

Indice

IX Introduzione

- 3 CAPITOLO 1 – Le origini della città
- 3 1.1 Dalle origini al Medioevo
- 11 1.2 Dal Rinascimento alla città moderna
- 16 1.3 La città nell'Ottocento
- 21 1.4 Gli effetti delle trasformazioni della città sul territorio sino al XIX secolo
- 1.4.1 Dal borgo insubrico al castrum romano (IV sec. a.C.), p. 22 – 1.4.2 Dal castrum romano all'età repubblicana, p. 23 – 1.4.3 Dall'età repubblicana all'età imperiale, p. 24 – 1.4.4 Milano altomedioevale e medioevale (dal V secolo al 1450), p. 26 – 1.4.5 Milano spagnola (1500-1650), p. 27 – 1.4.6 Milano austriaca (XVIII-XIX secolo), p. 28 – 1.4.7 Da Milano Napoleonica all'unità d'Italia (dall'inizio del XIX secolo al 1861), p. 29
- 31 CAPITOLO 2 – Dai primi piani urbanistici al piano del 1953
- 31 2.1 Storia del piani post-unitari, dal piano Beruto al piano dell'Albertini
- 44 2.2 Dal piano AR al piano del 1976
- 2.2.1 Il Piano AR, p. 44 – 2.2.2 Il Piano Venanzi, p. 48 – 2.2.3 Il Piano Regolatore Generale del 1953, p. 50 – 2.2.4 La Variante Ombra del 1953 e il Piano Hazon del 1969, p. 57
- 62 2.3 Gli effetti delle trasformazioni della città sul territorio dall'Unità d'Italia al 1965
- 2.3.1 Dall'Unità d'Italia al fascismo (1861-1940), p. 63 – 2.3.2 Dal fascismo alla fine degli anni Sessanta (1940-1965), p. 65
- 68 CAPITOLO 3 – Dal piano del 1976 alla «deregulation»
- 68 3.1 Il piano del 1976: una nuova idea di Milano
- 80 3.2 Dal Documento Direttore del Passante Ferroviario al Documento di Inquadramento del 2000: Milano senza regole
- 95 3.3 L'epoca dei Programmi Integrati di Intervento e la politica dei grandi progetti

- 114 3.4 Gli effetti delle trasformazioni della città sul territorio dal 1965 ad oggi
- 117 CAPITOLO 4 – Milano e l’area urbana: una conurbazione senza governo
- 117 4.1 Breve storia della conurbazione milanese e l’esperienza del Piano Intercomunale Milanese
- 129 4.2 L’area e la città metropolitana: una questione urgente e non più rinviabile
- 4.2.1 Le città, le metropoli e le aree di crisi: i diversi livelli di intervento, p. 129 – 4.2.2 Le aree metropolitane di Londra e Parigi, p. 132 – 4.2.3 La Provincia di Milano, p. 135 – 4.2.4 Il quadro istituzionale, p. 138
- 144 CAPITOLO 5 – Il problema della casa
- 144 5.1 Le prime case popolari a Milano. Dall’esperienza della Società Umanitaria alla politica dello Iacp durante il Fascismo
- 153 5.2 La risposta alla domanda di abitazione nel periodo del boom dell’edilizia: i quartieri dormitorio e la legge 167
- 159 5.3 Anni Settanta: continua l’espansione nelle periferie nonostante il sogno di una politica pubblica nel recupero
- 164 5.4 Il declino dell’idea stessa di edilizia popolare: la crisi di fine secolo
- 166 5.5 L’edilizia popolare al bivio tra rilancio ed estinzione
- 174 5.6 La questione della domanda di abitazioni a Milano
- 177 5.7 Una risposta possibile per rilanciare l’edilizia popolare in una strategia generale per l’area urbana milanese
- 187 CAPITOLO 6 – I trasporti, la viabilità e l’inquinamento
- 187 6.1 La crisi del sistema città: inquinamento, traffico, congestione e densità di popolazione
- 192 6.2 La riorganizzazione della maglia viaria dell’area urbana milanese
- 194 6.3 Lo sviluppo della rete di trasporto pubblico: le metropolitane e le tranvie in sede protetta
- 203 6.4 La “cura del ferro” anche per Milano: il rilancio della cintura ferroviaria come infrastruttura di trasporto e occasione di riqualificazione del paesaggio urbano
- 222 CAPITOLO 7 – Il sistema del verde e degli spazi pubblici
- 222 7.1 Storia sociale del verde a Milano
- 7.1.1 Sviluppo del verde a Milano dall’unità al fascismo, p. 222 – 7.1.2 Dal dopoguerra agli anni Ottanta, p. 228 – 7.1.3 Dagli anni Ottanta ad oggi, p. 232
- 239 7.2 La quantità e la qualità: un binomio indissolubile
- 247 7.3 Il verde possibile a Milano e nella sua area urbana

263	CAPITOLO 8 – Il sistema delle acque: dalla negazione al rilancio	
263	8.1 Milano città d’acqua nella storia	8.1.1 Il Naviglio Martesana da Cassina de’pomm alla cerchia, p. 264 – 8.1.2 La cerchia interna da via San Marco a Via Fatebenefratelli (1338-1494), p. 266 – 8.1.3 La cerchia interna da via San Marco a via Senato (1338-1494), p. 266 – 8.1.4 Da via Senato a via Santa Sofia (1338-1494), p. 270 – 8.1.5 Da via Santa Sofia a corso di Porta Romana, p. 272 – 8.1.6 Da corso di Porta Romana a Porta Genova (1600-1920), p. 272 – 8.1.7 Le Chiuse e Leonardo, p. 273
274	8.2 La copertura dei fiumi e dei Navigli: una perdita per la città	8.2.1 La coscienza dei valori perduti, p. 274 – 8.2.2 I progetti in corso di realizzazione che possono compromettere ulteriormente la lettura storica del paesaggio, p. 280
281	8.3 Milano riscopre l’acqua come risorsa per la città	8.3.1 La riapertura del Seveso, p. 282 – 8.3.2 La riscoperta dei Navigli come realtà visibile, p. 285 – 8.3.3 Una sfida e una nuova visione di Milano, p. 287 – 8.3.4 Un progetto per Milano: i Navigli ritrovati come ossatura della nuova qualità urbana, p. 288
296	CAPITOLO 9 – Milano e il suo futuro	
296	9.1 La sfida del futuro per Milano: qualità della vita e competitività	
297	9.2 La rinascita delle città post-fordiste. Gli esempi di Lione e Bilbao	9.2.1 Lione: il paesaggio urbano e gli spazi come elementi fondanti del piano strategico, p. 298 – 9.2.2 Bilbao: dall’integrazione della ferrovia nella città alla rigenerazione urbana, p. 308
317	9.3 A Milano un’intera città nella città si muove e nessuno se ne accorge	9.3.1 Movimenti e comitati per la difesa e lo sviluppo del verde e per una diversa politica di sosta dei veicoli, p. 318 – 9.3.2 Movimenti e comitati contro le autostrade urbane e per una alternativa fondata sul trasporto pubblico e una mobilità dolce, p. 320 – 9.3.3 Movimenti e comitati sui temi del trasporto pubblico, p. 322 – 9.3.4 Movimenti e comitati sui Navigli, p. 323 – 9.3.5 Movimenti e comitati sui grandi progetti, p. 323 – 9.3.6 Movimenti e comitati sulla vivibilità dei quartieri e della città, p. 325
326	9.4 Un’idea e un progetto per Milano	
330	9.5 Milano, la Lombardia e la riforma urbanistica	
337	<i>Riferimenti bibliografici</i>	