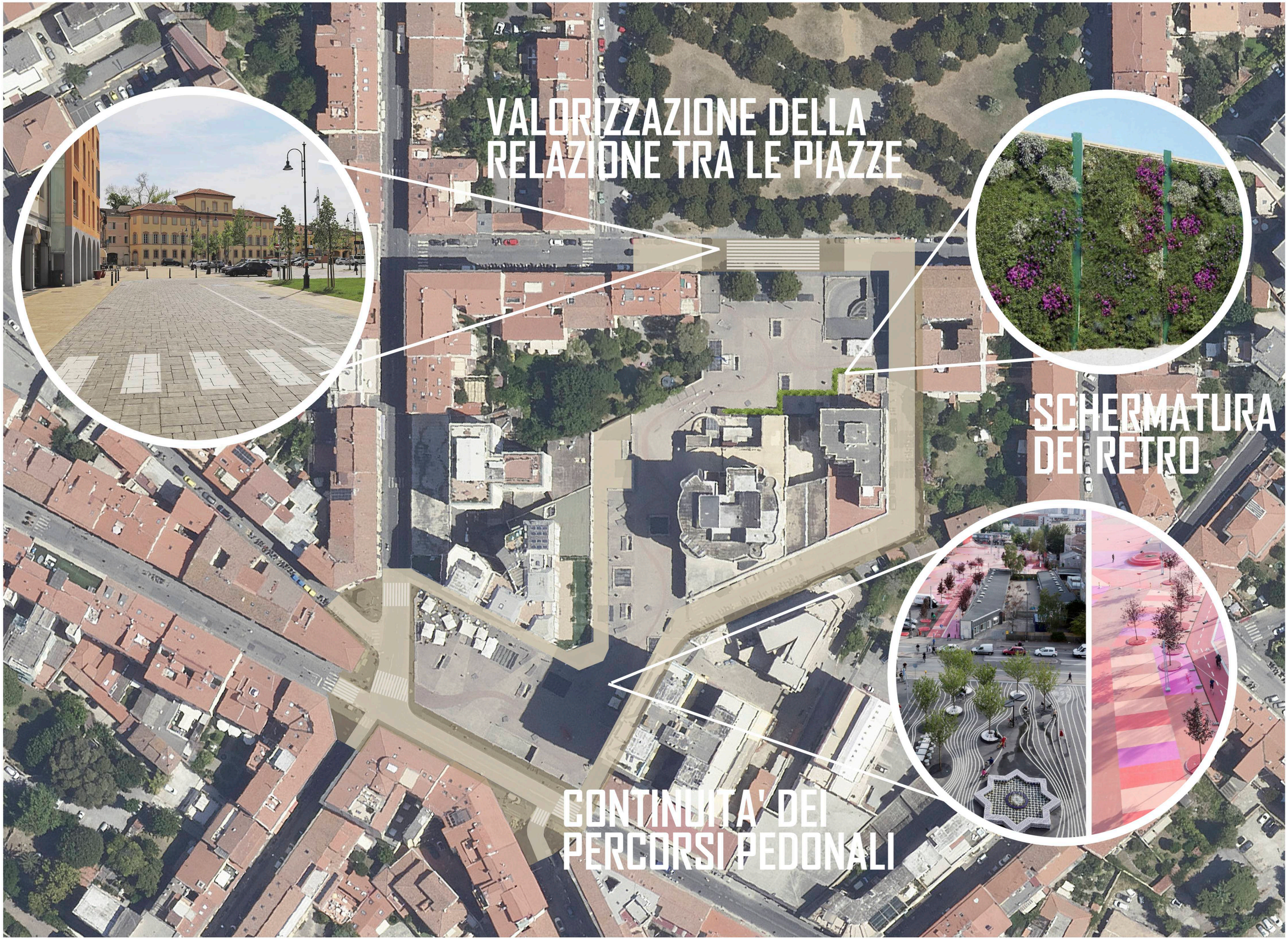


PIAZZA ATTIAS - PLANIMETRIA



PIAZZA ATTIAS-AREE FUNZIONALI

PIAZZA ATTIAS - SPUNTI



BIBLIOGRAFIA QUADRO STORICO

Fonti bibliografiche

D.MATTEONI, Livorno, la costruzione di un'immagine – I palazzi di città, Arti grafiche Amilcare Pizzi S.p.A.,1999

D.MATTEONI, Livorno in Le città nella storia d'Italia, Editori Laterza

R.CIORLI, P.MANCINI, Uno spazio denominato piazza, Editrice Nuova Fortezza, Livorno, 1990

P.TALA', M.DE LUCA, Le mura intorno. Sulle tracce delle antiche fortificazioni di Livorno, Edizioni Bandecchi & Vivaldi, Pontedera, 2000

A.CININI, Luigi Bettarini, architetto granducale nella Livorno dell'Ottocento, in Studi Livornesi, Vol. I, 1986, Ugo Bastogi Editore, Livorno

Livorno - Storia di Ville e Palazzi, Cassa di risparmio di Livorno S.p.A., Pacini Editore, 1994

A.GIOLI, La città e la sua immagine nelle riviste illustrate: "Le cento Città d'Italia" (1887), Nuovi Studi Livornesi, vol. XIX, anno 2012

G.PIOMBANTI, Guida storica ed artistica della città e dei dintorni di Livorno, Arnaldo Forni Editore, 2003

P.VOLPI, Guida del forestiere per la città e contorni di Livorno, Livorno, 1846

C.NOCERINO, 28 maggio 1943, Editrice Nuova Fortezza, Livorno 1994

G.RAZZAGUTA, Livorno Nostra, Editrice Nuova Fortezza

S.CECCARINI, Da via delle Quattro Cantonate a via Cairoli: storia di una strada tra Cinquecento e Novecento, parte prima, Il Pentagono, 6, Luglio 2012, p. 8-10

S.CECCARINI, Da via delle Quattro Cantonate a via Cairoli: storia di una strada tra Cinquecento e Novecento, parte seconda, Il Pentagono, 7, Agosto-Settembre 2012, p. 6-9

A.TEOLI, L'abbattimento del Rivellino del Casone e la costruzione di Piazza Cavour, luglio 2016, https://antoniateoli.blogspot.com/2016/07/labbattimento-del-rivellino-del-casone.html

A.TEOLI, Villa Attias, A Livorno per caso, novembre, 2016, https://antoniateoli.blogspot.com/2016/11/villa-attias.html

L.CANESSA, Livorno. Piazza Cavour ieri e oggi, Ed. Quadrifoglio, Livorno non stop, dicembre 2023, https://www.livornononstop.it/2023/12/28/livorno-piazza-cavour-ieri-e-oggi/

Fonti per materiale iconografico

[1] Biblioteca Labronica F.D.Guerrazzi, Villa Fabbricotti, Album Pelosini 11 e 12

[2] D.MATTEONI, Livorno, la costruzione di un'immagine – I palazzi di città, Arti grafiche Amilcare Pizzi S.p.A.,1999

[3] A.TEOLI, Villa Attias, A Livorno per caso, novembre, 2016, https://antoniateoli.blogspot.com/2016/11/villa-attias.html

[4] Biblioteca Labronica F.D.Guerrazzi, Villa Fabbricotti, FOTO – SL

[5] P.DAMARI, Livorno immagini di ieri e di oggi, Editrice "Il Quadrifoglio", Livorno, 2009

SITOGRAFIA E ICONOGRAFIA

PROMISCUITA'

Foto 1 – 2: Progetto di Gianluca Vetruccio, Luigi Maggiore e Simone Ravarino Architetti, Riqualifiazione e valorizzazione urbana di Piazza della Libertà e vie collegate, Trezzo sull'Adda (MI),
https://www.archilovers.com/projects/284844/1-premio-progetto-di-riqualificazione-e-valorizzazione-urbana-di-piazza-della-liberta-e-vie-collegate.html
Foto 3: Progetto di due studi di archietettur BIG e Topotek1 e degli artisti Superflex, progetto per il parco urbano SuperKilrn nel quartiere multietnico di Norrebro a Copenaghen,
https://bustler.net/news/2761/copenhagen-s-superkilen-urban-park-by-big-topotek1-superflex

PERCORSI PEDONALI

Foto 1: Progetto per Parco urbano multifunzionale del ecosostenibile, progetto di Architetti Milano, Giuseppe Ruocco, Giovanni Chiumiento, Federica Sommelia, Comune di Acerra (NA),
https://www.pasqualemianostudio.com/portfolio/parco-urbano-multifunzionale-ed-ecosostenibile-parco-akeru/
Foto 2: Progetto di pedonalizzazione di plazza Verdi, La spezia. Progetto dell'architetto Giannantonio Vannetti e dell'artista Daniel Buren.
https://www.cittadellaspezia.com/2010/06/08/il-progetto-di-piazza-verdi-alla-facolt-di-architettura-del-politecnico-di-milano-62967/
Foto 3: Patto di collazione Comune di Milano, Studio Apicultura Workshop, realizzazione collettiva "Colora la strada", 2019.
https://www.comune.milano.it/web/patti-di-collaborazione/archivio/via-reni
https://www.fucsina.it/coloriamo/
Foto 4: Riqualificazione di Puerta Puchena, Almerla, Spagna. Progetto di Paauw architecture, 2005.
https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2023/03/29/riumanizzare-lo-spazio-pubblico-14-piazze-pedonalizzate.html

DEGRADO SOCIALE

Foto 1: Progetto inserito al seguente link
https://www.bioedilprogetti.com/magazine/urbanistica-tattica-ridefinire-il-ruolo-delle-strade-e-migliorare-la-vivibilita-del-quartiere/
Foto 2,4 e 6: Progetto di riqualificazione urbana in Russia,
https://addawards.ru/winners/2016/21486/
Foto 3: Comune di Milano, intervento di urbanistica tattica in Piazza Dergamo,
https://www.ilpost.it/2019/11/09/urbanismo-tattico/
Foto 5: Urbanistica tattica come rigenerazione urbana
https://futuracity.altervista.org/urbanistica-tattica-un-nuovo-modo-di-fare-urbanistica/

DISORIENTAMENTO

Foto 1:https://www.orvietonews.it/economia/2017/11/07/nuova-segnaletica-turistica-ad-allerona-la-bellezza-ora%20e-a-portata-di-smartphone-58250.html
Foto 2: Progetto di Luke Jerram Studios – Palm Temple
https://www.facebook.com/streetartutopia/photos/6-pics-httpsstreetartutopiacomthe-palm-templepublic-art-comes-in-many-forms-this/488418333318932/?_rdr
https://www.lukejerram.com/palm-temple/
Foto 3: Progetto di urbanistica tattica di Gravalos & Di Monte nel quartiere San Josè a Saragozza
Presa da: https://www.ingenio-web.it/articoli/urbanistica-tattica-e-rigenerazione-urbana/
https://www.comune.milano.it/web/patti-di-collaborazione/archivio/via-reni
https://www.fucsina.it/coloriamo/
Foto4:https://primabrescia.it/attualita/cartelli-turistici-per-scoprire-fai-da-te-le-bellezze-del-paese/
Foto 5: https://www.forli24ore.it/area/forli/2017/02/07/nuova-segnaletica-turistica-in-centro-storico/

ISOLA DI CALORE

Foto 1: Fontana a raso, progetto di Acqua Studio Design,
https://www.acquastudiodesign.com/fontane-a-raso/
Foto 2: Progetto di rigenerazione e riqualificazione urbana di Piazza Cortevecchia, progetto dell'architetto Mario Assisi dello studio di architettura Inout
https://www.ferraratoday.it/cronaca/premio-piranesi-award-progetto-piazza-cortevecchia-5-selezionati-italia.html
Foto 3: Opera di Daniel Buren, Monumental 2012, Grand Palais Paris
https://it.pinterest.com/pin/1121326007214141257/
Foto 4: Rigenerazione urbana, concorso di idee "Riqualificazione urbana di Piazza San Giovanni " comune di Marruggio, progetto di FAD Fucine Architettura Design S.r.l.
https://www.fucinead.it/rigenerazione-urbana-tra-piazze-e-urbanistica-tattica/
Foto 5: Seth Denizen e Montserrat Bonvehi Rosich, "Three Landscape Essays – Biennale di Venezia
https://samfoxschool.washu.edu/the-school/news/1198-wash-u-architecture-in-venice
Foto 6: Padiglione danese alla Biennale di architettura di Venezia
https://www.designboom.com/architecture/danish-pavilion-possible-spaces-venice-biennale-05-30-2018/
Foto 7: Seth Denizen e Montserrat Bonvehi Rosich, "Three Landscape Essays – Biennale di Venezia
https://www.archisearch.gr/landscape/three-landscape-essays-mobile-ecosystems-for-future-climates-by-lys-villalba-and-lluis-alexandre-casanovas-blanco/attachment/02-three-lanscape-essays-photo-jose-hevia/
Foto 8: ARCA, portabòe garden – Barcellona 2022
https://takksarchive.cargo.site/arca

MOBILITA' SOSTENIBILE

Foto 1: Garda by bike, pista ciclbile lunga 165 km sul Lago di Garda
https://www.metropolitano.it/a-strapiombo-sul-garda-nel-2026-completa-la-ciclabile-piu-bella-ditalia/
Foto 2: Pista ciclabile di Sanremo
https://www.italyacasa.it/pista-ciclabile-e-cicloturismo-in-riviera/
Foto 3: Mobilità sostenibile alla stazione di Genova
Presa da: https://www.ilsecoloxix.it/la-spezia/2025/03/27/news/mobilita_sostenibile_posteggi_monopattini_stazioni-15074668/
Foto 4: Cykelslangen di Copenaghen conosciuta come il Bicycle Snake
https://living.corriere.it/architettura/gallery/sette-passeggiate-e-piste-ciclabili-mozzafiato/?pag=5
Foto 5: Percorso funzionale e paesaggistico tra piazza Tirana e via Martinelli – Milano, inizio costruzione Giugnbo 2024
https://primadituttomilano.it/attualita/m4-montata-la-prima-trave-della-passerella-ciclopedonale-che-colleghera-la-zona-del-lorenteggio-alla-nuova-stazione-san-cristoforo/

PROSPETTI E PROSPETTIVE

Foto 1: Progetto per Piazza San Giovanni - Roma
https://roma.repubblica.it/cronaca/2024/01/03/news/san_giovanni_piazza_come_sara-422070018/
Foto 2: Piazza martiri del 7 Luglio a Reggio Emilia
https://www.travel365.it/reggio-emilia-cosa-vedere.htm
Foto 3: Giorgio De Chirico, Piazza d'Italia
https://artslife.com/2020/04/15/il-paese-immobile-come-le-piazze-di-de-chirico-la-riflessione-di-critici-e-filosofi-nel-video-del-mibact/
Foto 4: Spazio pubblico a Gibellina Nuova (TP), progetto di Franco Purini e Laura Thermes – 1987,1990
https://atlantearchitetturacontemporanea.cultura.gov.it/en/nuovo-sistema-di-piazze-a-gibellina/

PUNTI PANORAMICI

Foto 1: Canali a Livorno
https://www.volaincrociera.com/p-76-livorno
Foto 2: Cornice panoramica a Cerreto Guidi
https://www.qualcosadafare.it/en/28984
Foto 3: Percorso sensoriale a Imer nella località "Peze" ai piedi del monte Vedera
https://www.sanmartino.com/it/immergiti/
Foto 4: Lago Santa Croce, Alpago

https://www.edilportale.com/news/2021/02/focus/arredo-urbano-dal-progetto-ai-criteri-ambientali-minimi_81009_67.html
Foto 5: Big Bench Project di Chris Bang, Roccavignale (Savona)
https://sognandoviaggi.com/2021/03/19/roccavignale-e-dintorni-dove-trovare-un-dolmen-in-liguria/
Foto 6: Canali a Livorno
https://www.visititaly.it/vacanze/livorno/tutte-le-foto.aspx
Foto 7: Big Bench a Dogliani (Cuneo)
https://www.turismoinlanga.it/en/un-viaggio-virtuale-le-bellezze-langhe-roero/

SITUAZIONI DI RETRO

Foto 1: ZED1, Cucimilano, Milano 2017
https://www.ilsole24ore.com/art/la-street-art-e-morta-piu-viva-che-mai-ACpOZ9r
Foto 2: Barriera fonoassorbente green sonic
https://www.stradeeautostrade.it/ambiente-e-territorio/barriere-a-verde-verticale-fonoisolanti-e-fonoassorbenti/
Foto 3: Anita Giacomino. Piante Meccaniche, 2022 – murale per Certosa District
Presa da:
https://udite-udite.it/2022/06/7-12-giugno-2022-la-design-week-arriva-per-la-prima-volta-nel-certosa-district-con-certosa-initiative-in-via-barnaba-oriani-27-milano/
Foto 4: Giardino verticale Caixa Forum, Madrid - Patrick Blanc
https://www.verticalgardenpatrickblanc.com/realisations/madrid/caixa-forum-madrid