

PRG



CITTA' DI TORINO

PROGETTO PRELIMINARE

Dicembre 2025

titolo documento

Le Porte Urbane della città di Torino

codice documento

T10-A4-00

Il sindaco

Stefano Lo Russo

**L'assessorato P.R.G., Urbanistica, Edilizia privata,
Coordinamento grandi progetti, Grandi Infrastrutture
nel Settore Trasporti**

Paolo Mazzoleni

**Progetto a cura del Dipartimento Urbanistica ed Edilizia
Privata**

Direttrice: arch. Emanuela Canevaro

Responsabile del Procedimento
Servizio Nuovo Piano Regolatore: arch. Daniela Cevrero

Con il contributo di

Tutti i dipartimenti della Città di Torino
Politecnico di Torino
Città Metropolitana di Torino, Direzione Azioni Integrate con
gli EE.LL.,
Unità Tutela del Territorio



Firmato digitalmente da:
DANIELA CEVRERO

**Con il supporto
operativo di**

INFRA.TO
infrastrutture per la mobilità

INDICE

1. LE PORTE DEL CENTRO STORICO
2. LA PRIMA CINTA DAZIARIA
3. LA SECONDA CINTA DAZIARIA
4. LE PORTE URBANE DELLA TORINO CONTEMPORANEA
5. CONCLUSIONI

1. LE PORTE DEL CENTRO STORICO

IL CASTRUM ROMANO

In epoca romana, Torino aveva 4 porte posizionate in corrispondenza del cardo e del decumano massimi: tali porte erano denominate “Principale Destra” e “Principale Sinistra” rispettivamente a sud e a nord del cardo massimo, e “Decumana” e “Pretoria” rispettivamente a est e a ovest del decumano massimo. Ad oggi sono ancora visibili la “Porta Principale Sinistra” (oggi nota come “Porta Palatina”), pressoché integra, e le due torri della “Porta Decumana”, inglobate nelle strutture di Palazzo Madama (da “Museo Torino”).



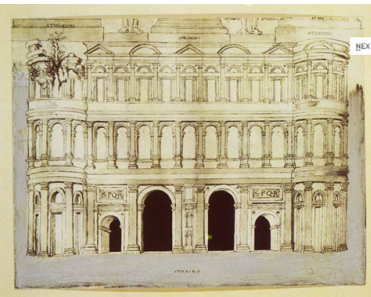
Veduta aerea del centro di Torino;
l'area evidenziata è quella racchiusa
nelle mura romane,
Soprintendenza per i Beni
Archeologici del Piemonte e del
Museo Antichità Egizie.



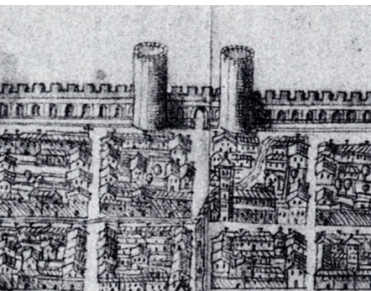
Porta Palatina



Porta Decumana



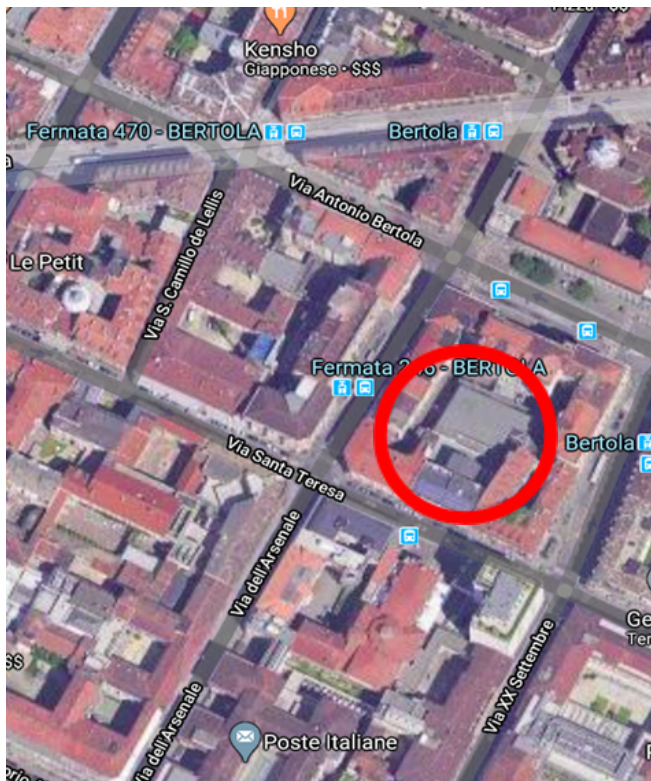
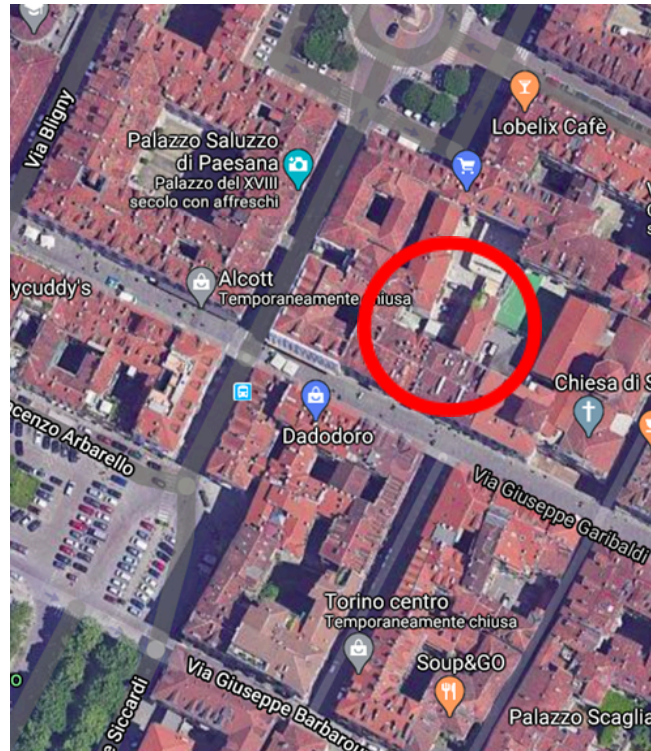
Porta Principale Destra (poi Marmorea)



Porta Pretoria (poi Segusina)

Nella veduta aerea del centro storico, è stata evidenziata l'area del castrum sul tessuto urbano odierno, a cura della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie; in rosso si evidenzia su tale immagine la posizione delle quattro porte-

La porta "Principale Destra", a sud del cardo massimo e la porta "Pretoria", a ovest del decumano massimo, non sono più visibili e non sono neanche leggibili nel tessuto urbano odierno tracce di tali elementi.

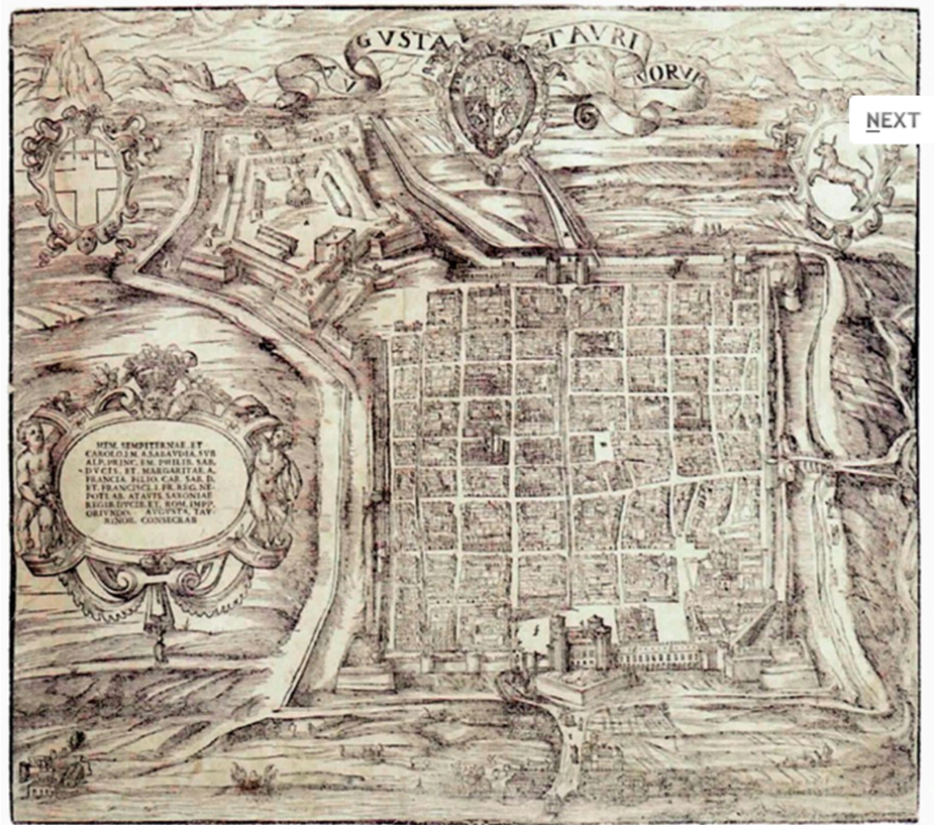


TORINO MEDIEVALE

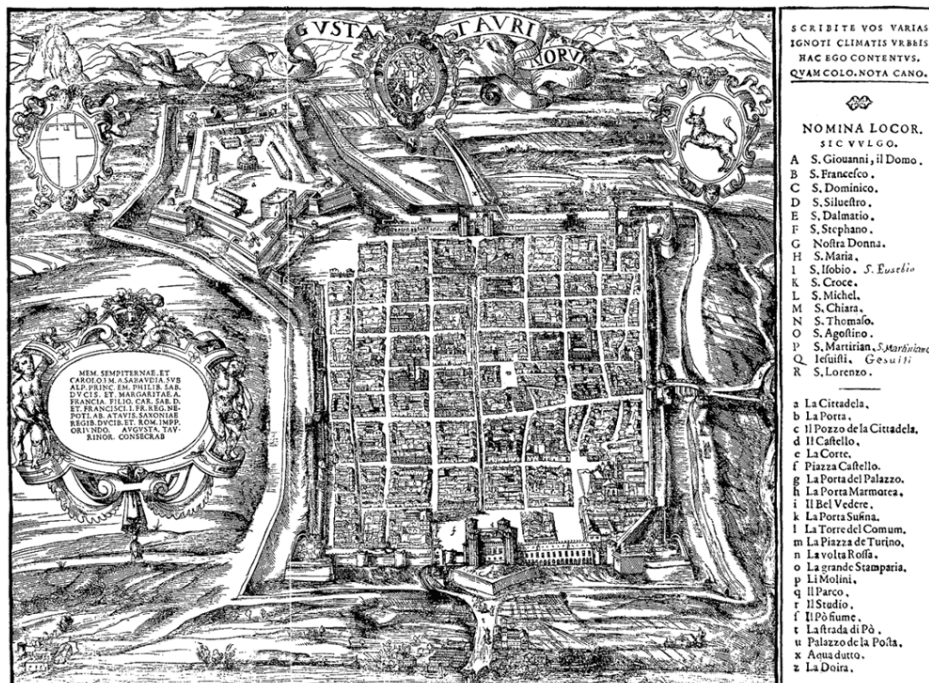
Durante il Medioevo, le “porte urbane” cambiarono nome e le loro strutture furono trasformate in spazi a servizio del potere: la porta “Pretoria” divenne la porta “Segusina”, la porta “Principale Destra” fu chiamata porta “Marmorea” e la porta “Principale Sinistra” fu detta “Doranea” (in seguito “Palatina”).

La pratica medievale di utilizzare le porte per usi pubblici ha comportato da un lato la moltiplicazione di varchi (come la porta denominata “Fibellona” riferibile a un varco aperto accanto all’originaria porta “Decumana”, che nel tempo era stata occupata da strutture edilizie) – tanto che, nei secoli XII-XIII, sono documentate almeno sei porte “nuove” – dall’altro la ridefinizione del ruolo che le porte, singolarmente, assumevano nel panorama urbano. La prima a perdere in parte la propria funzione di accesso privilegiato sembra essere stata proprio la porta “Palatina”, a favore della più occidentale porta “Pusterla” (aperta all’altezza dell’attuale piazza della Repubblica).

Giovanni Criegher, su disegno di Giovanni Caracca, Pianta prospettica della città e cittadella di Torino, 1572.
Biblioteca Reale di Torino, Incisioni.



Torino nel 1572, Incisione su disegno di Giovanni Caracalla (o "Caracca")



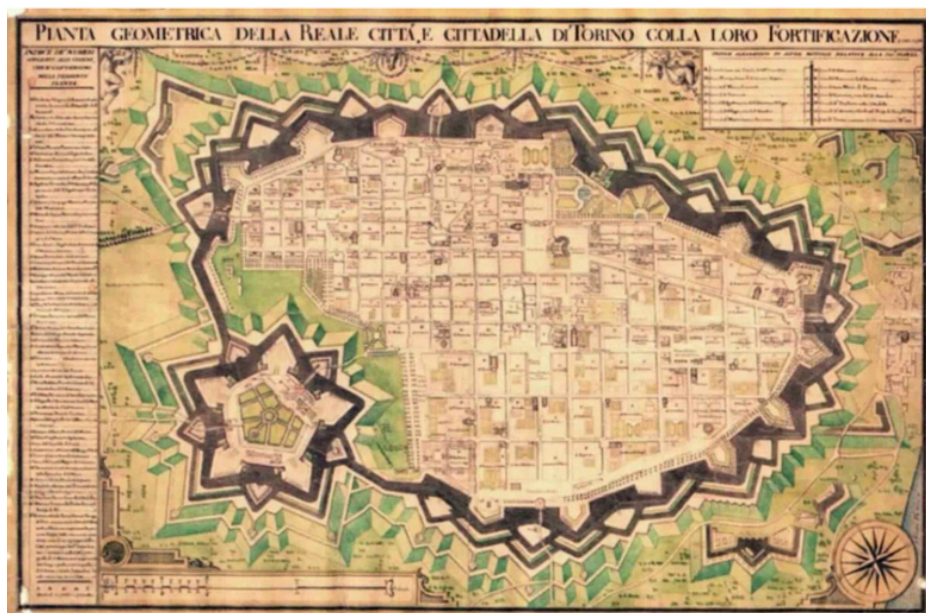
L'incisione raffigurante la "*Pianta prospettica della città e cittadella di Torino, 1572*" è un documento che attesta la forma urbana tardomedievale torinese: il tessuto urbano è ancora fortemente medievale, con strade irregolari nelle quali si ravvisa però il primitivo tracciato romano, circondato da una cortina muraria anch'essa in buona parte ancora romana, benché sia evidente come le torri della cinta (e tratti della cinta stessa) abbiano subito nel tempo qualche modifica e nell'angolo sud-occidentale sia stata costruita la cittadella. Nella Pianta sono raffigurate anche le quattro porte romane: la "*Porta del Palazzo*" (porta *Palatina*) si trova a destra dell'immagine ed è vista di profilo; la "*Porta Susina*", in alto, appare ancora fiancheggiata dalle poligonali torri romane; la "*Porta Marmorea*", a sinistra, si nota assai male mentre la porta "*Fibellona*", di fianco al castello, non è nemmeno riportata in legenda.

Nella "mandorla fortificata" i nuovi accessi principali della città recuperarono, traslandola verso l'esterno, la giacitura di quelli antichi, e continuarono tuttavia a essere connotati da una valenza simbolica.

Ipotesi di completamento delle difese che abbandonava l'espansione settentrionale, 1682. Immagine tratta da Theatrum Sabaudiae.



Ignazio Amedeo Galletti. Pianta di Torino, 1790. Archivio Storico della Città di Torino.



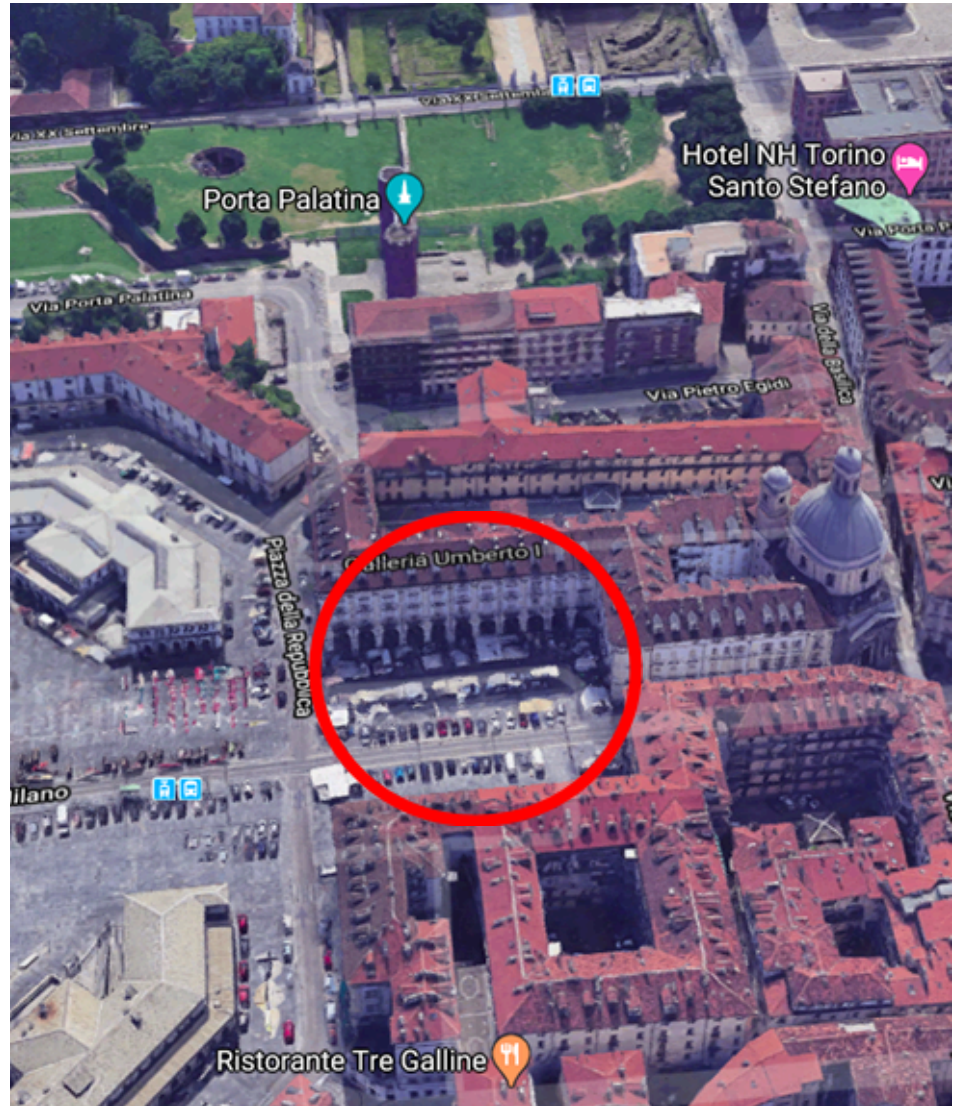
Dal confronto e dall'analisi delle due piante di Torino – di cui la prima è un'ipotesi progettuale – si possono comprendere i tre ampliamenti della Città (1618 – 1673 - 1702) chiusi dal nuovo sistema delle mura e la localizzazione delle 4 porte urbane.

Ad est, si trovava la “*Porta di Po*”, progettata da Guarino Guarini nel 1679 circa, al termine di via Po e sull'attuale sedime di Piazza Vittorio.

A nord, tra Seicento e Settecento, era stata aperta una piccola porta secondaria all'altezza dell'odierna Piazza della Repubblica, denominata “*posterla di San Michele*” che aveva sostituito la porta “*Palatina*”, caduta in disuso; il nuovo ingresso fu sistemato e ingrandito tra il 1699 e il 1701. Successivamente, negli anni Trenta del Settecento, Juvarra progettò la nuova porta urbana nella forma di una piccola piazza all'imbocco dell'attuale via Milano (che sarà successivamente prolungata dopo

l'abbattimento delle mura), costituita dalla costruzione dei due grandi isolati di Santa Croce e di Sant'Ignazio.

Localizzazione della porta a nord



Ad sud, successivamente alla prima espansione realizzata sull'asse portante della "Contrada Nuova" (attuale via Roma) e sul nodo della nuova Piazza San Carlo, era stata costruita una nuova porta urbana sul sedime dell'attuale piazza Carlo Felice/Porta Nuova, dalla quale si snodava il tridente – visibile nell'immagine del Theatrum Sabaudiae verso Nizza/Mirafiori.



Ad ovest, la nuova “Porta Susina” venne realizzata da Juvarra con il terzo ampliamento progettato lungo l’asse dell’attuale via Corte d’Appello e sul nodo della nuova piazza Susina (piazza Savoia); tale “porta” non è stata più pensata come un monumento isolato di controllo, ma come architettura che definisce uno spazio di ingresso aulico alla città.

La nuova porta urbana era, infatti, costituita dagli edifici dei Quartieri Militari (1716); le due caserme di San Celso e di San Daniele sono state pensate come un unico blocco edilizio tagliato al centro dalla via principale, e il loro fronte a ordine architettonico unico detto “gigante” è connotato dalla presenza di portici.

La nuova porta “Susina” si può ancora “vedere” sul sedime dell’incrocio dell’attuale via del Carmine con corso Palestro, su cui – in passato – si attestava lo “stradone di Francia” tracciato ancora dal Garove (1711) come viale rettilineo che univa Torino con il castello di Rivoli. [da Museo Torino]

Localizzazione della nuova porta Susina



IL PERIODO POST NAPOLEONICO E LA COSTRUZIONE DEI VIALI SUI SEDIMI DELLE FORTIFICAZIONI DEMOLITE

Subito dopo la battaglia di Marengo, Napoleone promulgò l’editto relativo al disarmo delle fortezze piemontesi tra cui anche Torino (23 giugno 1800); la demolizione, affidata ad una Commissione governativa, iniziò nell’estate del 1800 e negli Atti della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino si legge: *“A poco a poco cadde tutta la cinta fortificata che nel 1673 aveva tracciata Amedeo di Castellamonte e le aggiunte fatte all’epoca dell’assedio del 1706 [...]”*. E con la demolizione delle mura, furono demolite anche le quattro porte urbane di Torino, in corrispondenza

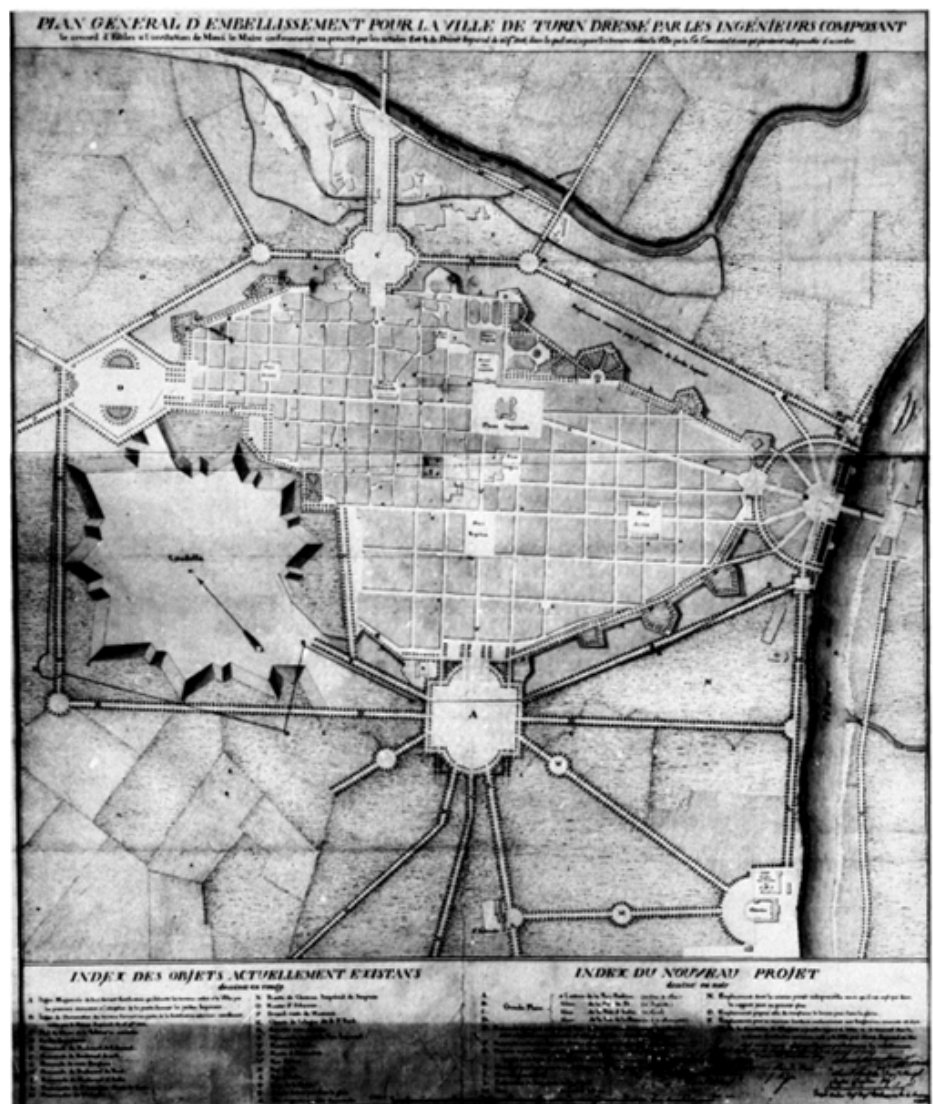
delle quali si focalizzarono inizialmente i lavori per rendere fattivamente aperta la città.

La Commissione governativa doveva decidere sia la demolizione e il livellamento del fossato sia come "*ristabilire il recinto chiuso e attestare il sistema stradale interno ed esterno sulle cerniere obbligate dei rondò fuori porta*".

La nuova pianificazione si basava su principi nuovi: grande attenzione rivolta all'intervento pubblico, alle attrezzature di servizio e ai luoghi collettivi, importanza degli aspetti funzionali di regolarizzazione del traffico, principi di igiene e progettazione del verde.

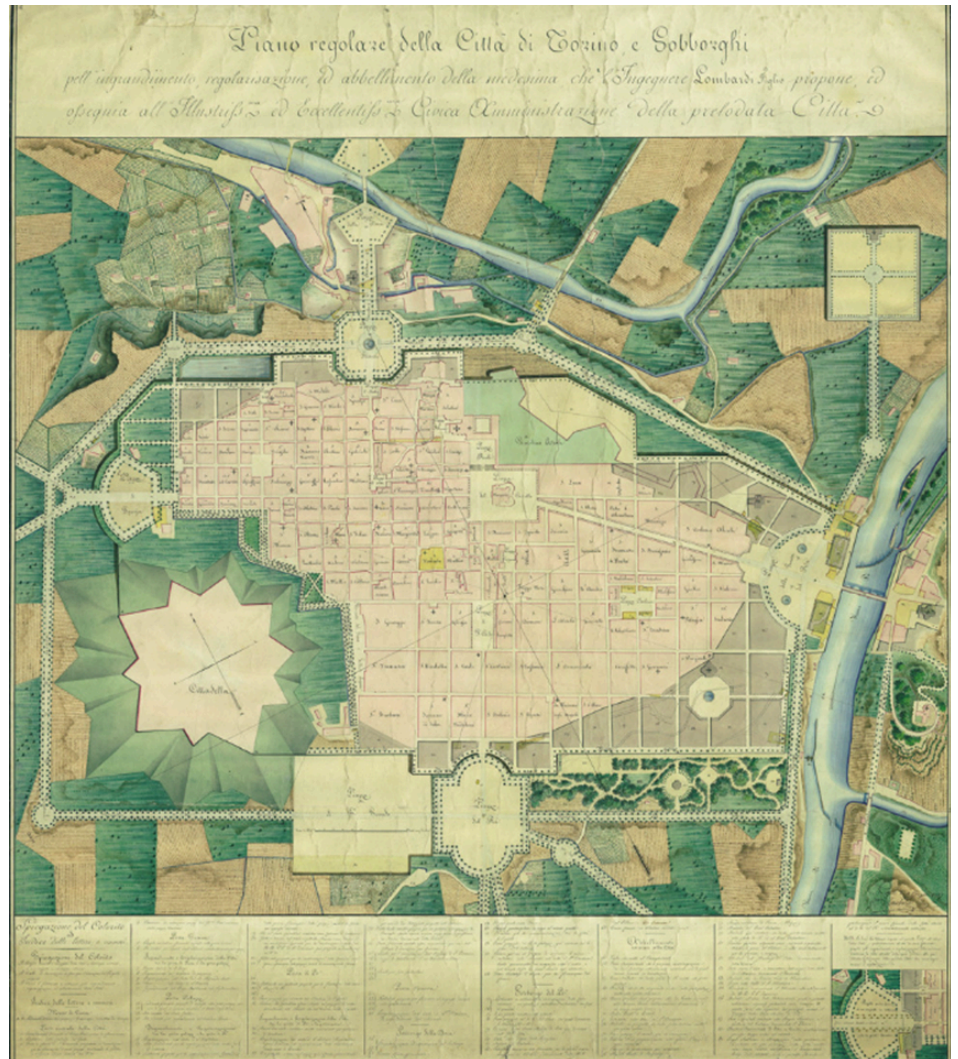
Sulla base di tali principi, nel 1809 il Consiglio degli edili approvò il "*Plan général d'embellissement*" di Torino, che prevedeva una soluzione planimetrica basata su un sistema di nuovi viali a griglia ortogonale – che ancora oggi circondano il centro storico di Torino – e la realizzazione di quattro piazze di "accesso" sul sedime delle 4 porte urbane, che connettevano la città al sistema "territoriale barocco". [da Vera Comoli Mandracci, "*Pianificazione urbanistica e costruzione della città in periodo napoleonico a Torino*"]

Consiglio degli edili, Piano urbanistico della città di Torino del 1809 (Parigi, Archives nationales)

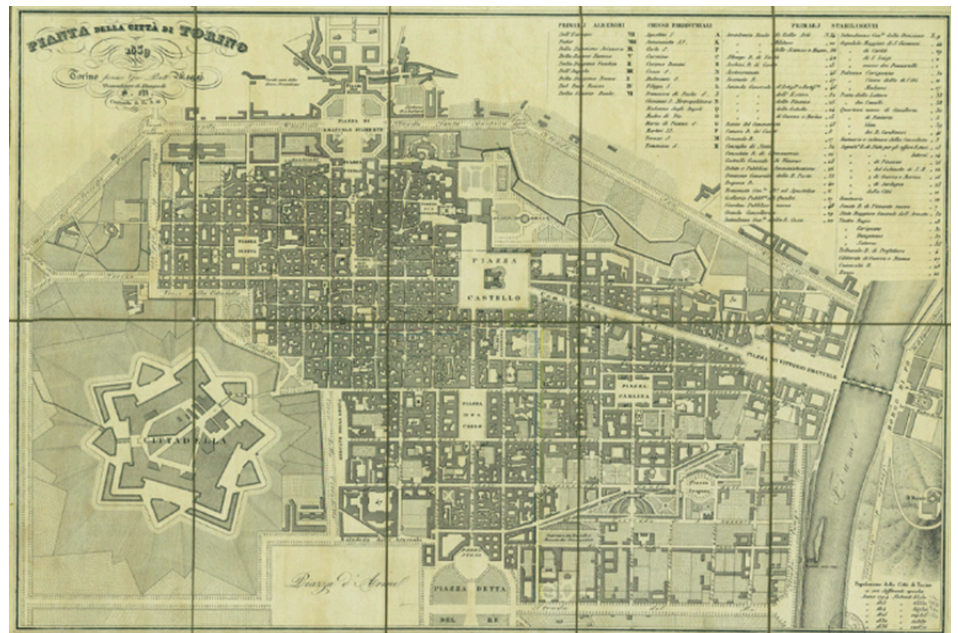


Questa soluzione urbana centripeta, fondata sulle piazze-cerniera, fu confermata nei successivi progetti attuativi di settore.

Gaetano Lombardi, *Piano regolatore della città di Torino, e sobborghi dell'ingrandimento, regolarizzazione e abbellimento della medesima...* Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e Disegni, rotolo 15 B.



Pianta della Città di Torino, 1839.
Archivio Storico della Città di Torino,
Collezione Simeom, D 93.



Anche durante la Restaurazione, la pianificazione urbanistica di Torino fece proprie le novità introdotte durante il periodo napoleonico e furono

progettati e realizzati i viali di circonvallazione intorno all'odierno centro storico e le grandi piazze che fungevano da "porte" di accesso alla città.

A nord, l'ingresso della Città fu ridefinito con la realizzazione della piazza Emanuele Filiberto (attuale Piazza della Repubblica) che prevedeva un grande piazzale alberato in cui si sarebbero incrociati i nuovi viali periferici (attuale corso Regina Margherita) con il prolungamento dell'asse di via Milano; la nuova piazza fungeva da raccordo tra la città e il borgo del "Pallone" (Balôn), nucleo proto-industriale sviluppatosi in prossimità della Dora e dei canali, fonti di forza motrice. Ben presto divenne il luogo del grande mercato cittadino; tra il 1825 e 1830 vennero progettati gli avanzamenti degli isolati e le maniche della parte meridionale della piazza, dove furono in un primo tempo localizzate le macellerie e le ghiacciaie e nel 1837 vennero completati gli edifici che delimitavano la piazza. [Museo Torino]

Piazza Emanuele Filiberto.
Litografia dei F.lli Doyen su disegno
di E. Gonin, 1839.
Archivio Storico della Città di Torino.



A est, Piazza Vittorio detta "*piazza di Po*", fu edificata sul sedime della "Porta del Po" secondo un chiaro linguaggio neoclassico a partire dal 1825, su progetto dell'architetto ticinese Giuseppe Frizzi, con un orientamento longitudinale a creare una fuga prospettica da piazza Castello all'erigendo tempio della Gran Madre di Dio (in precedenza erano stati tanti i progetti, tra i quali l'ipotesi di trasformarla in una piazza d'Armi di forma rettangolare, e posta trasversalmente rispetto all'asse di via Po e del ponte).

A sud, fu costruita sul sedime della "*Porta Nuova*", a partire dal 1822, la "*Piazza del Re*" (attuale Piazza Carlo Felice) prima con gli isolati di impronta neoclassica eseguiti secondo i disegni dell'architetto Gaetano Lombardi, successivamente su disegno dell'architetto Carlo Promis (con il "Piano d'ingrandimento" del 1852), nell'ambito dell'ampliamento della città verso Porta Nuova.

La zona ovest di Torino, a causa delle estese servitù militari della Cittadella, fu l'ultima in ordine cronologico ad essere completata di una grande piazza sullo stile di quelle progettate per gli altri cardini della città, in corrispondenza delle porte di Po, Palazzo, e Nuova. Nel 1852 fu approvata la demolizione della Cittadella, rendendo disponibile un'enorme estensione di terreni, su cui sorgerà la nuova zona residenziale di piazza Statuto e Porta Susa e dove è posizionato lo scalo della ferrovia di Novara.

Anche se era già stata progettata nel 1846 e inserita all'interno del regio decreto d'ingrandimento parziale di porta Susa e Valdocco dell'11 agosto 1851, l'attuale piazza Statuto fu edificata solo tra il 1864 e il 1865, su progetto dell'architetto Giuseppe Bollati.

La piazza venne posta a completamento dell'antico decumano massimo di via Garibaldi e non sul luogo della "Porta Susina" della mandorla barocca.

Nel nuovo tessuto residenziale della zona ad ovest, tra il 1850 e il 1864, venne realizzata anche un'altra piazza che fungeva da cerniera tra la circonvallazione dei viali (attuali corso San Martino e corso Bolzano) e l'attuale via Cernaia; si trattava della "piazza San Martino" (attuale piazza XVIII dicembre), nuova "porta urbana" per chi arrivava in città con il treno da Novara, visto che in tale piazza era stata costruita la nuova stazione ferroviaria di Porta Susa. [Museo Torino]

A seguito delle analisi di cui sopra, nel centro storico sono state individuate le seguenti porte urbane:

- Piazza della Repubblica;
- Porte Palatine;
- Piazza Vittorio / Sponde Po;
- Piazza Vittorio / Via Po;
- Porta Nuova;
- Porta Susa;
- Piazza Statuto;
- Quartieri Militari;
- Piazza Castello / Palazzo Madama.

Si provvede all'introduzione delle suddette porte nell'Allegato Tecnico "n. 17 Componenti Morfologico-Insediative e Naturalistiche" e all'aggiornamento della Tavola del PRG 1995 "n. 7. Zona Urbana centrale storica. Spazio pubblico", costituente parte integrante dello studio e delle proposte sul tessuto storico della zona centrale, con la nuova Tavola "Zona urbana centrale storica. Aree da trasformare. Relazioni con lo spazio pubblico".

2. LA PRIMA CINTA DAZIARIA

LA SECONDA METÀ DELL'OTTOCENTO E LA PRIMA CINTA DAZIARIA: LE BARRIERE

Nel 1848 venne promulgato lo Statuto carlalbertino che concedeva alla Città la facoltà di riscuotere dazi; di conseguenza il Municipio, riappropriandosi di un ruolo centrale nelle decisioni relative agli ampliamenti e ai lavori pubblici, stabilì nel 1853 il tracciato della nuova cinta daziaria che venne costruita entro il 1858. [da Vera Comoli Mandracci, *"Pianificazione urbanistica e costruzione della città in periodo napoleonico a Torino"* e Museo Torino]

Tale tracciato ha lasciato "segni" evidenti sia nella struttura della città, sia nella forma edilizia: fuori di essa sono nate infatti numerose borgate, protagoniste della prima industrializzazione della città.

Edoardo Pecco, "Pianta regolatore della Città di Torino [...]", Torino, 1 agosto 1853. © Archivio Storico della Città



La cinta venne progettata dall'ingegnere Edoardo Pecco nell'ambito del *Piano d'Ingrandimento della Capitale* (1850-1852), concepito da Carlo Promis con intenti difensivi oltre che di riorganizzazione urbanistica. Il suo percorso corrisponde agli attuali corsi Bramante, Lepanto, Pascoli, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Novara e Tortona, con chiusura a est sul fiume Po.

La struttura della cinta daziaria - finalizzata principalmente alla lotta al contrabbando - era costituita da un muro alto più di due metri, con strade di ronda interne e fossato esterno, e con caselli per la riscossione del dazio denominati *barriere*. In corrispondenza di tali *barriere* si svilupparono negli anni successivi nuove borgate ed impianti produttivi a causa del doppio regime fiscale favorevole per le zone esterne.

Oltre il Po la linea daziaria proseguì per circa 4,5 Km, ma era costituita da una cancellata in ferro sopra una base in muratura, completata durante la metà degli anni Ottanta. [Da Museo Torino]

Le barriere erano in quegli anni delle *porte urbane* che consentivano l'accesso a Torino dalle periferie e dalle principali strade di collegamento del territorio; attorno ad ogni varco era costruita una piazza, dotata di uffici e caserme per la riscossione dei dazi sulle merci che entravano in città. La posizione dei caselli di controllo e delle piazze ha influenzato l'espansione di Torino e il segno di tali elementi è ancora visibile nel tessuto urbano.

La prima cinta aveva due caselli di controllo lungo le ferrovie (verso Genova e verso Susa), oltre a quelli di Nizza, Stupinigi, Orbassano, Crocetta, San Paolo, Foro Boario, Francia, Martinetto, Lanzo, Milano, Abbadia di Stura, Regio Parco, Vanchiglia, Casale, Villa della Regina, Piacenza, Ponte Isabella, aree urbane quasi tutte ancor oggi identificabili come quartieri e barriere. [Da Museo Torino]

Come riferimento bibliografico sull'evoluzione urbana delle borgate e per la localizzazione delle barriere sono stati utilizzati i seguenti testi: i, Politecnico di Torino, Torino 2014 e il contributo di Giovanni Mario Lupo, Le barriere e la cinta daziaria in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale, 1864-1915, Vol. 7*, Einaudi, Torino 2001, pp. 303-317. Di seguito un brano del secondo testo:

“Rispetto alla loro importanza, le barriere erano distinte in tre tipi.

Di primo ordine: Barriera di Nizza (oggi piazza Carducci), Barriera di Francia (oggi piazza Bernini), Barriera di Milano (oggi piazza Crispi), tutte e tre per la parte piana; Barriera di Casale (oggi piazza Borromini) e Barriera di Piacenza (oggi in uno slargo di corso Moncalieri di fronte a via Marsala), entrambe per la parte collinare.

Di secondo ordine: Barriera di Stupinigi (oggi all'incrocio dei corsi Lepanto, Turati e Unione Sovietica), Barriera di Orbassano (oggi all'incrocio di corso De Gasperi con via Fratelli Carle), Barriera di Lanzo (oggi piazza Baldissera), Barriera di Vanchiglia (oggi all'incrocio dei corsi Belgio e Tortona).

Infine, i “baracconi”, caselli daziari d'importanza minore, sulle strade seguenti: Pellerina (oggi all'incrocio dei corsi Tassoni e Appio Claudio) e Regio Parco (oggi all'incrocio di corso Novara con via Bologna), per la parte piana; Villa della Regina (oggi nell'area del piazzale Villa della

Regina) e valle dei Salici (oggi all'incrocio di corso Lanza con viale Thovez), per la parte collinare.

In seguito, furono istituiti caselli per il controllo daziario anche lungo le principali linee ferroviarie [...] oggi, entrambe le barriere non sono più localizzabili [...].

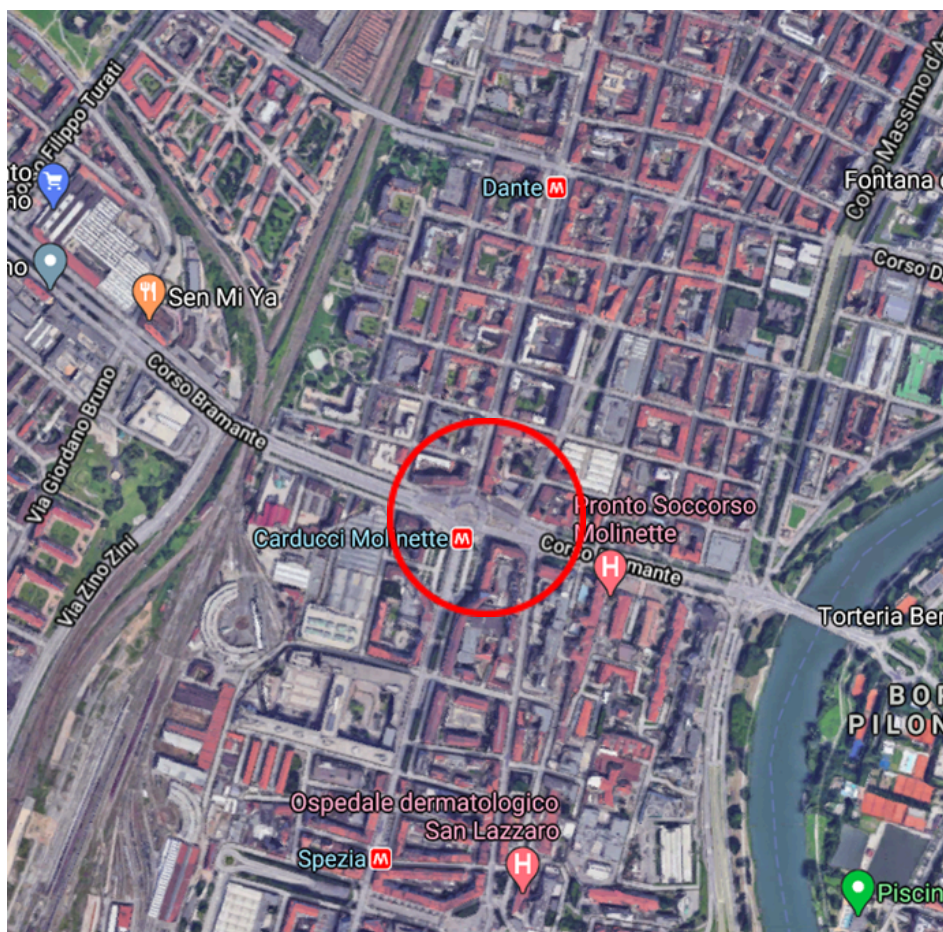
A parte le due citate barriere ferroviarie, alla fine dell'Ottocento, lungo la cinta daziaria, risultavano presenti le seguenti barriere: Nizza, Stupinigi, Orbassano, Crocetta, San Paolo, Foro Boario, Francia, Martinetto, Lanzo, Milano, Abbazia di Stura, Regio Parco, Vanchiglia (per la parte piana); Casale, Villa della Regina, Piacenza, Ponte Isabella (per la parte collinare).”

Di seguito vengono riportate le schede delle *barriere* sopra elencate, con l'individuazione dell'attuale localizzazione (tratta da Google Maps), e l'estratto dell'Allegato Tecnico n. 16 Componenti Storico Culturali (di adeguamento al PPR) che riporta i tracciati viabilistici storici e le cinte daziarie.

LA BARRIERA DI NIZZA (ATTUALE PIAZZA CARDUCCI)

La barriera di Nizza è ancora oggi visibile come segno del tessuto urbano, sia in quanto “piazza”, sia per i tre assi di via Nizza, via Madama Cristina e via Genova che convergono radialmente sulla piazza.

Piazza Carducci (barriera di Nizza)

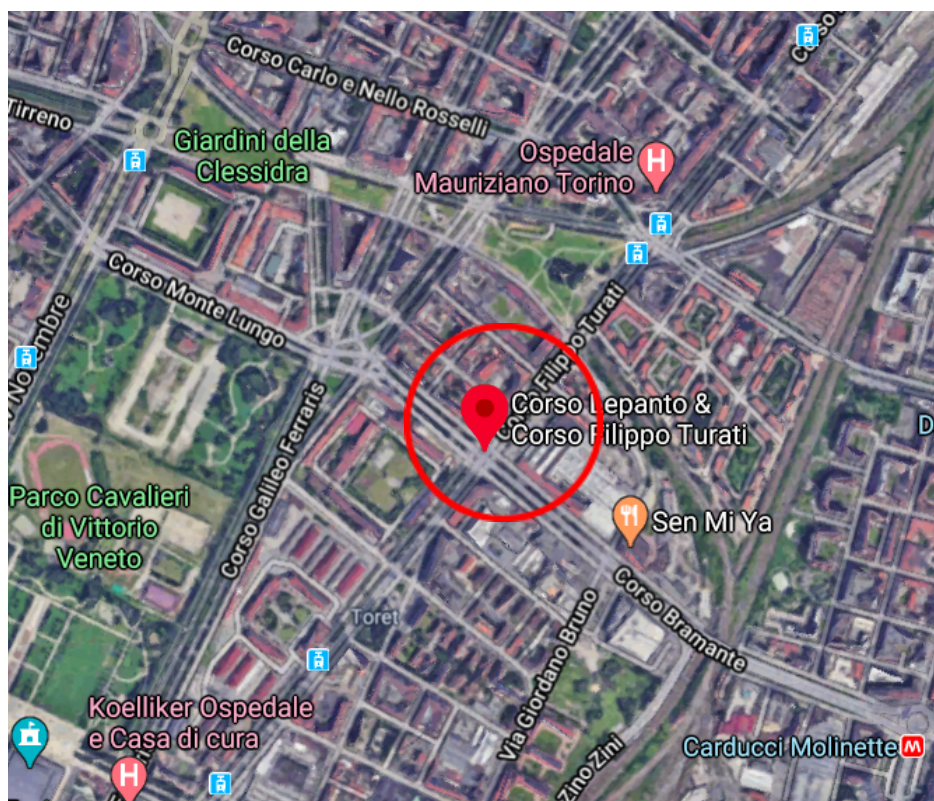




LA BARRIERA DI STUPINIGI (ATTUALE INCROCIO TRA I CORSI LEPANTO, UNIONE SOVIETICA E TURATI)

La barriera di Stupinigi è oggi poco visibile nel tessuto urbano e pertanto si ritiene di non indicarla quale porta urbana.

Barriera di Stupinigi (incrocio tra i
corsi Lepanto, Unione Sovietica e
Turati)

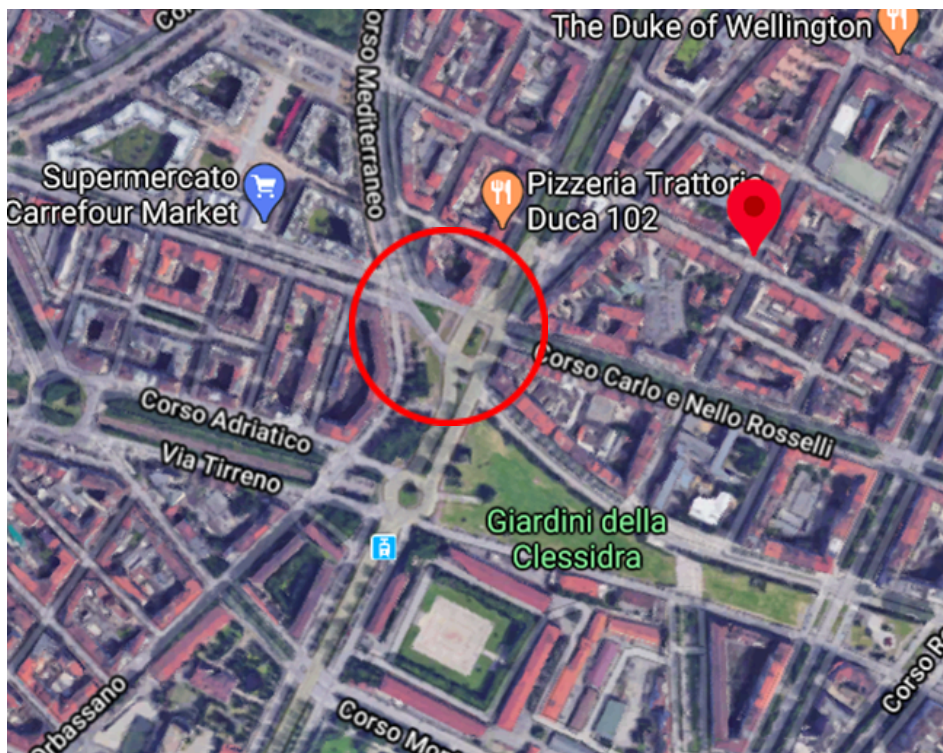




LA BARRIERA DI ORBASSANO (ATTUALE INCROCIO TRA I CORSI DE GASPERI, DUCA DEGLI ABRUZZI, IV NOVEMBRE E ORBASSANO)

La barriera di Orbassano è ancora parzialmente visibile oggi come segno del tessuto urbano, negli assi dei corsi De Gasperi, Duca degli Abruzzi, IV Novembre e Orbassano che convergono radialmente.

Barriera di Orbassano (incrocio di corso De Gasperi con i Fratelli Carle)

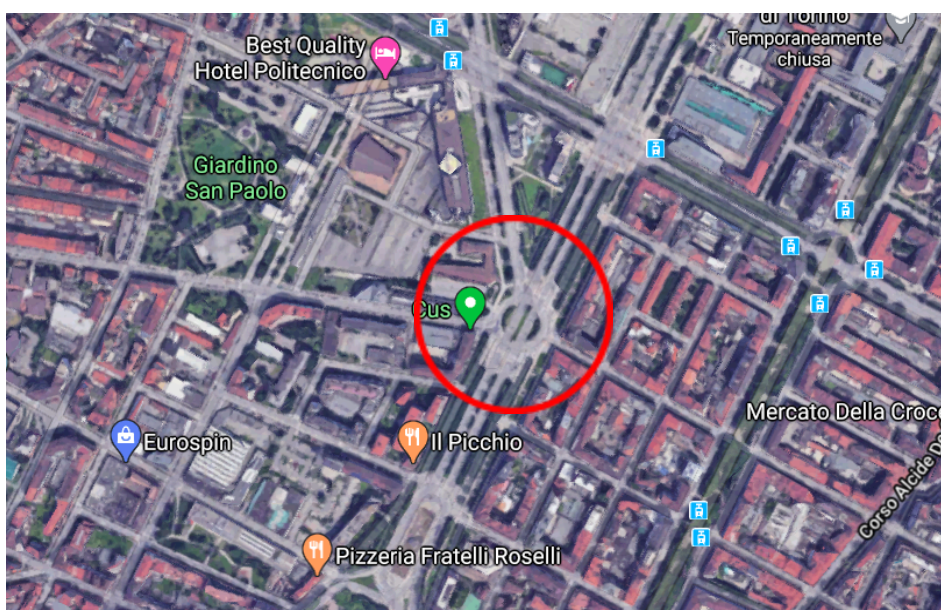




LA BARRIERA DI CROCETTA (ATTUALE INCROCIO TRA VIA BRACCINI, CORSO LIONE E CORSO FERRUCCI)

La barriera di Crocetta era un attraversamento della cinta per la ferrovia che univa Porta Nuova con Porta Susa; vi giungeva una stradina che collegava la città ad alcune cascine nella campagna; non rappresenta oggi un segno rilevante del tessuto urbano e pertanto si ritiene di non indicarla quale porta urbana.

Barriera di Crocetta (all'incirca dove oggi si trova il giardino «Caduti di Cefalonia e Corfù» ovvero dove la via Paolo Braccini incrocia corso Leone e corso Ferrucci)

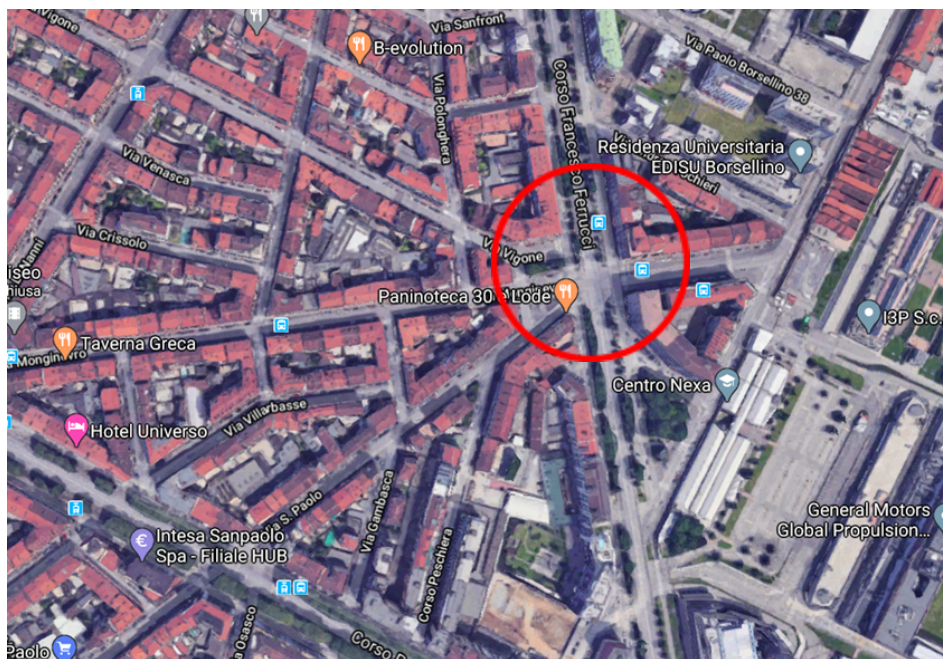




LA BARRIERA DI SAN PAOLO (ATTUALE INCROCIO TRA LE VIE VIGONE, MONGINEVRO E SAN PAOLO)

La barriera di San Paolo è ancora oggi visibile come segno del tessuto urbano, in una rete di strade che convergono radialmente: via Vigone, via Monginevro, via San Paolo e parzialmente via Villarbasse. Lo slargo però presenta una forma residua priva di progettazione.

Barriera di San Paolo

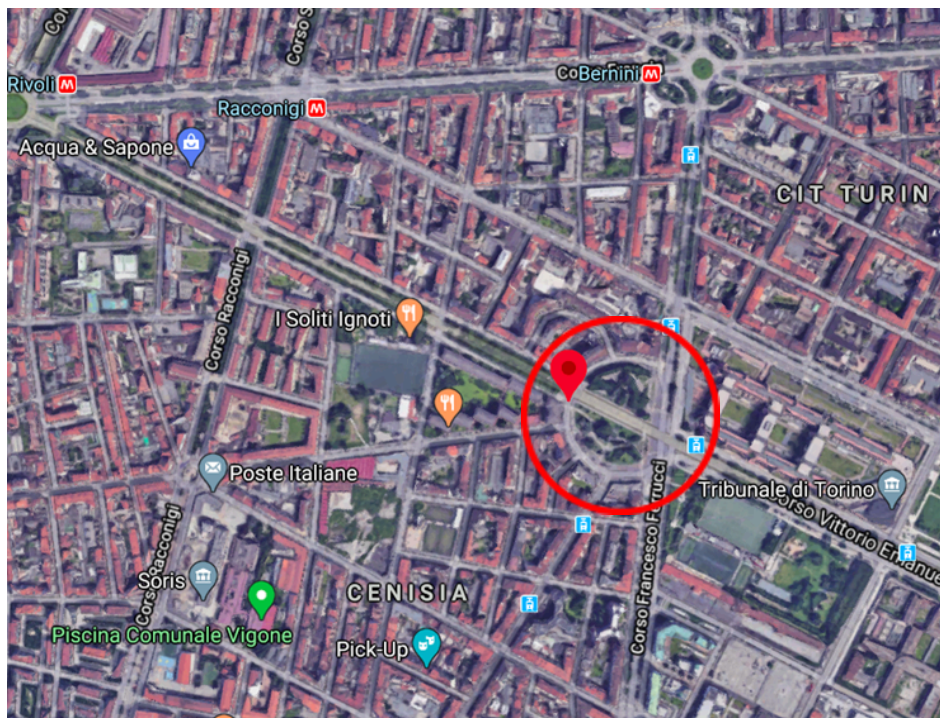




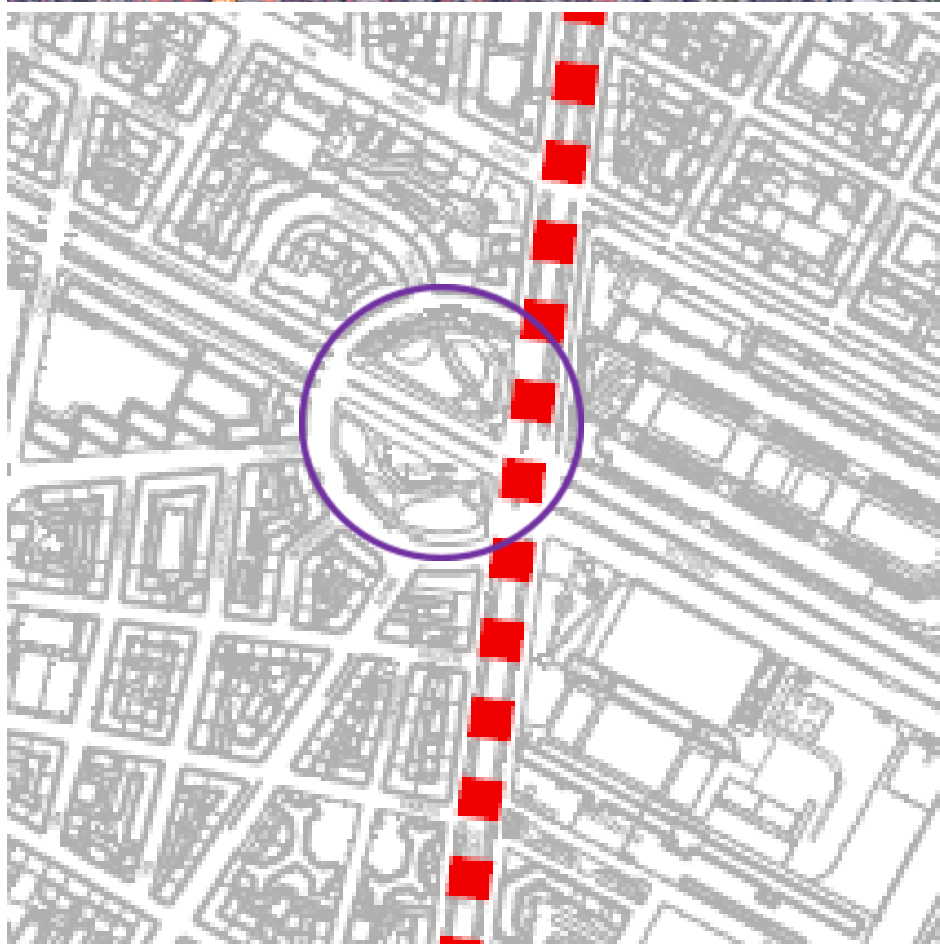
LA BARRIERA DEL FORO BOARIO (ATTUALE PIAZZA ADRIANO)

La barriera del Foro Boario è ancora oggi molto ben visibile come segno del tessuto urbano, sia in quanto “piazza” progettata, sia per gli assi di corso Ferrucci, via Di Nanni, via Frejus, corso Vittorio Emanuele, e la piccola via Paolini che convergono radialmente sulla piazza.

Piazza Adriano (barriera del Foro Boario)



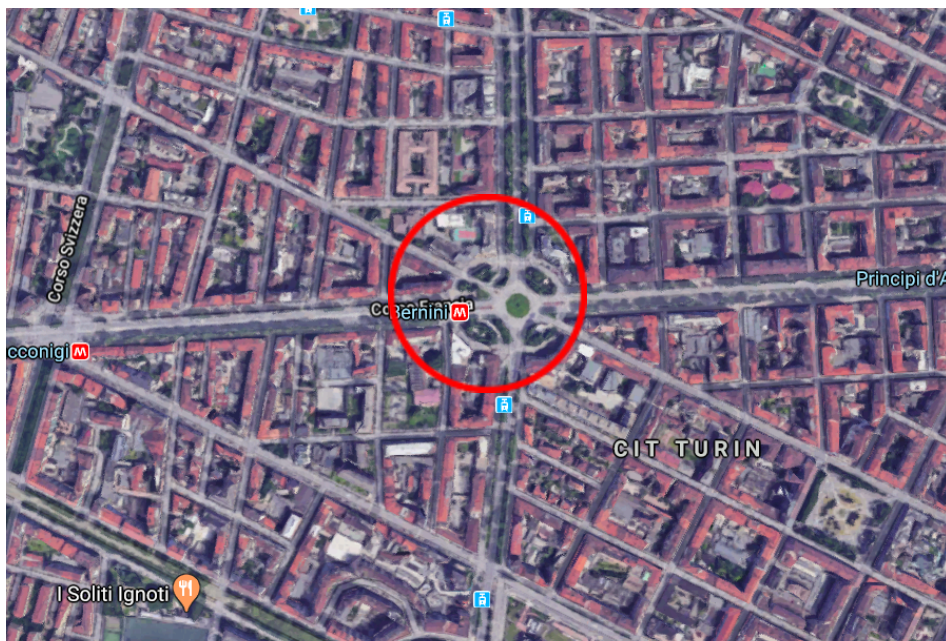
Piazza Bernini (barriera di Francia)



LA BARRIERA DI FRANCIA (ATTUALE PIAZZA BERNINI)

La barriera di Francia è ancora oggi visibile come segno del tessuto urbano, sia in quanto “piazza” progettata, sia per gli assi di corso Ferrucci,

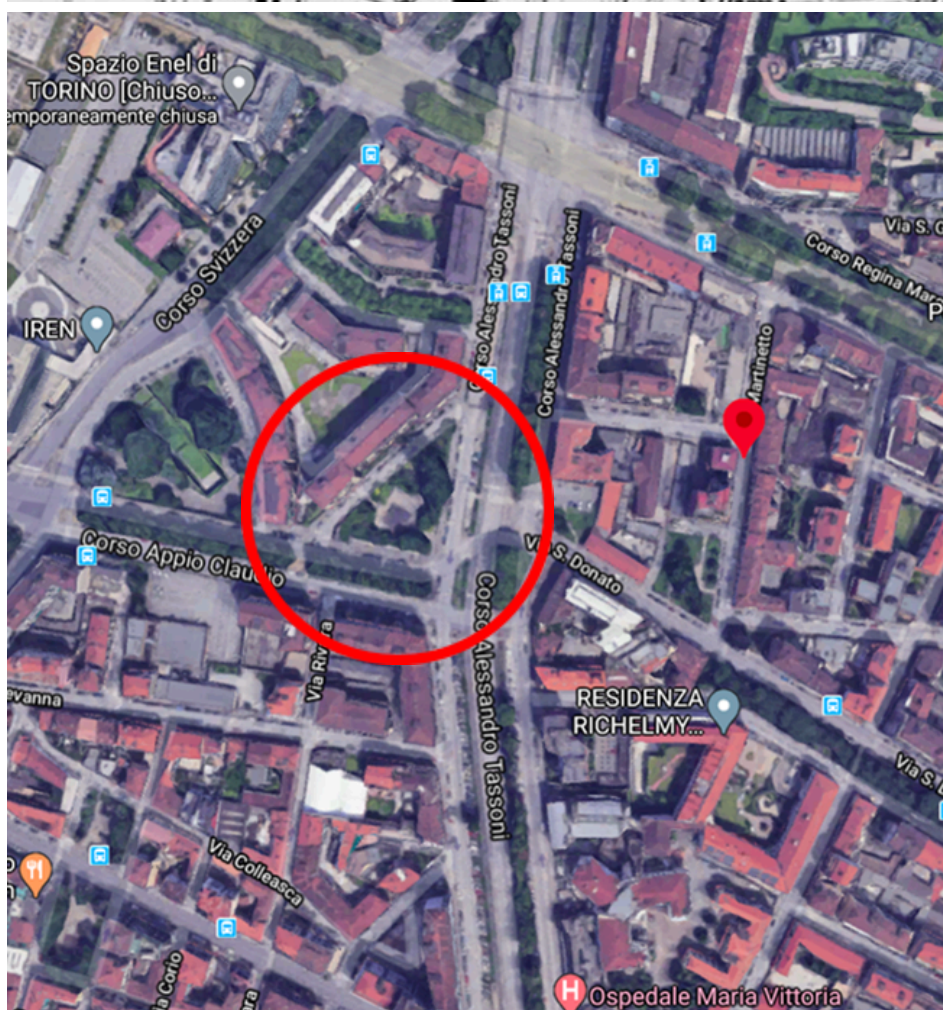
corso Francia, via Medici, corso Tassoni e via Duchessa Jolanda che convergono radialmente sulla piazza.



LA BARRIERA DEL MARTINETTO

La barriera del Martinetto è oggi poco visibile come segno del tessuto urbano, forse per la presenza dell'impianto del "tiro a segno comunale" che non ha permesso di costruire radialmente fuori cinta e pertanto si ritiene di non indicarla quale porta urbana.

Barriera del Martinetto (incrocio tra corso Tassoni, corso Appio Claudio e via San Donato)



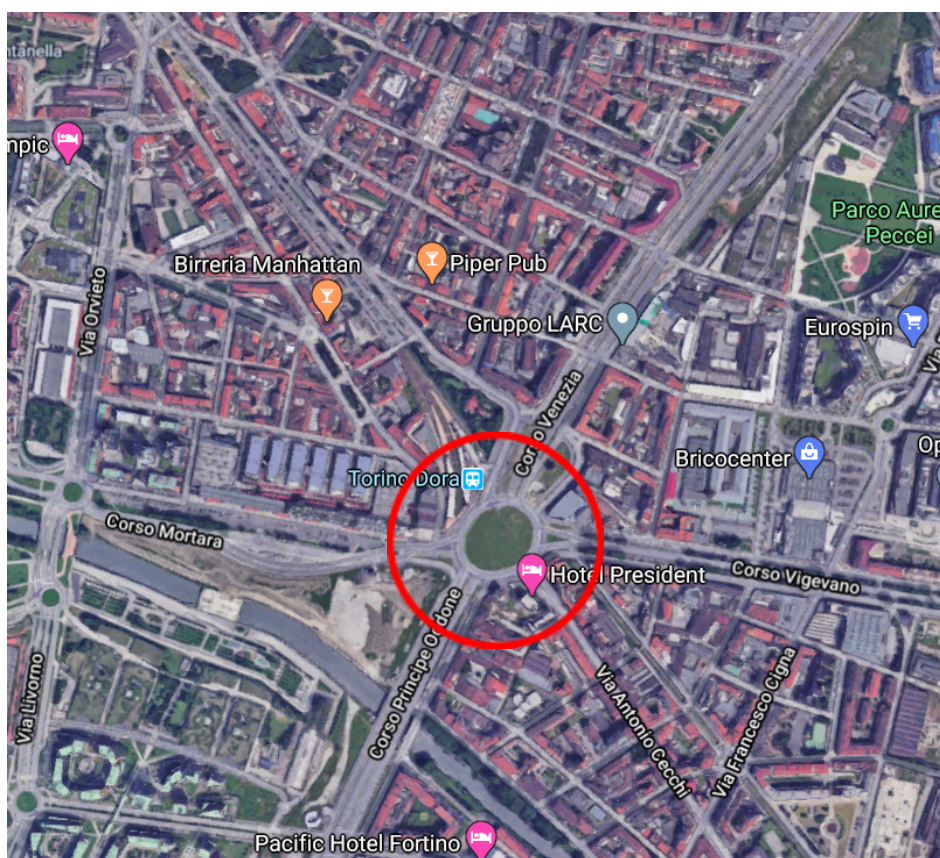
Piazza Baldissera (barriera di Lanzo)

LA BARRIERA DI LANZO (ATTUALE PIAZZA BALDISSERA)

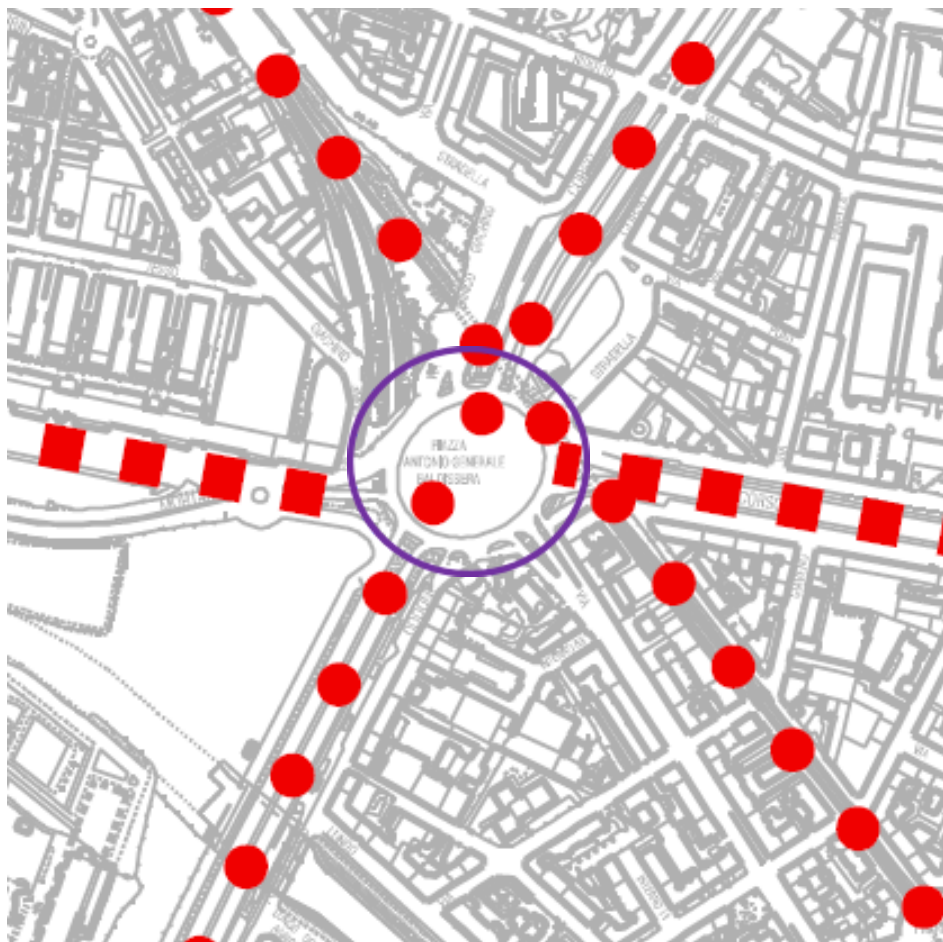
La barriera di Lanzo è oggi ancora visibile come segno del tessuto urbano: ha una grande rilevanza dal punto di vista infrastrutturale e vi convergono molti assi: corso Principe Oddone, corso Mortara, via Giachino, via Stradella, corso Venezia, corso Vigevano, via Saint Bon e via Cecchi.

Non è progettata come piazza ma esclusivamente come snodo viabilistico ed è ancora una “barriera”.

Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



Piazza Crispi (Barriera di Milano)

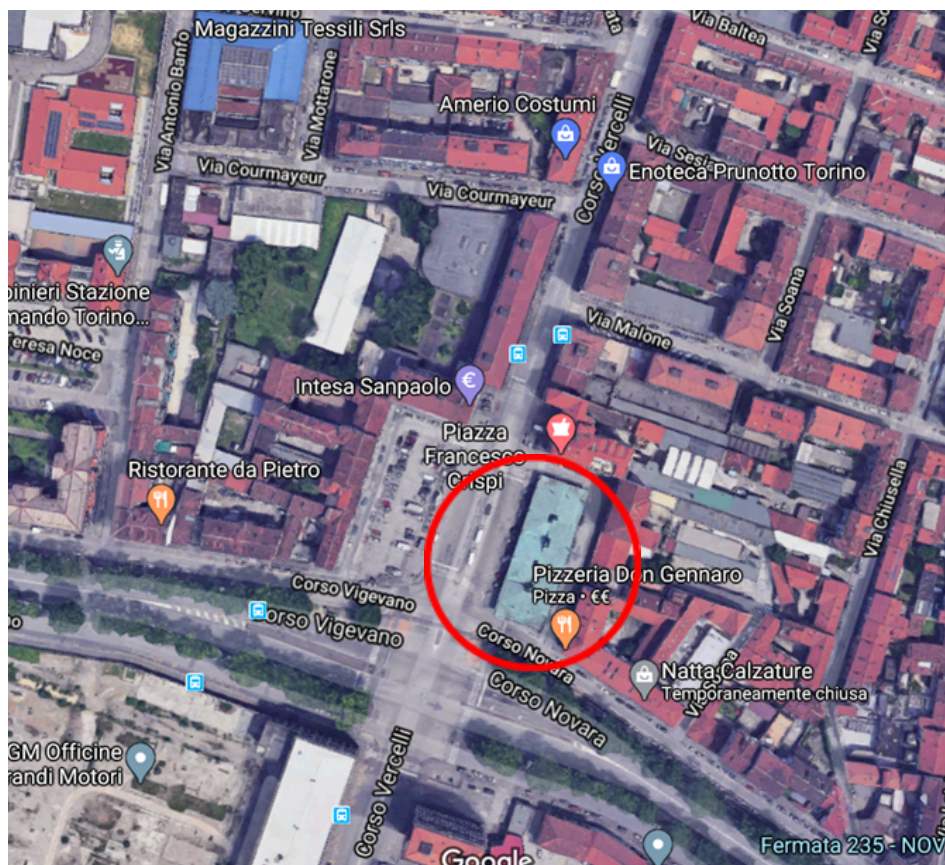


LA BARRIERA DI MILANO (ATTUALE PIAZZA CRISPI)

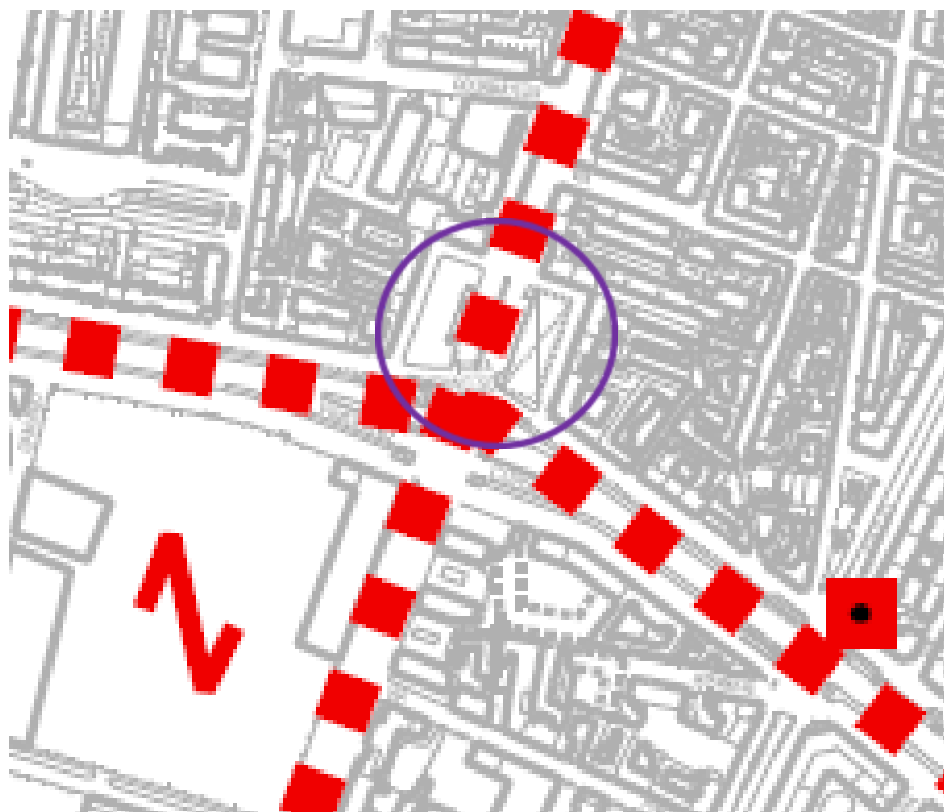
La barriera di Milano è oggi ancora visibile come segno del tessuto urbano in quanto spazio urbano progettato con l'imbocco di corso Vercelli disegnato.

Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)

Barriera dell'Abbadia



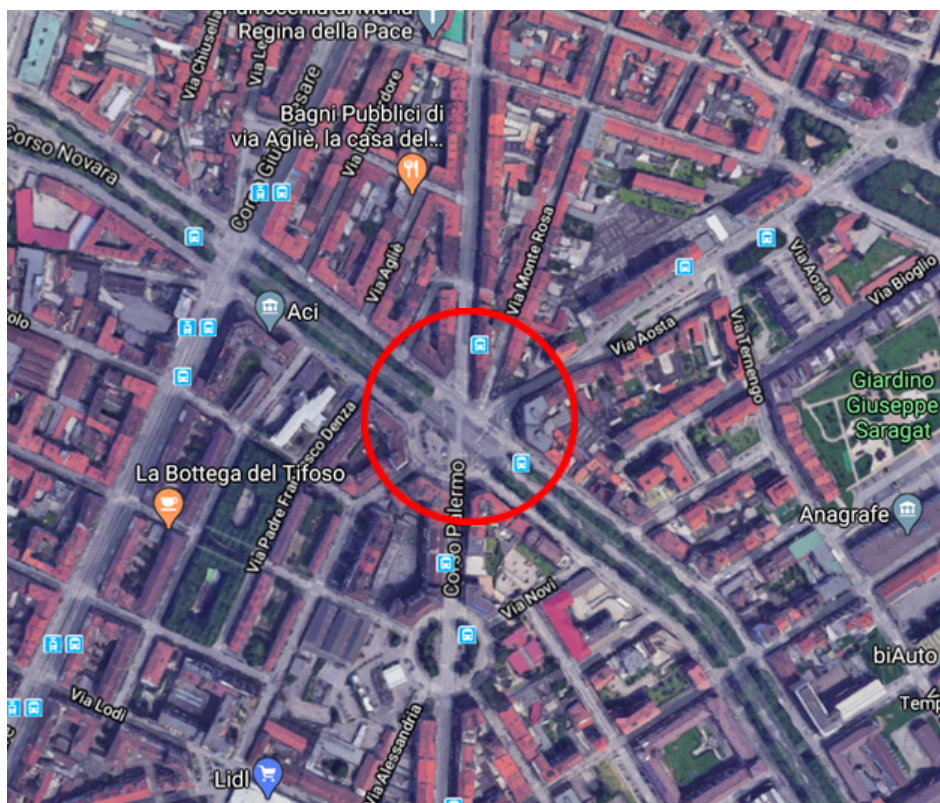
Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



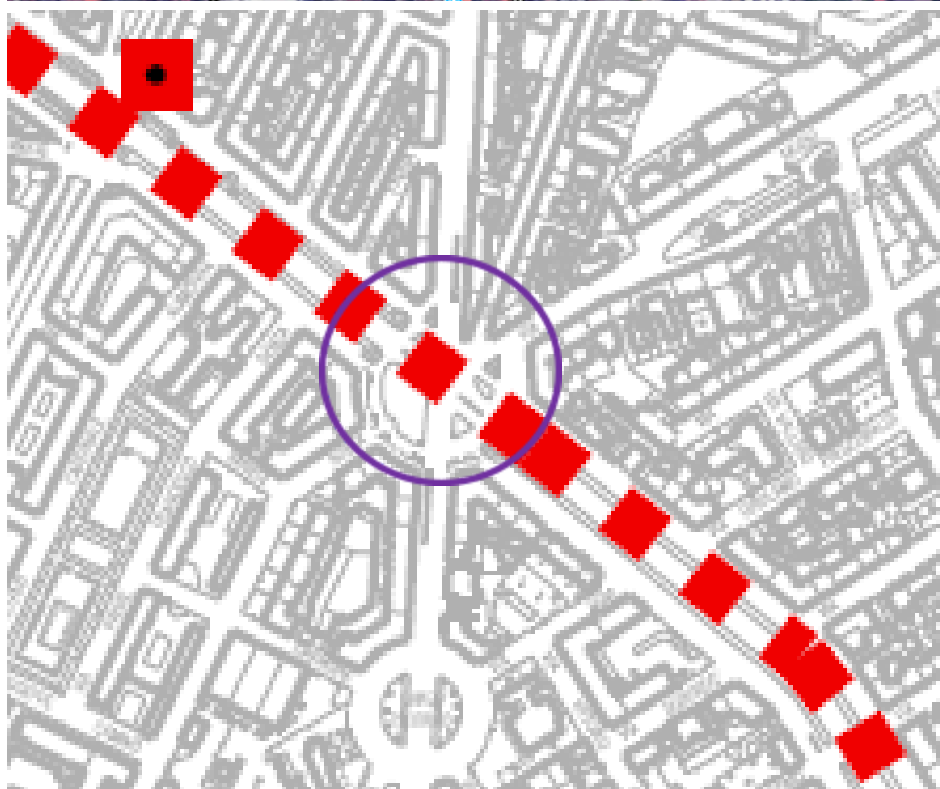
LA BARRIERA DELL'ABBADIA DI STURA (ATTUALE INCROCIO TRA I CORSI NOVARA E PALERMO E LE VIE AOSTA E MONTE ROSA)

La barriera di Milano è oggi ancora visibile come segno del tessuto urbano in quanto spazio urbano progettato con l'imbocco di corso Vercelli disegnato.

Barriera di Regio Parco detta
Barriera del Camposanto



Barriera di Regio Parco detta
Barriera del Camposanto

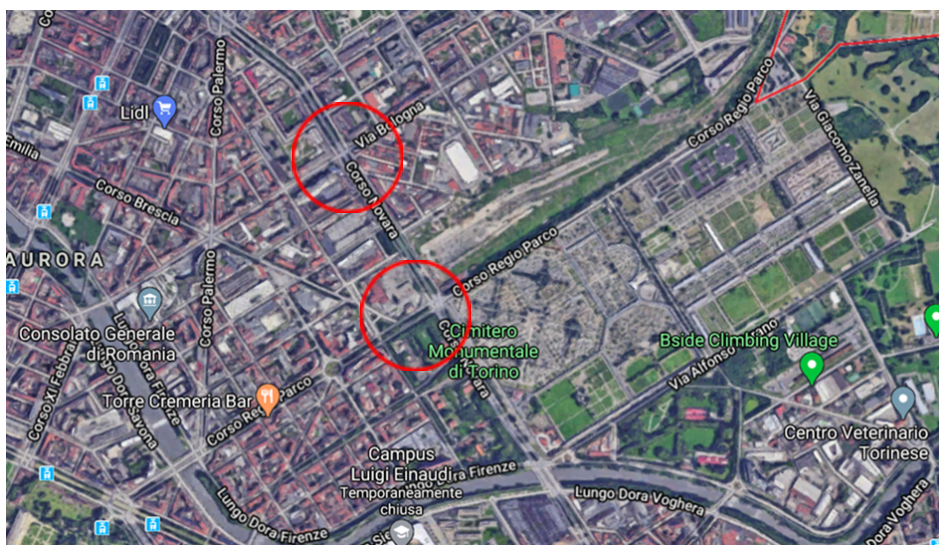


LA BARRIERA DI REGIO PARCO

Per quanto riguarda la barriera di Regio Parco le due fonti utilizzate la collocano in luoghi diversi: una all'incrocio di corso Novara con via Bologna, l'altra su corso Regio Parco all'angolo con corso Novara e lo spigolo del cimitero monumentale.

In ogni caso, entrambi gli incroci non sono un segno importante del tessuto urbano che è stato influenzato maggiormente dalla presenza da una rete di canali e dal cimitero e si ritiene di non indicarli quali porte urbane.

Barriera di Vanchiglia (incrocio tra i corsi Belgio e Tortona)



Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



LA BARRIERA DI VANCHIGLIA (ATTUALE INCROCIO TRA I CORSI TORTONA E BELGIO)

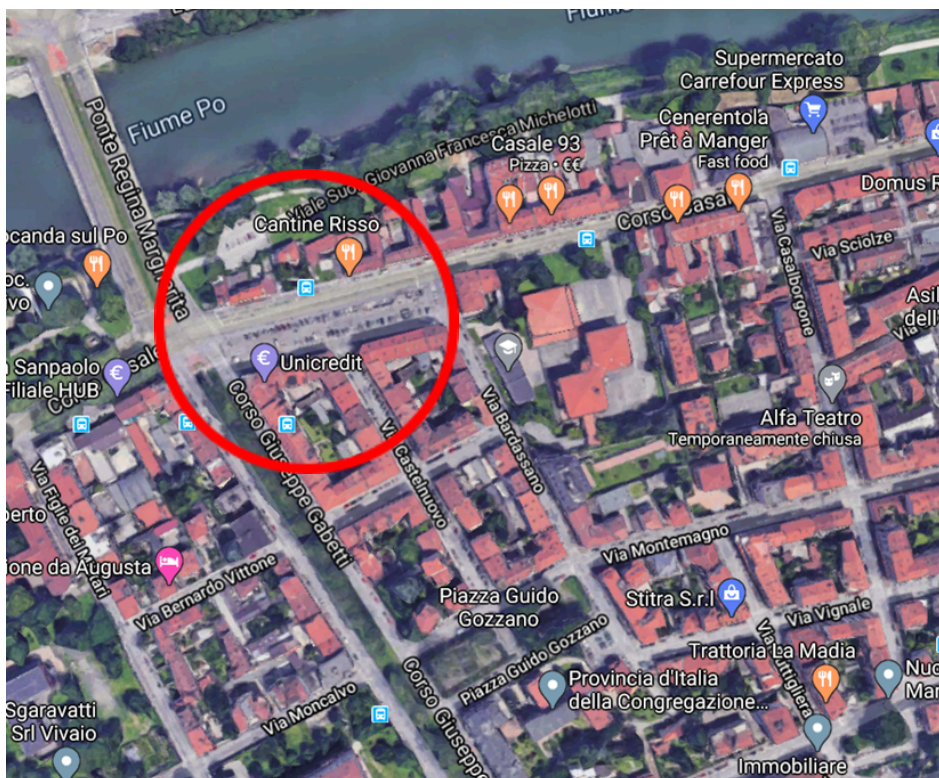
Per quanto riguarda la barriera di Regio Parco le due fonti utilizzate la collocano in luoghi diversi: una all'incrocio di corso Novara con via

Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)

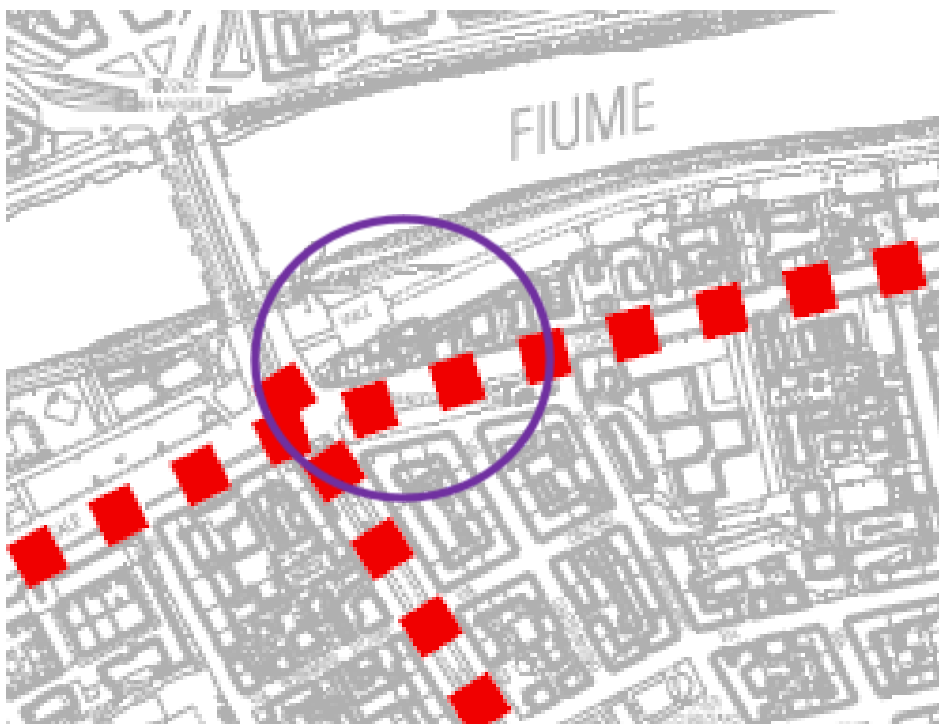
LA BARRIERA DI CASALE (ATTUALE CORSO CASALE – PIAZZA BORROMINI)

La barriera di Casale è oggi una piazza dalla forma rettangolare allungata lungo corso Casale da cui partono via Bardassano, via Castelnuovo e corso Gobetti; la piazza è un segno dell'impianto urbano e "ordina" i tessuti ad isolati chiusi, ma si ritiene di non indicarla quale porta urbana.

Barriera di Villa della Regina



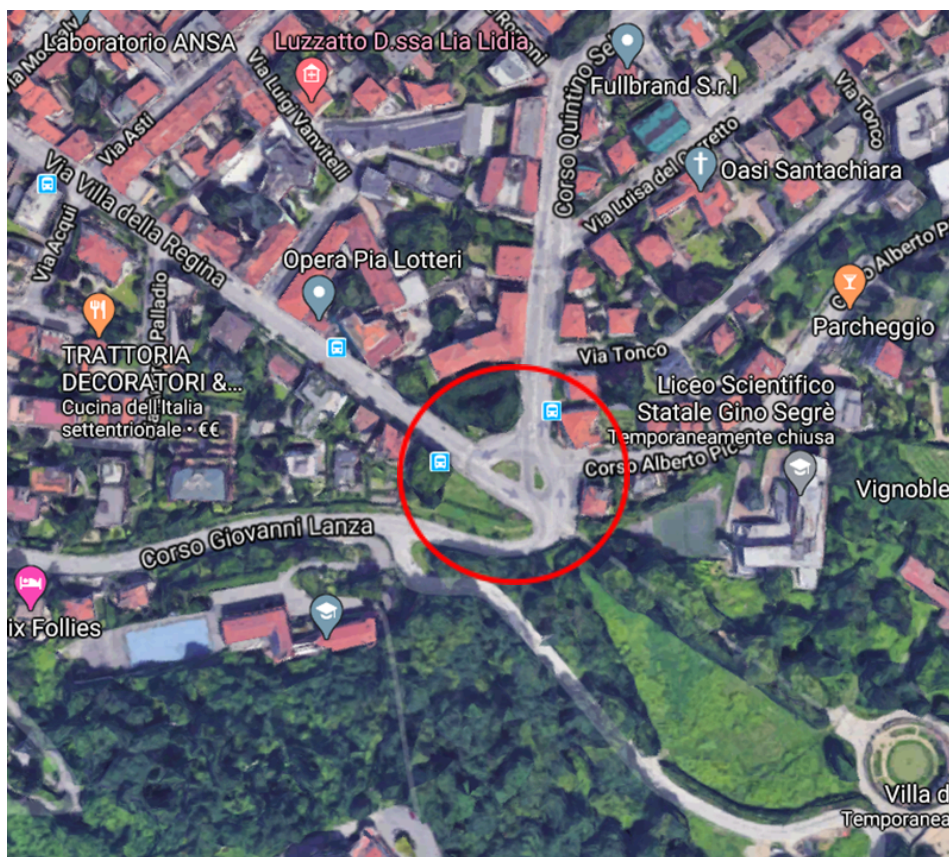
Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



LA BARRIERA DI VILLA DELLA REGINA

La barriera di Villa della Regina è ancora un segno visibile del tessuto urbano da cui partono a raggiera corso Lanza, via Villa della Regina, corso Sella e corso Picco; è ancora una “porta urbana” della città segnando l’inizio dell’edificazione dei tessuti cittadini pedecollinari.

Barriera di Piacenza



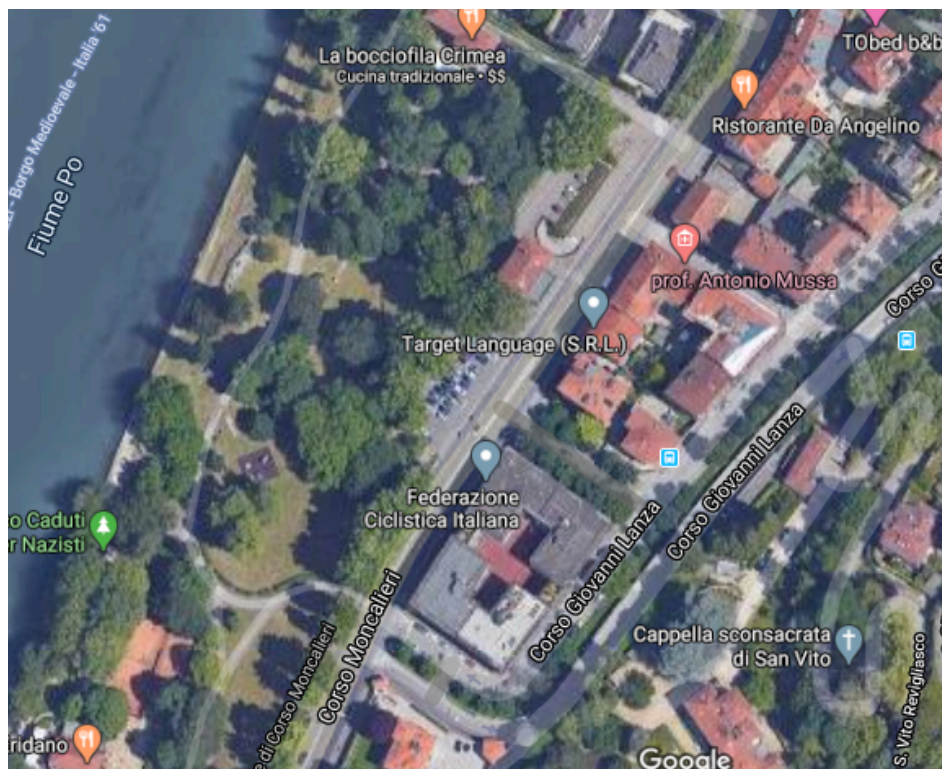
Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



LA BARRIERA DI PIACENZA (ATTUALE INCROCIO TRA I CORSI MONCALIERI E LANZA)

La barriera di Villa della Regina è ancora un segno visibile del tessuto urbano da cui partono a raggiera corso Lanza, via Villa della Regina, corso Sella e corso Picco; è ancora una “porta urbana” della città segnando l’inizio dell’edificazione dei tessuti cittadini pedecollinari.

Barriera di Ponte Isabella

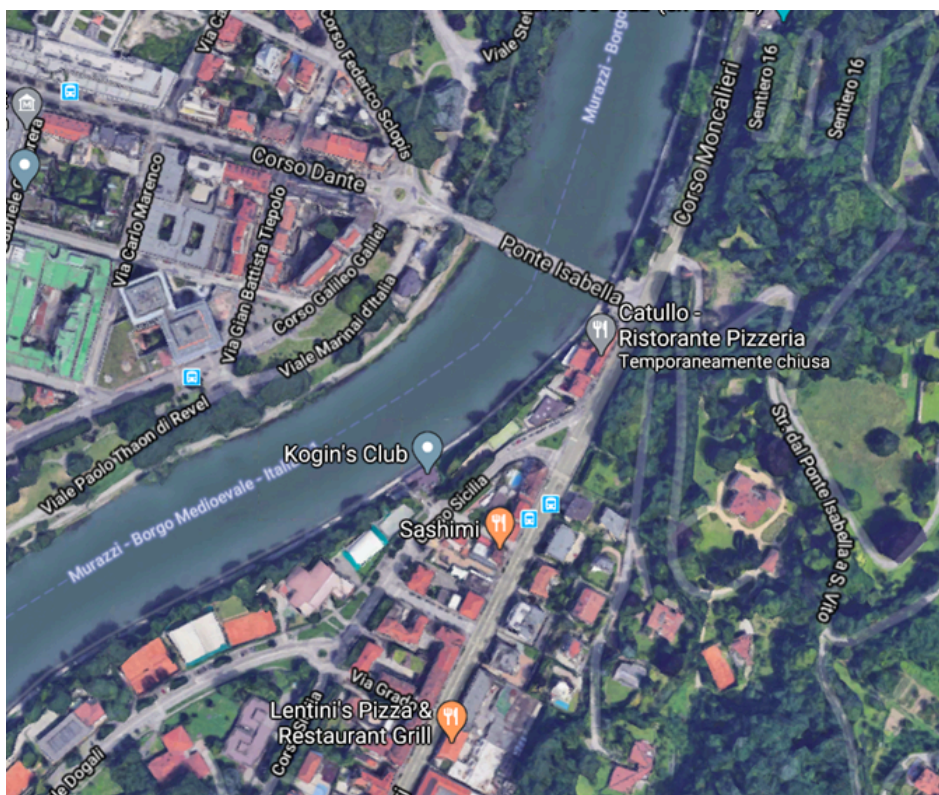


Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



LA BARRIERA DI PONTE ISABELLA

La barriera di Villa della Regina è ancora un segno visibile del tessuto urbano da cui partono a raggiera corso Lanza, via Villa della Regina, corso Sella e corso Picco; è ancora una “porta urbana” della città segnando l’inizio dell’edificazione dei tessuti cittadini pedecollinari.



[...] fra Otto e Novecento, l'indagine storica relativa ai fenomeni urbani induce a capire la priorità delle cinte daziarie sui piani regolatori, che risultano connessi alla localizzazione delle cinte, intese non solo come elementi fisici del dazio, ma anche capaci, quali infrastrutture, di dislocare la prassi delle norme urbane e fiscali [...] (La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino, Politecnico di Torino, Torino 2014).

Risulta facile comprendere come le barriere abbiano influenzato lo sviluppo urbanistico della città; alcune in maniera così forte da essere ancora riconducibili a “porte urbane” tra una morfologia e l'altra, rendendo possibile fenomeni di riconoscibilità locale, molto importanti nella riqualificazione delle periferie.

Per quanto analizzato nella presente relazione, le barriere che possono ancora oggi essere considerate delle “porte urbane”, sia perché segnano il passaggio tra ambiente rurale/naturale e ambiente cittadino, sia perché segnano il passaggio tra una morfologia e l'altra, sono le seguenti:

- Nizza (si ritiene opportuno un progetto di riqualificazione della piazza);
- Orbassano;
- San Paolo (si ritiene opportuno un progetto di riqualificazione della piazza);
- Foro Boario;
- Francia;
- Lanzo (si tratta di una porta urbana non di particolare valore, ma critica dal punto di vista organizzativo);
- Milano;
- Abbadia di Stura;
- Villa della Regina;
- Piacenza;
- Ponte Isabella.

3. LA SECONDA CINTA DAZIARIA

TORINO NEI PRIMI DECENNI DEL NOVECENTO: LA SECONDA CINTA DAZIARIA DEL 1912

A seguito del Piano Unico Regolatore e di Ampliamento (1906 – 1908), nel 1912, la prima cinta daziaria venne smantellata completamente per essere sostituita da un'altra più ampia che doveva ricomprendere gli ampliamenti “fuori cinta” costituiti in seguito al massiccio sviluppo urbanistico dei decenni precedenti.

La seconda cinta daziaria, di fatto mai completata, corrisponde alle attuali vie Vigliani, Reni, Maria Mazzarello, De Sanctis, Cossa, Sansovino, Veronese e Botticelli.

Anche l'infrastruttura della seconda cinta ha lasciato “segni” evidenti nella struttura della città; la sua dismissione negli anni '30 ha liberato spazi pubblici di notevole dimensione, permettendo di creare la seconda circonvallazione – che assieme a quella realizzata sul sedime della prima cinta - caratterizzano tuttora la morfologia della città.

Pianta di Torino del 1915 nella quale risultano evidenti i perimetri delle due cinte daziarie: dismessa quella del 1853, appena edificata l'altra del 1912. Immagine tratta da Lupo, Paschetto, 1853-1912, 1912-1930: le due cinte daziarie di Torino, ASCT, Torino, 2005 (da: Museo Torino)



Nella *Pianta di Torino del 1915* sono evidenti alcune piazze ideate agli incroci tra la cinta daziaria e le principali direttrici di collegamento tra la città di Torino ed il territorio circostante, così come erano state costruite le piazze sulle *barriere* della prima cinta.

Nelle pagine seguenti sono state individuate tali piazze come porte urbane della città entro la seconda cinta ed è stato analizzato il tessuto urbano odierno, per valutare quali di questi elementi siano ancor oggi riconoscibili come “porte urbane”, sia di valore sia da riqualificare.

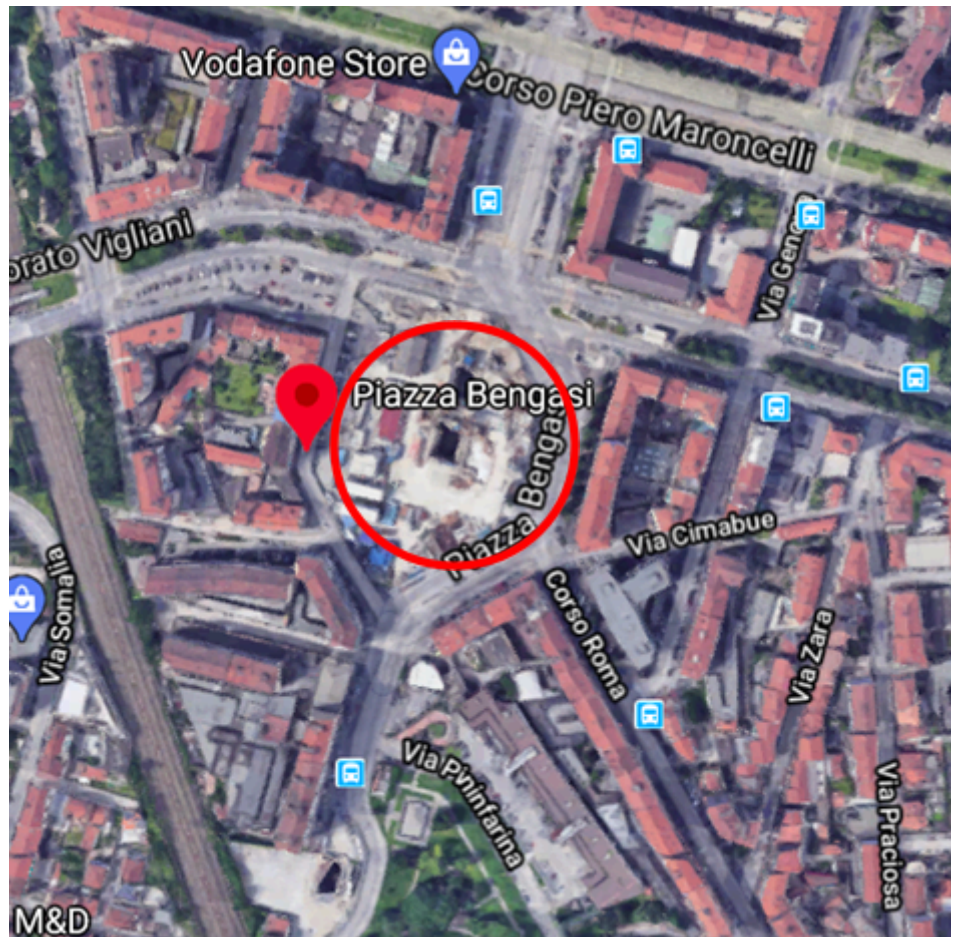
Di seguito vengono riportate le schede delle porte, con l'estratto della Pianta di Torino del 1915, l'individuazione dell'attuale localizzazione (tratta da Google Maps), e l'estratto dell'Allegato Tecnico n. 16 Componenti Storico Culturali (di adeguamento al PPR), che riporta i tracciati viabilistici storici e le cinte daziarie.

PIAZZA BENGASI

Piazza Bengasi (nodo tra la cinta all'altezza di via Vigliani e la direttrice di via Nizza)



Estratto Pianta di Torino del 1915



Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)

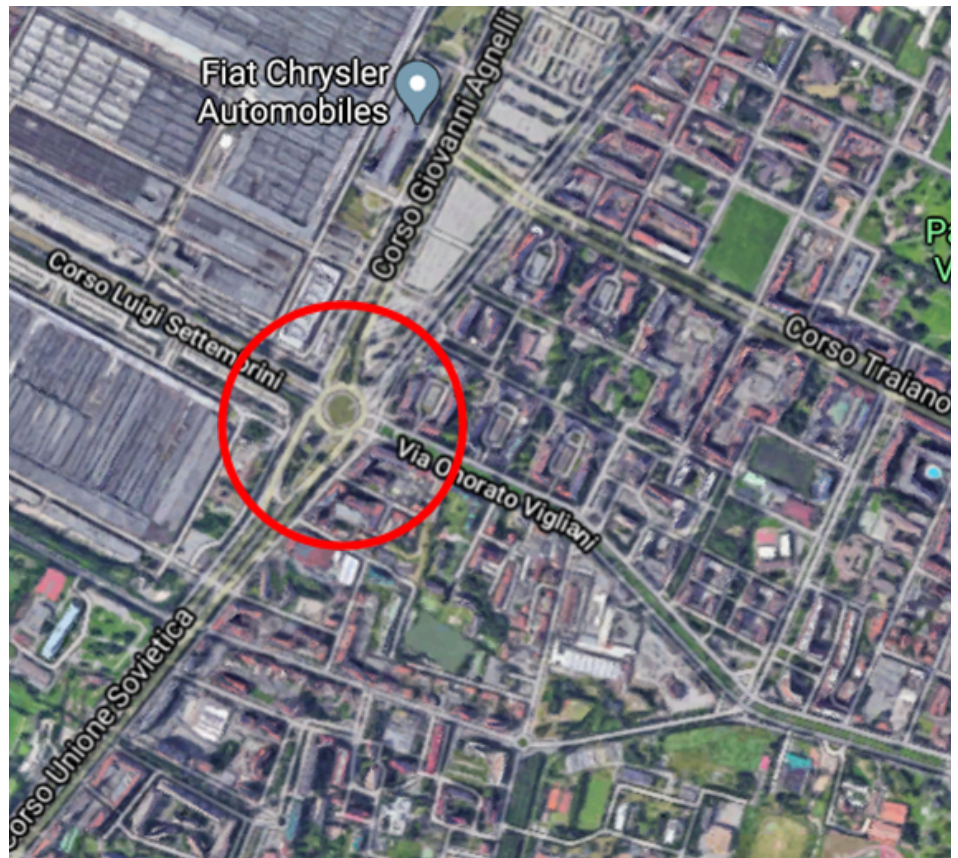


PIAZZALE CAIO MARIO

Piazzale Caio Mario (nodo tra la cinta all'altezza di via Vigliani e la direttrice per Stupinigi – attuale corso Unione Sovietica)



Estratto Pianta di Torino del 1915



Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



PIAZZA OMERO

Piazza Omero (nodo tra la cinta all'altezza di via Guido Reni e la direttrice per Orbassano – attuale corso Orbassano)



Estratto Pianta di Torino del 1915

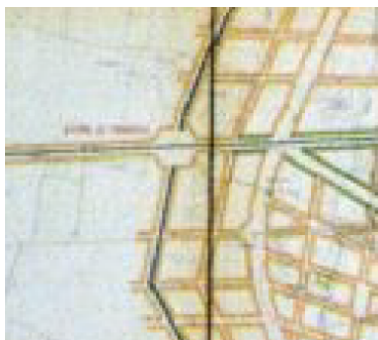


Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)

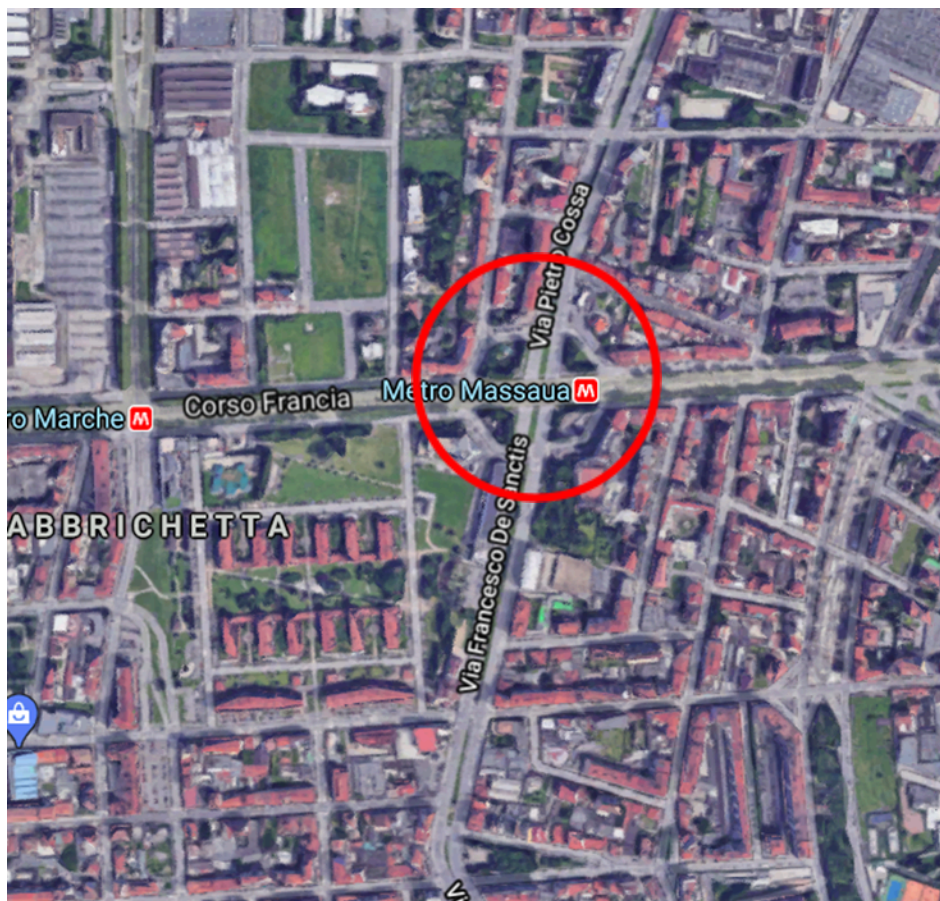


PIAZZA MASSAUA

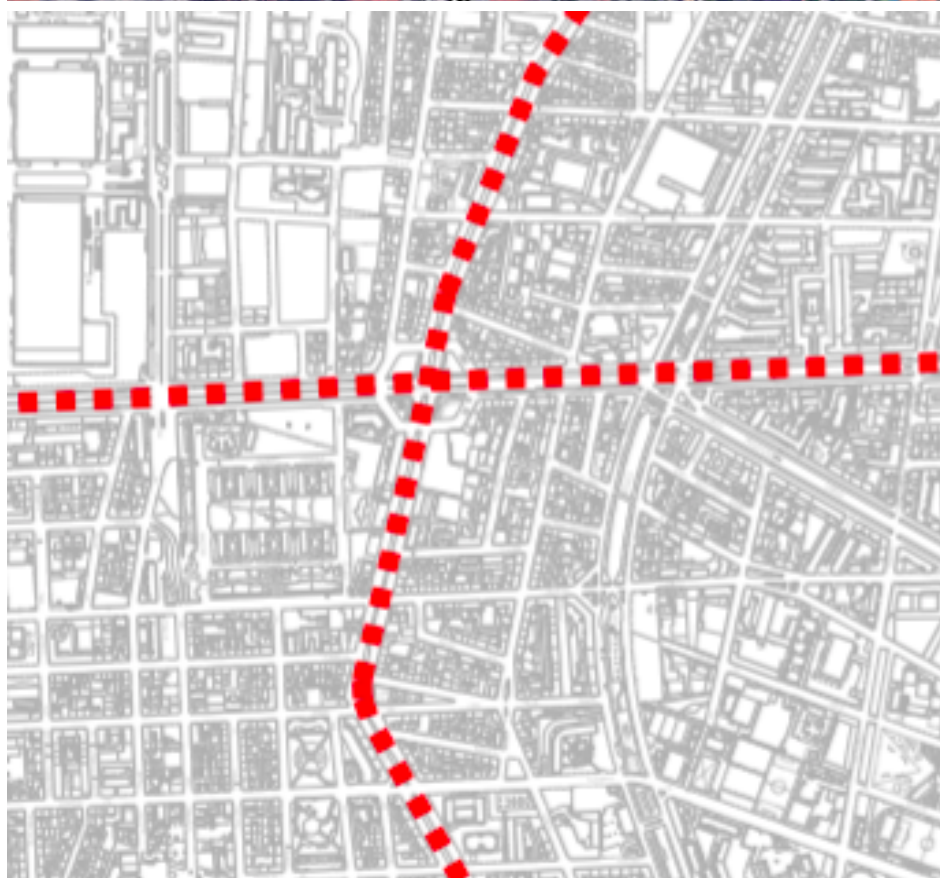
Piazza Massaua (nodo tra la cinta all'altezza delle vie De Sanctis e Pietro Cossa e la direttrice per la Francia e Rivoli – attuale corso Francia)



Estratto Pianta di Torino del 1915



Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)

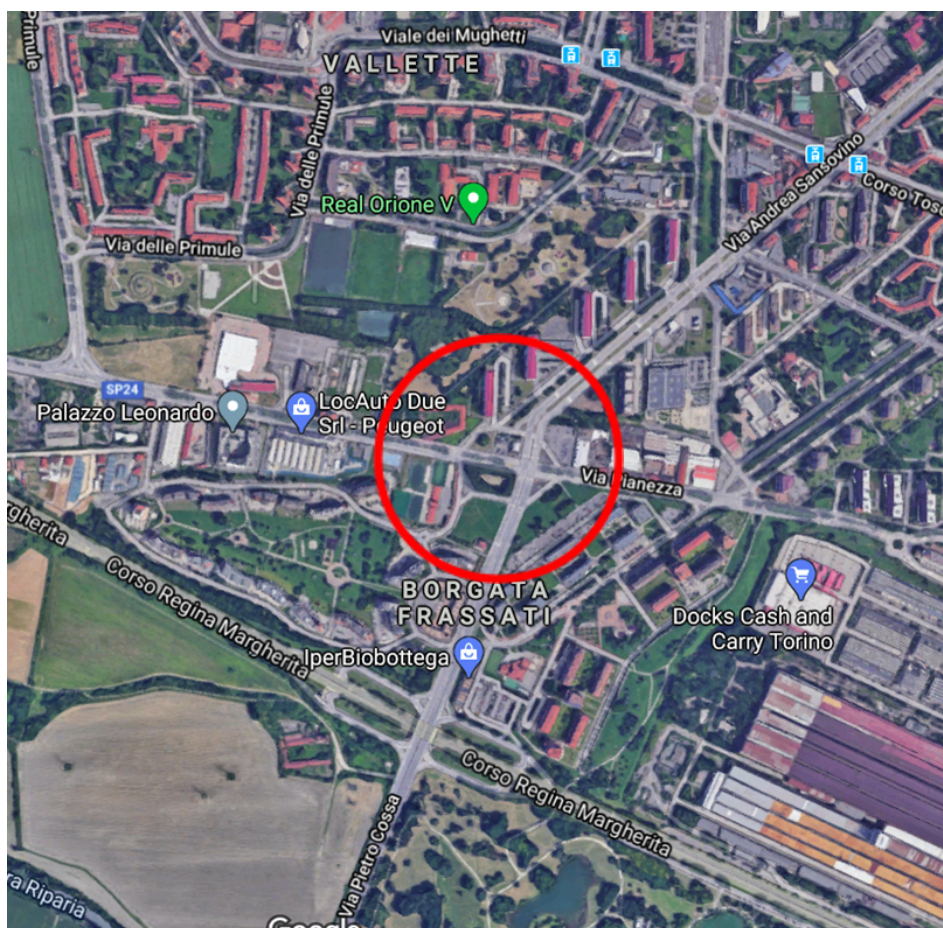


PIAZZA CIRENE

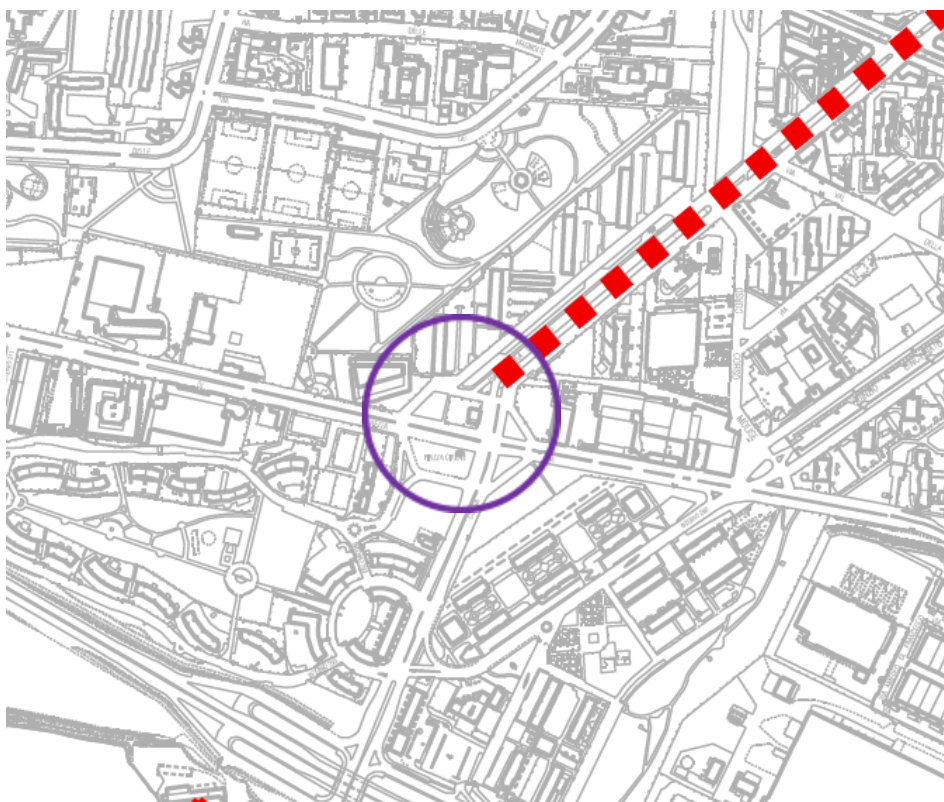
Piazza Cirene (nodo tra la cinta all'altezza delle vie Cossa e Sansovino e la direttrice per Pianezza – attuale via Pianezza)



Estratto Pianta di Torino del 1915



Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



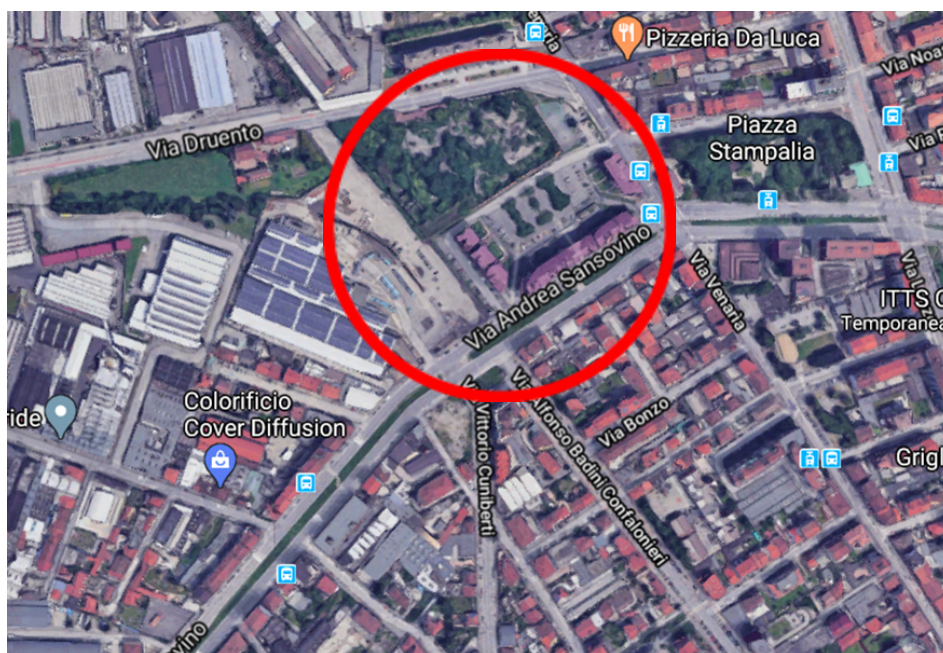
NODO TRA VIA SANSOVINO E VIA CONFALONIERI

Nodo tra via Sansovino e via Confalonieri (ex direttrice per la reggia di Venaria, attualmente riqualificata come "Spina Reale" fino a Largo Grosseto)



Estratto Pianta di Torino del 1915

Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)

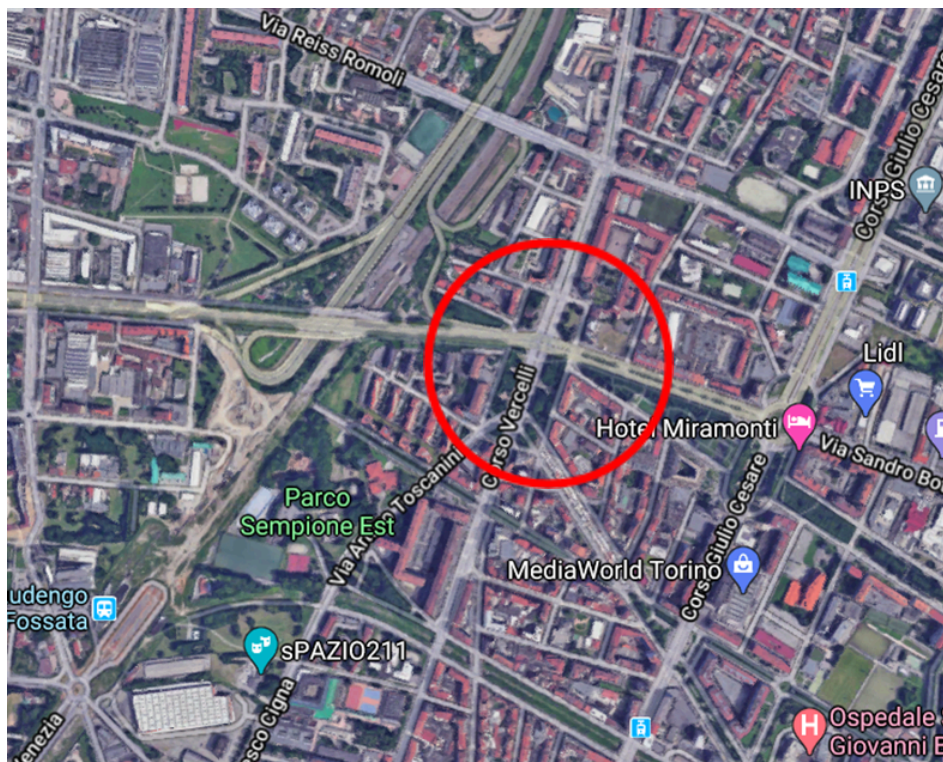


PIAZZA REBAUDENGO

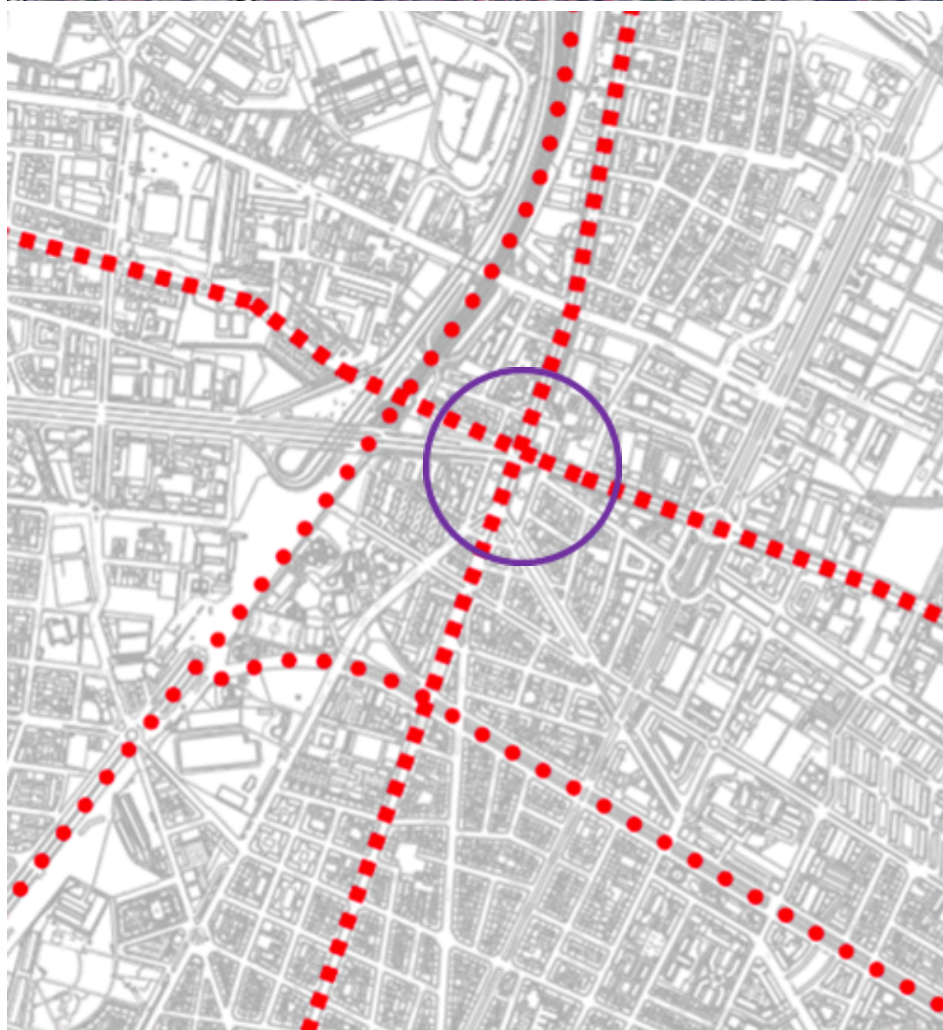
Piazza Rebaudengo (nodo tra la cinta all'altezza di via Botticelli e la direttrice per Milano – attuale corso Vercelli)



Estratto Pianta di Torino del 1915



Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)

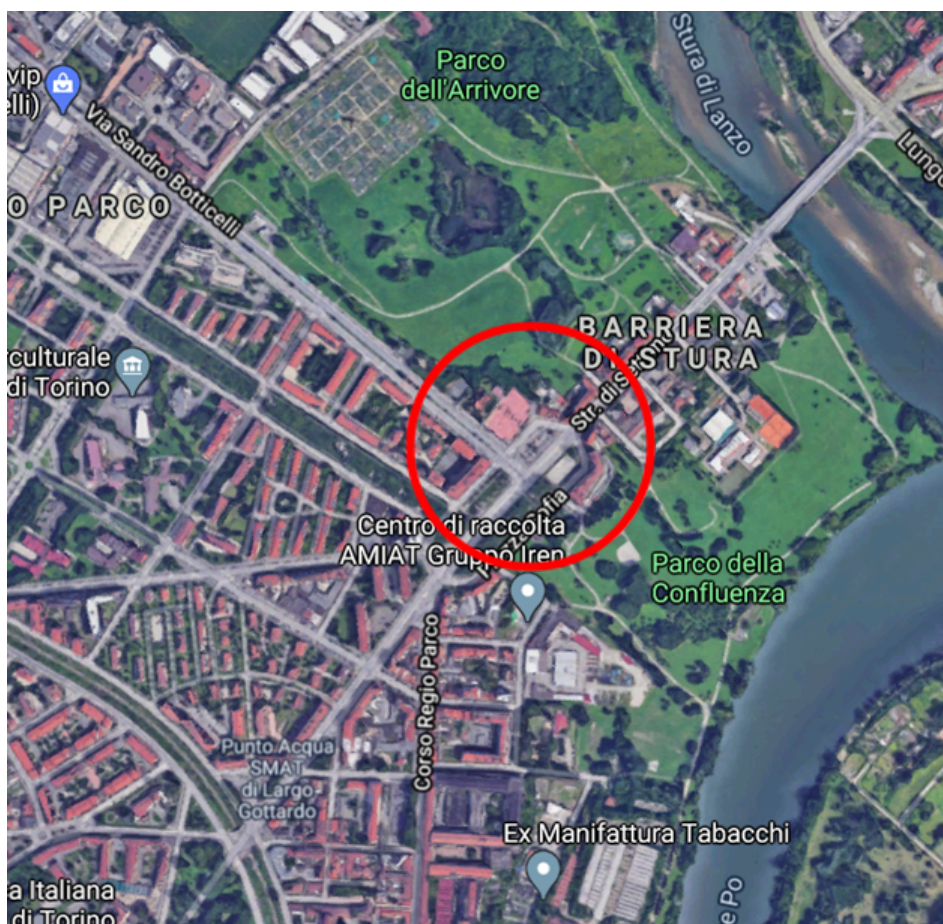


PIAZZA SOFIA

Piazza Sofia (nodo tra la cinta all'altezza di via Botticelli, corso Regio Parco e la direttrice per Settimo)



Estratto Pianta di Torino del 1915



Estratto Allegato Tecnico n. 16
Componenti Storico-Culturali
(adeguamento al PPR)



Anche in questo caso si comprende come ancora oggi alcune delle piazze realizzate in corrispondenza tra la cinta daziaria e le principali direttrici verso il territorio si configurino quali “porte urbane”, sia perché segnano il passaggio tra il “fuori” e il “dentro”, sia perché individuano il passaggio tra una morfologia e l’altra.

Tra le piazza sopra analizzate, le “porte urbane” sono state identificate in:

- Piazza Bengasi; (è ancora la porta urbana di accesso alla città da Nichelino (si ritiene opportuno un progetto di riqualificazione della piazza, l'occasione potrà essere la fine del cantiere della stazione della Linea 1 della metropolitana);
- Piazza Massaua;
- Piazza Cirene;
- Nodo tra via Sansovino e via Confalonieri (in prosecuzione del viale della Spina Reale). È una porta urbana oggi poco visibile, sarebbe importante proseguire con il progetto della Spina Reale fino alla Venaria Reale);
- Piazza Rebaudengo; (si ritiene opportuno un progetto di riqualificazione della piazza);
- Piazza Sofia (si ritiene opportuno un progetto di riqualificazione della piazza).

4. LE PORTE URBANE DELLA TORINO CONTEMPORANEA

Nel 1930, con l'abolizione delle cinte daziarie decretata dal governo fascista, venne dismessa anche la linea di cintura novecentesca e sul sedime liberato venne realizzato un anello di viali.

Successivamente, la città non ha più avuto infrastrutture costruite con il fine specifico di "separare" ciò che era all'interno della città con l'esterno della città. Nonostante questo ancora oggi nella città contemporanea è importante definire "un margine urbano" e i punti di accesso denominati simbolicamente "porte urbane" sia per configurare correttamente il paesaggio urbano sia per creare un senso di identità e riconoscibilità.

Le "porte urbane" di accesso alla città di oggi sono date dai nodi di interscambio che si possono riconoscere nelle direttrici di imbocco della tangenziale (corso Regina Margherita, corso Unità d'Italia, ...), nelle strade che conducono in città dall'esterno, nei parcheggi in cui si lascia l'auto per usare la metropolitana, nelle stazioni ferroviarie; esistono, inoltre, anche le "porte urbane" di accesso alle "borgate" cittadine che sono ancora oggi enucleate dal tessuto consolidato (accesso al Villaretto, alla Falchera).

Alcuni accessi a Torino, oggi corrispondono ancora alle "porte urbane" delle due cinte daziarie:

per la parte collinare:

- la *barriera* di Villa della Regina;
- la *barriera* di Piacenza leggermente spostata all'incrocio tra corso Moncalieri e corso Lanza;
- la *barriera* di Ponte Isabella;

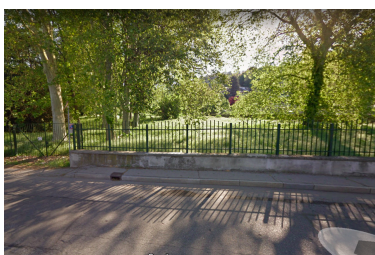
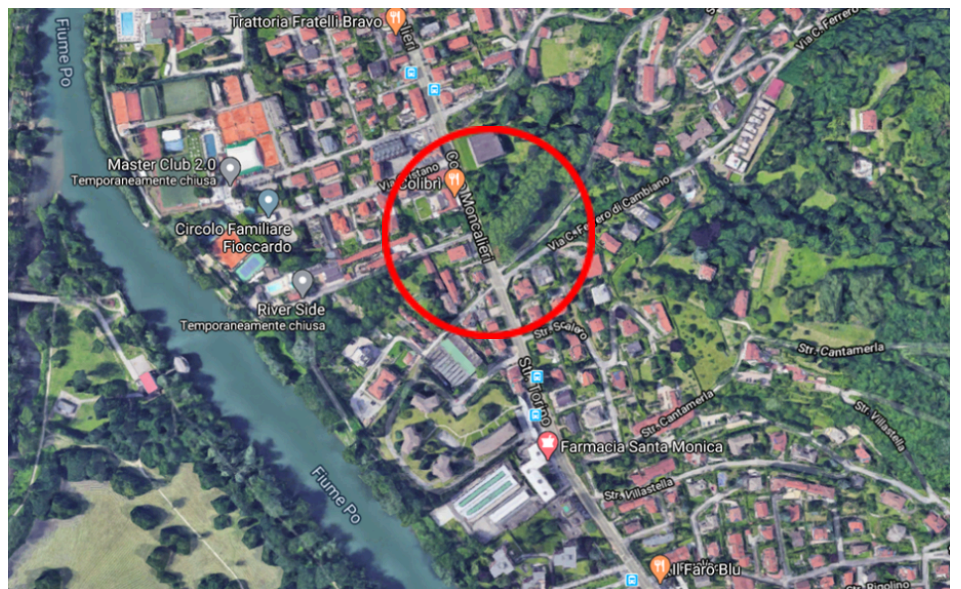
per la parte piana:

- piazza Bengasi (al fondo di via Nizza, è ancora la porta urbana di accesso da Nichelino, ma la piazza necessita di un progetto di riqualificazione);
- il nodo tra via Sansovino e via Confalonieri (ex direttrice per la reggia di Venaria, attualmente riqualificata come viale della "Spina Reale" fino a Largo Grosseto)

Altri accessi alla città sono situati sulle principali direttrici di collegamento con gli altri centri urbani e agli imbocchi della tangenziale. Tali accessi sono analizzati "leggendo" il tessuto urbano odierno.

Asse di corso Moncalieri

An aerial map of the area around the Oasi di Cavoretto. The map shows the Marazzi - Borgo Mediorivale - Italia 61 river flowing through the landscape. A red circle highlights the location of the Oasi di Cavoretto, which is situated near the intersection of Corso Monforte and Corso Mezzanotte. Other landmarks visible include the Museo dell'Automobile di Torino, the Casa UCI, and the Oasi di Cavoretto itself, which is a large green area with a pink pin icon. The map also shows various roads, including Strada 1000, Strada 1001, and Strada 1002, and several buildings and houses in the surrounding area.

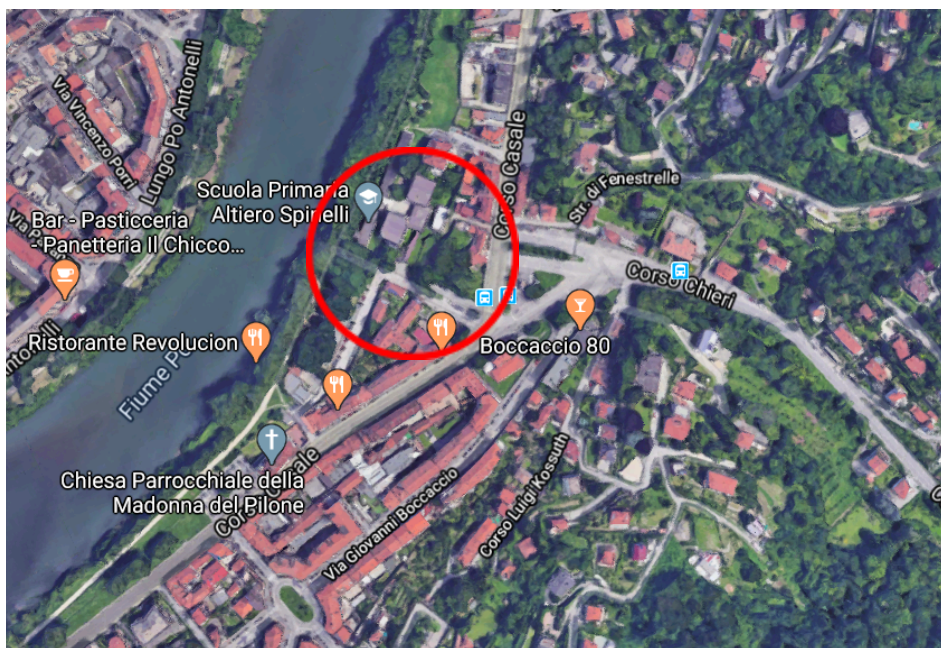


Confine tra Torino e Moncalieri e individuazione di un varco

Asse di corso Casale

Lungo l'asse di corso Casale, una "porta urbana" è individuabile nel piazzale Marco Aurelio, dove il corso si interseca con corso Chieri, direttrice storica di accesso a Torino (come si legge nell'Allegato Tecnico n. 16 Componenti Storico Culturali).

Un'altra porta urbana si può leggere in piazza Coriolano, all'incrocio tra corso Casale e corso Don Luigi Sturzo; poco prima della piazza, c'è anche un varco significativo, con uno scorcio sulla Basilica di Superga.



Porta urbana di piazza Coriolano e
"varco" su Superga

PER LA PARTE PIANA

Asse di corso Unità d'Italia

Corso Unità d'Italia è un asse importante perché è l'ingresso in Città dalla tangenziale sud; da un lato appare edificato in continuità con Moncalieri (attuale corso Trieste), dall'altro ci sono segni antropici sparsi lungo l'asta del Po. Non esiste un vero e proprio inizio del tessuto urbano, ma si deve pensare alla rotonda Maroncelli come "porta urbana" da riqualificare; oggi, infatti, è solo un nodo stradale.



Asse di corso Unione Sovietica

La "porta urbana" potrebbe essere localizzata all'incrocio con Strada del Drosso e Strada Castello di Mirafiori, perché è da lì che hanno inizio i tessuti urbani consolidati, anche se sono presenti edificazioni sparse anche nell'area a Parco.



Asse di corso Orbassano

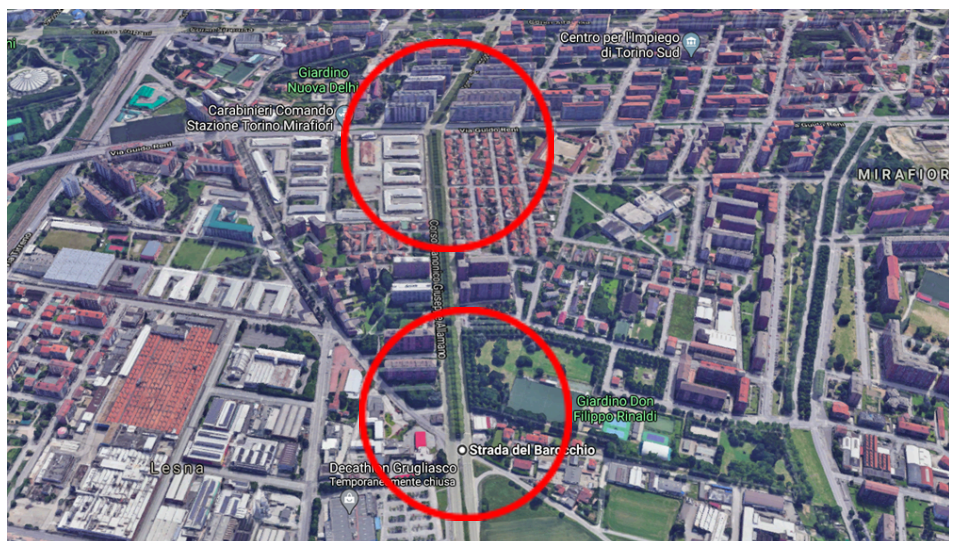
L'asse di corso Orbassano è pressochè totalmente costruito, in continuità da Torino a Beinasco; dall'incrocio di corso Tazzoli inizia il tessuto urbano con una consistenza cittadina, tuttavia non si considera porta urbana.



Asse di corso Allamano

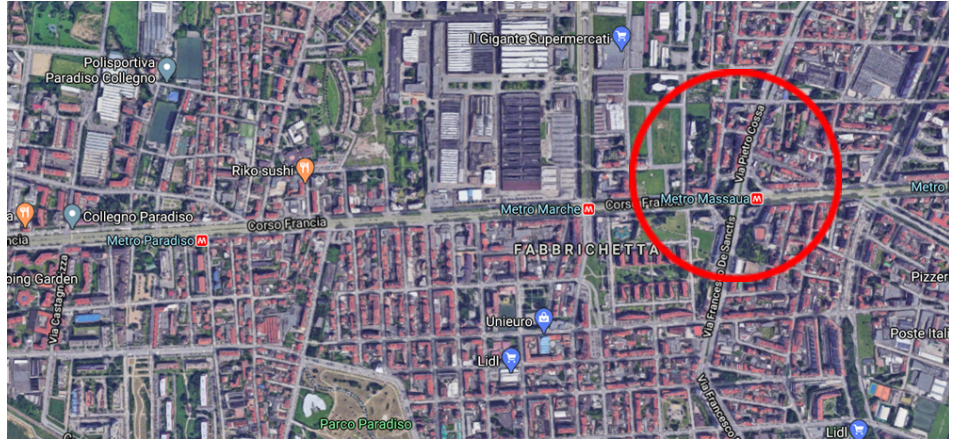
Sull'asse di corso Allamano il confine urbano della città – posto all'altezza di strada del Barrocchio - si sfrangia con attività produttive e commerciali realizzate in Grugliasco, ma addossate a Torino. Entrando in città, dopo queste attività, una parte residuale di aree rurali localizzate nel territorio di Grugliasco segna il passaggio tra i due centri abitati.

La “porta urbana” di accesso a Torino si potrebbe ritrovare all'incrocio con la Strada del Barrocchio, ma è un elemento morfologico di fatto inesistente; si può invece leggere quale porta urbana il nodo tra corso Allamano e via Guido Reni (dove era costruita la seconda cinta daziaria).



Asse di corso Francia

Sull'asse di corso Francia si passa da Torino a Rivoli, attraverso Grugliasco e Collegno, osservando un continuum costruito; non si può ipotizzare nessuna porta urbana, tranne quelle già individuate sulle cinte daziarie: la barriera di Francia su piazza Bernini (prima cinta daziaria) e piazza Massaua (seconda cinta daziaria).



Asse di corso Regina Margherita

L'asse di corso Regina Margherita è uno dei più importanti accessi alla città e tra i più "utilizzati", attraversa la città sull'asse est-ovest, dalla tangenziale al Po. Nella prima parte del corso, fino a corso Lecce, si estende il grande parco urbano della Pellerina da un lato e frange urbane e caserma dei vigili del fuoco dall'altro: la "sensazione" di entrare in città si ha a partire proprio dall'incrocio con corso Lecce, che si può considerare "porta urbana".



Asse di corso Altessano

Lungo l'asse di strada Altessano, dove i comuni di Torino e Venaria si "fondono", vi sono grandi attività commerciali (Area 12, Auchan) e produttive, nonché nuclei residenziali, pressoché senza soluzione di continuità. In questo caso non si ravvisano porte urbane.



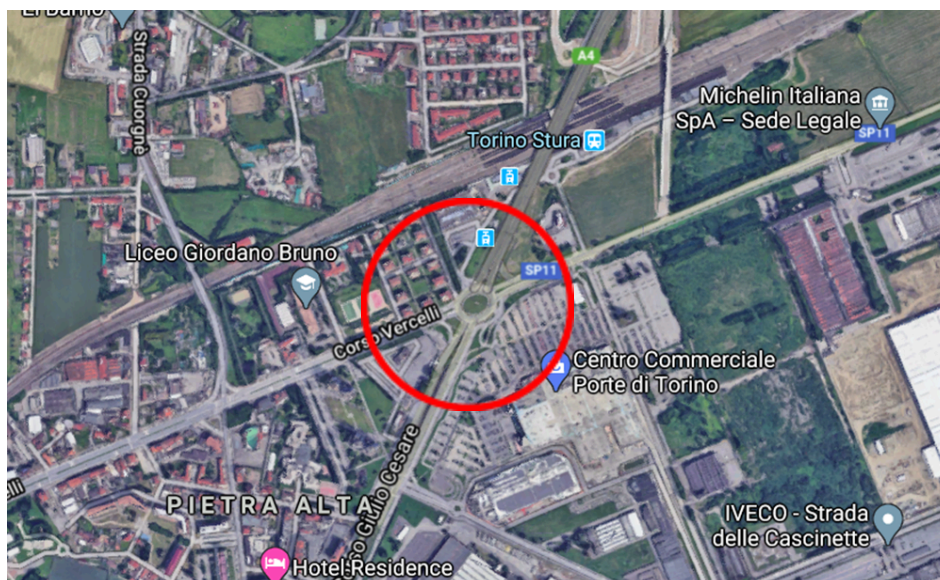
Asse di Strada dell'Aeroporto

Strada dell'Aeroporto è un asse di accesso importante per Torino (nel tessuto consolidato prosegue sul viale della spina centrale); superata la Stura su un lato ci sono consistenti edificazioni, ma il tessuto vero e proprio sembra iniziare dall'intersezione con via Veronese (sedime della seconda cinta daziaria).



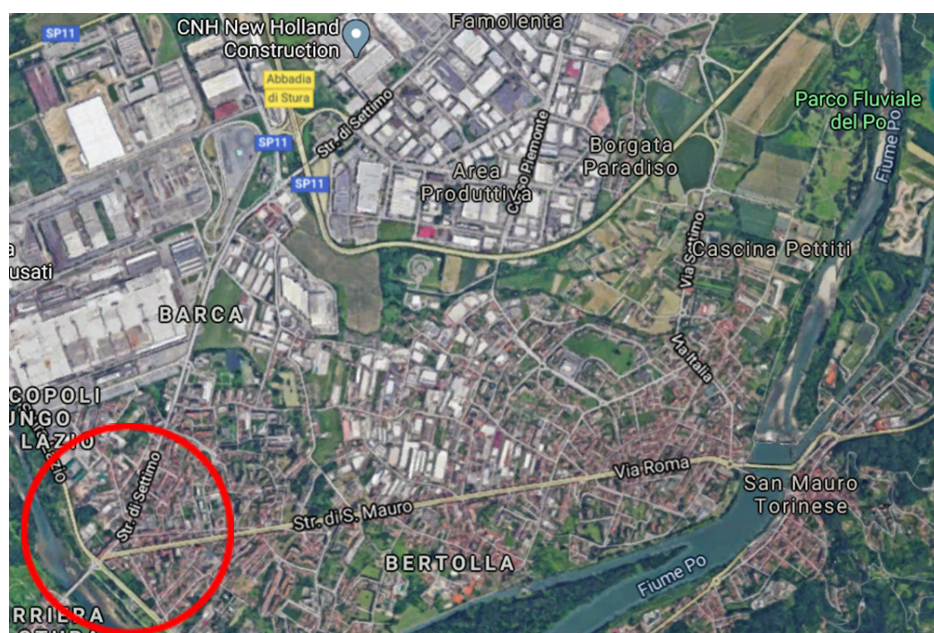
Asse di corso Vercelli e di corso Giulio Cesare

Sono due assi di ingresso molto importanti da nord (imbocco dell'autostrada A4); si può pensare ad una "porta urbana" posta all'incrocio di tali corsi che, però, necessita di una riqualificazione.



Asse di Strada Settimo e Strada San Mauro

Entrambi gli assi sono vie di accesso molto utilizzate; Strada San Mauro è edificata con un tessuto misto (residenze e attività produttive) fino al confine - che non si percepisce - con il comune limitrofo; Strada di Settimo è anch'essa edificata in continuità fino a Settimo, ma permangono alcune piccolissime porzioni rurali. Non sembra comunque che si possano identificare delle "porte urbane" significative, tranne quella già individuata in piazza Sofia (seconda cinta daziaria).



I BORGHI NELLE PERIFERIE DI OGGI

Altri elementi significativi di “porte urbane” sono gli accessi ai nuclei di agglomerati urbani ancora oggi enucleati dal tessuto consolidato, importanti per la costruzione di un senso di identità e per la valenza paesaggistica.

Borgata del Villaretto

Fin dall'origine il borgo costituito da due cascine era collegato alla Città con una stradina dal tracciato diagonale confermato dall'attuale strada d'ingresso alla borgata, che conduce al portone d'accesso delle cascine centrali. Alcune parti del borgo sono state smantellate per lasciare spazio a una serie di villette a schiera, organizzate intorno a un cortile centrale e si registrano ampliamenti nella seconda metà del XX secolo verso ovest, con la costruzione di alcune ville e di bassi palazzi ad uso abitativo. Nonostante questi interventi di ristrutturazione e ricostruzione, il "Villaretto" è nel territorio di Torino l'unico esempio di borgata rurale che preserva in maniera così compiuta i suoi caratteri originari. [Museo Torino]

Al fine di mantenere tale valore identitario e paesaggistico è importante preservare tutti gli elementi morfologici a partire dall'accesso che si può considerare una "porta urbana".

Borgata Villaretto. Catasto Gatti, 1820-1830. Archivio Storico della Città di Torino



Il Quartiere Falchera

Il quartiere della Falchera è stato realizzato nell'immediato dopoguerra, nell'ambito del programma Ina-Casa, su terreni agricoli posti in posizione periferica. Il progetto urbanistico prevedeva che il nuovo quartiere fosse un'unità satellite del tutto autosufficiente e distaccata dal tessuto urbano consolidato, basata sull'unità di vicinato e resa indipendente dalla presenza di negozi, bar, uffici, un cinema, scuola e chiesa. [Museo Torino]

Rispetto ai precedenti numerosi ampliamenti pianificati per Torino, la Falchera è stata progettata come un organismo "separato" e - ancora oggi - è un agglomerato urbano enucleato dalla Città consolidata. Il carattere autonomo del quartiere si è presto rivelato emarginazione dalla città, di cui doveva essere avamposto nel suo sviluppo verso nord. E' importante oggi sia salvaguardare l'identità specifica del quartiere sia pensare alla sua "integrazione" con la Città.

E' facilmente leggibile nel tessuto odierno come l'accesso al quartiere sia pensato da via Falchera, che può essere letto come "porta urbana".



5. CONCLUSIONI

Il tessuto urbano di Torino è il risultato delle vicende storiche e di una pianificazione per ampliamenti ed “aggiunte”; si possono quindi leggere ancor oggi molte “porte urbane” sia di collegamento tra morfologie diverse sia di passaggio tra l’ambiente rurale/naturale e quello urbano.

Di seguito si elencano gli elementi che si ritiene di dover inserire nella categoria “porte urbane” nell’Allegato tecnico n. 17 Componenti Morfologico-Insediative e Naturalistiche per una corretta pianificazione urbanistica, evidenziando anche alcuni elementi critici che necessiterebbero di una particolare attenzione ed una specifica progettualità per la loro riqualificazione:

nel Centro storico:

- Piazza della Repubblica;
- Porte Palatine;
- Piazza Vittorio / Sponde Po;
- Piazza Vittorio / Via Po;
- Porta Nuova;
- Porta Susa;
- Piazza Statuto;
- Quartieri Militari;
- Piazza Castello / Palazzo Madama;

fuori dal centro storico:

- rotonda Maroncelli: (porta critica - nodo di traffico da riqualificare);
- incrocio tra corso Unione Sovietica, Strada del Drosso e Strada Castello di Mirafiori;
- barriera di Nizza, attuale piazza Carducci: (porta critica - è necessaria una progettazione della piazza per la riqualificazione, l’occasione potrà essere la fine del cantiere della stazione della Linea 1 della metropolitana);
- piazza Bengasi: (porta critica - la piazza necessita di un progetto di riqualificazione, considerata anche la criticità del nodo);
- barriera di Orbassano, attuale incrocio dei corsi De Gasperi, Duca degli Abruzzi, IV Novembre e Orbassano: (porta critica - da ripensare nel suo disegno);
- incrocio tra corso Allamano e via Guido Reni;
- barriera di San Paolo, attuale incrocio tra corso Ferrucci e le vie Vigone, Monginevro, San Paolo : (porta critica - è necessaria una progettazione della piazza per la riqualificazione);
- barriera di Foro Boario, attuale piazza Adriano;
- barriera di Francia, attuale piazza Bernini;
- Piazza Massaua;
- incrocio tra i corsi Regina Margherita, Lecce e Potenza;

- piazza Cirene: (porta critica - è necessaria una progettazione della piazza per la riqualificazione);
- barriera di Lanzo, attuale piazza Baldissera: (porta critica - si tratta di una porta urbana non di particolare valore, ma critica dal punto di vista organizzativo);
- Nodo tra via Sansovino e via Confalonieri (in prosecuzione del viale della Spina Reale): (porta critica - è una porta urbana oggi poco visibile, sarebbe importante completare la Spina Reale fino alla Venaria Reale);
- incrocio tra strada dell'Aeroporto e via Veronese;
- barriera di Milano, attuale piazza Crispi;
- piazza Rebaudengo: (porta critica - è necessaria una progettazione della piazza per la riqualificazione);
- incrocio tra corso Vercelli e corso Giulio Cesare: (porta critica - da riqualificare)
- -barriera di Abbazia di Stura, attualmente all'incrocio di corso Palermo, corso Novara, via Aosta e via Monte Rosa;
- Piazza Sofia: (porta critica - è necessaria una progettazione per prevedere una sistemazione della piazza);
- accesso al Villaretto;
- accesso alla Falchera.

in collina:

- piazza Coriolano;
- piazzale Marco Aurelio;
- barriera di Villa della Regina;
- barriera di Piacenza, all'incrocio tra corso Moncalieri e corso Lanza;
- barriera di Ponte isabella.
- corso Moncalieri angolo strada alla Villa Zanetti.

Si provvede quindi:

- all'inserimento delle porte urbane sopra elencate all'interno dell'Allegato Tecnico "n. 17 Componenti Morfologico-Insediative e Naturalistiche";
- all'aggiornamento della Tavola del PRG 1995 "n. 7. Zona Urbana centrale storica. Spazio pubblico", costituente parte integrante dello studio e delle proposte sul tessuto storico della zona centrale, con la nuova Tavola "Zona urbana centrale storica. Aree da trasformare. Relazioni con lo spazio pubblico", nella quale vengono indicate le sopra elencate porte nel Centro Storico.