



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

INFRA.TO
infrastrutture per la mobilità



CITTA' DI TORINO

Linee guida

Piattaforma tecnica:

TUTTOGARE PA





Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Premessa

La linea 2 della metropolitana Automatica di Torino nella sua configurazione finale avrà uno sviluppo totale di circa 28 km e comprenderà 31 stazioni. La Linea è stata articolata nelle seguenti tratte funzionali:

- **Tratta 1:** “Rebaudengo - Politecnico”
- **Tratta 2:** “Politecnico - Anselmetti”
- **Tratta 3:** “Prolungamento sud - Anselmetti - Orbassano”
- **Tratta 4:** “Prolungamento nord - Bologna - Pescarito”

In data 30/05/2024, il Commissario Straordinario ha proposto al MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, una rimodulazione degli interventi del primo lotto funzionale “Rebaudengo - Porta Nuova” della Linea 2 della metropolitana della Città di Torino, rientrante nelle risorse disponibili a legislazione vigente pari a € 1.828.000.000,00. In data 28/06/2024, il MIT, verificata la piena funzionalità del lotto proposto e la relativa copertura finanziaria, ha espresso parere favorevole alla rimodulazione.

La rimodulazione si basa sul Progetto Definitivo e consta di una razionalizzazione della tratta “Rebaudengo - Politecnico” nei seguenti due lotti funzionali:

- Lotto funzionale 1 “Rebaudengo - Porta Nuova”, interamente finanziato;
- Lotto funzionale 2 “Porta Nuova”, da finanziare.

Il lotto funzionale 1 si sviluppa tra la stazione “Rebaudengo” e la stazione Porta Nuova”, entrambe stazioni di corrispondenza, e consentirà l'interconnessione con le due stazioni ferroviarie “Rebaudengo-Fossata” e “Porta Nuova”, unitamente all'intersezione con la linea tranviaria 4 su corso Giulio Cesare ed alla connessione diretta con la linea 1 della metropolitana di Torino presso la Stazione di Porta Nuova. Esso avrà quindi una propria valenza trasportistica intrinseca basata sull'acquisizione dei target relativi a primari punti di interesse come: il polo ospedaliero San Giovanni Bosco (e con l'interconnessione con la linea 1 a Porta Nuova collegherà il polo



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

ospedaliero “Città della Salute”), i centri universitari Einaudi e Palazzo Nuovo ed infine il collegamento con il centro storico della città attraverso la stazione Carlo Alberto ubicata nell'omonima piazza. In aggiunta, tale lotto funzionale costituirà il volano per le future zone di sviluppo legate al contesto delle aree in profonda trasformazione urbanistica nell'area nord della Città, dove vi sono immobili come l'ex Manifattura Tabacchi o l'ex centro Poste Italiane.

Ha uno sviluppo complessivo di circa 7,3 km e sarà costituita da 10 stazioni.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Indice

Elementi di architettura

Premessa	06
1. Stazione San Giovanni Bosco	09
1.1 Inquadramento	09
1.2 Definizione dell'area d'intervento	12
2. Stazione Mole - Giardini	14
2.1 Inquadramento	14
2.2 Definizione dell'area d'intervento	16
3. Stazione Carlo Alberto	17
3.1 Inquadramento	17
3.2 Definizione dell'area d'intervento	19

Elementi di comunicazione visiva

Premessa	21
5. Identità visiva	22
5.1 Logo Linea metro 2	22
5.2 Palette colori	23
5.3 Tipografia	23
5.4 Segni grafici ed elementi visivi	24
5.5 Mascotte identitaria	24
6. Segnaletica	25
6.1 Accessibilità	25
6.2 Elemento identificativo della metropolitana	28
6.3 Segnaletica analogica e digitale	29
6.4 Segnaletica d'orientamento ed informativa	30
7. L'esperienza d'orientamento	31
7.1 Esterno	31
7.2 Atrio	31
7.3 Spazi interni di circolazione	32
7.4 Banchine	32
7.5 Treno	33



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di
progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

8. Personalizzazione delle stazioni	34
8.1 Interventi di carattere artistico	34
8.2 Connessioni con il territorio	34
9. Il design di Cantiere	35
9.1 Approccio innovativo	35
9.2 Comunicazione associata	36

Tavole in allegato

Tavola 1 - Involucro e atrio - San Giovanni Bosco	38
Tavola 2 - Piani - San Giovanni Bosco	39
Tavola 3 - Aree di pertinenza - San Giovanni Bosco	40
Tavola 4 - Aree ombreggiate - Trincea ferroviaria (Trincerone)	41
Tavola 5 - Coperture accessi - Mole-Giardini	42
Tavola 6 - Interni - Mole-Giardini	43
Tavola 7 - Accessi aggiuntivi - Carlo Alberto	44
Tavola 8 - Collegamento ipogeo - Carlo Alberto	45



Elementi di architettura



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Premessa

Le dieci stazioni della Linea 2 si distinguono in due tipologie:

- **Stazioni fuori terra:** Sono localizzate lungo il tracciato della nuova Linea della Metro 2, a nord, nel "Trincerone", trincea ferroviaria dismessa, di 2,5 Km, che oggi costituisce un elemento di discontinuità all'interno di un tessuto urbano densamente popolato. La nuova linea sarà localizzata utilizzando il sedime della vecchia ferrovia, sfruttando il tracciato per la parte dei binari e dei treni e collocando le stazioni in elevato, fuori terra. Si tratta delle fermate 2) Giulio Cesare, 3) San Giovanni Bosco, 4) Corelli-Tabacchi.

I concorrenti devono ipotizzare il progetto della stazione San Giovanni Bosco e degli spazi circostanti, con attenzione alle connessioni urbane e alla continuità del sistema del verde che ricoprirà il tracciato della linea sotterranea. Il progetto definitivo della vecchia trincea ferroviaria - "Urbanistico - Sistemazioni e ripristini superficiali" -, presente tra gli allegati del Concorso, costituisce riferimento per le migliorie delle aree di pertinenza della stazione, da ipotizzarsi in continuità con il progetto del parco dell'intero sistema "Trincerone". Nella seconda fase viene chiesto ai concorrenti di proporre una sistemazione delle aree di sosta ombreggiate, dove si trovano le torrette di ventilazione, all'interno del parco lineare. Nello specifico, viene richiesto il progetto delle bocche di aerazione degli interrati, che costituiscono elementi architettonici caratterizzanti lo spazio esterno, delle coperture e delle sedute delle aree di sosta.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

■ **Stazioni interraste:** Tutte le altre stazioni sono interraste, con uscite limitate alle scale di accesso e gli ascensori. Nella carta dell'Architettura, allegata al presente Concorso, è presente lo studio delle coperture degli accessi, che tuttavia non sono state inserite nel Progetto Definitivo e non costituiscono riferimento progettuale per i gruppi di lavoro. Pertanto, viene richiesto ai concorrenti di proporre nuove soluzioni per le coperture degli accessi e la relativa segnaletica.

Queste stazioni interraste comprendono, da nord a sud: 1) la fermata capolinea Rebaudengo, collocata nella zona del parco Sempione, un'ampia zona aperta lungo l'asse viario della cosiddetta "Spina" che attraversa la città da sud a nord; 5) e 6) le fermate Bologna e Novara, situate in aree residenziali con prevalente edilizia del secondo novecento e permanenza di insediamenti produttivi risalenti alla prima fase di industrializzazione della città; 7) la fermata Verona che serve il campus universitario Einaudi, di recente realizzazione, sul margine tra la Dora e il quartiere residenziale Vanchiglia, edificato a partire dalla metà dell'ottocento; 8) la fermata Mole-Giardini che si colloca fra l'area della Mole Antonelliana, emblema architettonico della città e il margine est dei giardini Reali, ai piedi del complesso sei-settecentesco del Palazzo Reale; 9) la fermata Carlo Alberto che si trova fra Palazzo Carignano, prima sede del Parlamento italiano, ora Museo del Risorgimento e la Biblioteca Nazionale, realizzata nelle ex scuderie reali; 10) la fermata Porta Nuova, unico interscambio con la Linea 1 e con la ferrovia nazionale.

La Stazione caso studio su cui viene richiesta ai concorrenti una proposta nella Fase 1, approfondita poi nella Fase 2, è quella di Mole-Giardini, dove il progetto della pensilina e il suo fotoinserimento si devono confrontare con la visuale verso la Mole Antonelliana, simbolo della città. La pensilina ipotizzata sarà poi riproposta a copertura delle uscite delle altre stazioni interraste, con gli specifici adattamenti di ogni singolo caso, che saranno definiti in fase esecutiva dalla società vincitrice della gara d'appalto delle Opere civili, sotto la supervisione del Direttore Artistico incaricato.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino

Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Per questa stazione, ai concorrenti viene inoltre richiesto lo sviluppo di idee progettuali per gli spazi interni (estendibili poi a tutte le stazioni della Linea) includenti: l'interior design degli ambienti interrati (atrii, mezzanini, scale, banchine, etc.), con la definizione dei materiali da utilizzare, dell'illuminotecnica, degli elementi di design visivo e di branding e dell'intero sistema di wayfinding. L'identità visiva dovrà anche prevedere il concept di un logo specifico per la Linea 2, il quale, oltre a caratterizzare l'interno delle stazioni, potrà emergere nella segnaletica esterna e negli allestimenti dei treni.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

1. Stazione San Giovanni Bosco

1.1 Inquadramento

La Stazione è ubicata all'interno del cosiddetto "Trincerone", ex trincea ferroviaria, tra via Gottardo e via Sempione, ortogonalmente alle vie Monte Rosa e via Mercadante, di fronte all'Ospedale San Giovanni Bosco, secondo più importante presidio sanitario della città. Viene richiesto ai concorrenti di prestare attenzione ai collegamenti tra la stazione e l'Ospedale, prevedendo soluzioni capaci di facilitare e migliorare l'accessibilità alla struttura a partire dalla stazione e viceversa. In corrispondenza di via San Gottardo e su via Sempione, in adiacenza alla stazione, sono presenti diverse fermate di linee di autobus.

Per questa Stazione si richiedono:

Fase 1:

- a. la modifica delle parti in elevato;
- b. la modifica delle aree circostanti rispettando le aree di pertinenza e tenendo conto del sistema complessivo del nuovo boulevard sulla ex trincea ferroviaria (Trincerone);
- c. la ridefinizione degli involucri interni (materiali, colori, illuminazione, etc.) secondo l'identità unitaria immaginata per la Linea, prevedendo anche spazi specifici per la contestualizzazione della stazione nel contesto urbano di riferimento;
- d. elementi di comunicazione visiva, ovvero linguaggi e dispositivi segnaletici finalizzati a facilitare l'orientamento dell'utente e migliorare l'accessibilità e determinare una chiara e riconoscibile identità visiva del sistema stazione.

Fase 2:

- a. approfondimenti di dettaglio di tutte le idee progettuali architettoniche, di design, dell'identità visiva, nonché del sistema di segnaletica e orientamento, proposte nella prima fase, con



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

- modalità di rappresentazione specifiche, indicate in dettaglio nell'elenco degli elaborati;
- b. progetto delle aree ombreggiate della trincea ferroviaria: si tratta di tre aree limitrofe ai pozzi di ventilazione intertratta, collocati nella parte di Linea lungo la trincea ferroviaria (Trincerone). Per queste aree si richiede l'idea progettuale delle torrette dei pozzi di ventilazione, che possono essere alzate fino a 4,00 metri dal suolo urbano e degli spazi circostanti, a completamento degli elementi proposti per la stazione San Giovanni Bosco. Queste aree dovranno prevedere delle zone di sosta e socializzazione ombreggiate, pensate in particolare come moderatori dell'effetto isola di calore.

Seguendo le indicazioni illustrate nelle Tavole 1, 2 e 3 al fondo delle presenti Linee Guida, nelle proposte occorre tenere conto delle seguenti dimensioni di riferimento:

- **Varchi con tornello:**
larghezza minima: 0,60 m
- **Varco per disabili:**
larghezza minima: 0,90 m
- **Locale per il presidio dei Vigili del Fuoco (VVF)*:**
superficie utile minima: 15,00 mq
altezza netta minima: 3,20 m
larghezza minima porta tagliafuoco: 1,20 m
- **Locale informazioni con sorvegliante*:**
superficie utile minima: 15,00 mq
altezza netta minima: 3,20 m
- **Locale spogliatoio operatori:**
superficie utile minima: 15,00 mq
altezza netta minima: 3,20 m
- **Locale per l'impresa di pulizie:**
superficie utile minima: 7,00 mq
altezza netta minima: 3,20 m



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

- **Locale WC per il personale:**
superficie utile minima: 3,50 mq
altezza netta minima: 3,20 m

- **Locale gestione emettitrici**:**
superficie utile minima: 15,00 mq
altezza netta minima: 3,20 m

- **Distributori automatici di biglietti**:**
fronte minimo: 5,00 m
profondità minima: 2,00 m

*presenza obbligatoria al piano atrio

**presenza obbligatoria per ciascuno dei due ingressi

- **Atrio:**
lunghezza massima: 80,00 m
larghezza massima: 24,00 m
altezza minima al rustico: 4,65 m
altezza minima al finito: 3,30 m
larghezza netta minima dell'ingresso: 5,00 m

È obbligatorio mantenere il percorso Loges dedicato ai disabili visivi



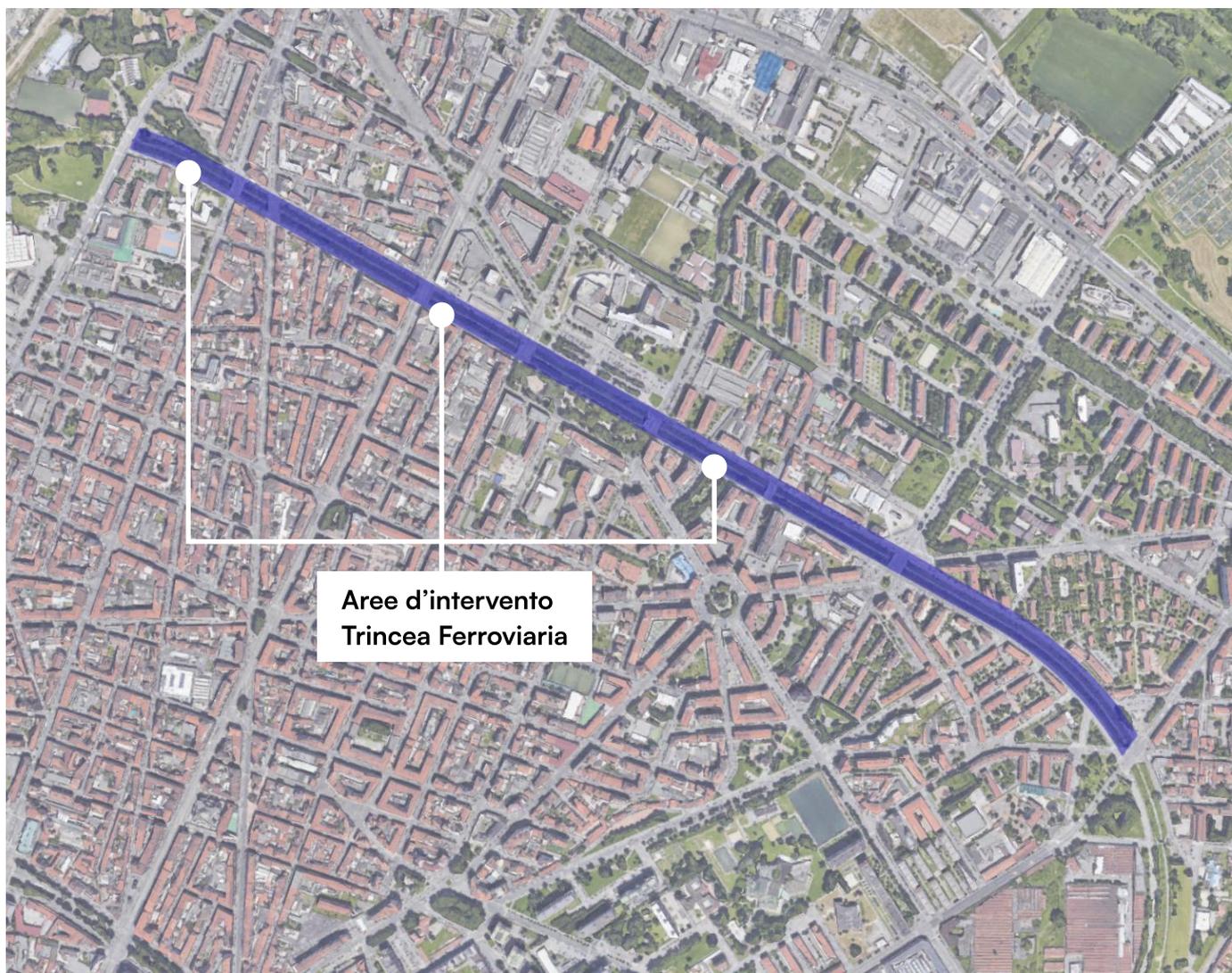
Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

1.2 Definizione dell'area d'intervento





Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di
progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.





Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

2. Stazione Mole - Giardini

2.1 Inquadramento

La Stazione si trova su corso San Maurizio, in corrispondenza dell'incrocio con via Rossini. La posizione è rilevante dal punto di vista urbano, servendo la Mole Antonelliana, che ospita il Museo Nazionale del Cinema, la sede di Palazzo Nuovo dell'Università di Torino, l'Auditorium RAI e il plesso scolastico Amedeo Avogadro. La stazione capta inoltre l'utenza del quartiere Vanchiglia, situato ad est della stazione e densamente abitato.

Per questa Stazione si richiedono:

Fase 1:

- a. la copertura degli accessi, non prevista nel progetto definitivo. Questa copertura sarà adattata alle diverse tipologie di accesso alle stazioni interrate lungo tutta la Linea 2 (esclusi gli accessi delle stazioni Carlo Alberto e Porta Nuova che avranno una trattazione specifica legata al contesto particolare).
- b. elementi di comunicazione visiva, ovvero linguaggi e dispositivi segnaletici finalizzati a facilitare l'orientamento dell'utente e migliorare l'accessibilità e determinare una chiara e riconoscibile identità visiva del sistema stazione.

Fase 2:

- a. gli approfondimenti di dettaglio di tutte le idee progettuali architettoniche, di design, dell'identità visiva, nonché del sistema di segnaletica e orientamento, proposte nella prima fase, con modalità di rappresentazione specifiche, indicate in dettaglio
- b. nell'elenco degli elaborati;
la definizione di dettaglio degli spazi interrati, con specifiche riguardo a materiali, colori, illuminazioni.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di
progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Seguendo le indicazioni illustrate nella Tavola 5 al fondo delle presenti
Linee Guida, nelle proposte occorre tenere conto delle seguenti
dimensioni di riferimento:

- **Vano scala fissa:**
 - larghezza totale: 2,60 m
 - larghezza netta tra i corrimani: 2,40 m
 - altezza netta: 3,50 m

- **Vano scala mobile:**
 - larghezza totale: 1,80 m
 - larghezza netta: 1,00 m
 - altezza netta: 3,50 m



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di
progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

2.2 Definizione dell'area d'intervento





Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

3. Stazione Carlo Alberto

La proposta per la Stazione Carlo Alberto è richiesta esclusivamente ai concorrenti ammessi alla Fase 2.

3.1 Inquadramento

La stazione è collocata nell'omonima piazza nel centro storico di Torino ed è limitrofa a Palazzo Carignano, prima sede del parlamento italiano e ora sede del Museo del Risorgimento. A breve distanza si trovano le piazze Castello e San Carlo, punti focali dell'area turistica della città, oltre a via Roma e via Lagrange, principali arterie dello shopping cittadino. Anche a breve distanza si trovano il Teatro Carignano, il Teatro Regio e il Museo Egizio, principale museo della città per numero di visitatori. Gli accessi previsti alla stazione sono situati verso nord lungo via Carlo Alberto e verso est lungo via Cesare Battisti, in modo da servire l'utenza che si dirige verso il fiume Po e piazza Vittorio, attraverso un'area ad alta densità di locali e ristoranti.

Per questa Stazione si richiede:

- l'idea progettuale per la parziale ridefinizione degli spazi interni, per due nuovi accessi collocati sotto il portico di Palazzo Carignano, per un collegamento tra l'atrio interrato e lo spazio ipogeo di Palazzo Carignano.
- l'idea di massima per la sistemazione dello spazio ipogeo di Palazzo Carignano: con accessi al museo, biglietterie, sala di accoglienza sotterranea e sistema di compartimentazione tra uscite della metro e accessi alle aree museali.

Per questo punto si veda l'allegato 8.5 "Linee guida Palazzo Carignano".



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di
progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Seguendo le indicazioni illustrate nelle Tavole 6 e 7, al fondo delle presenti Linee Guida, nelle proposte occorre tenere conto delle seguenti dimensioni di riferimento:

■ **Vano scala mobile:**

larghezza totale: 1,80 m

larghezza netta: 1,00 m

altezza netta: 3,50 m

■ **Corridoi:**

larghezza netta minima: 2,10 m (D.M. 21/10/2015)

variazioni di direzione: $\geq 90^\circ$

■ **Rampe:**

larghezza netta minima: 2,10 m (D.M. 21/10/2015)

pendenza massima: 6%

lunghezza minima pianerottolo (uno ogni 10,00 m): 2,00 m

È obbligatorio mantenere il percorso Loges dedicato ai disabili visivi



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

3.2 Definizione dell'area d'intervento





Elementi di comunicazione visiva



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di
progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Premessa

Il presente documento si propone di delineare in modo dettagliato i principali aspetti da considerare nella progettazione grafica e visiva della nuova Linea 2 della metropolitana di Torino.

La progettazione si fonda su alcuni principi chiave, tra cui la pulizia visiva, la chiarezza informativa, la leggibilità e la coerenza visiva, con l'obiettivo di facilitare l'orientamento e ridurre la complessità percepita all'interno degli spazi. Questi elementi concorrono alla costruzione di un ambiente comunicativo accessibile, intuitivo e accogliente.

Un ulteriore livello progettuale riguarda il rapporto con il contesto territoriale: il sistema visivo non si limita a svolgere una funzione segnaletica, ma si configura come un supporto narrativo in grado di dialogare con il territorio, valorizzando l'identità culturale e urbana attraverso segni, colori e riferimenti visivi.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

5. Identità visiva

5.1 Logo Linea metro 2

Nell'ambito dello sviluppo dell'identità visiva della nuova Linea 2 della metropolitana, è richiesta la progettazione di un logo identitario. La progettazione non è vincolata da particolari restrizioni formali, tuttavia è fondamentale definire con precisione i contesti d'uso, al fine di garantire coerenza e funzionalità nei diversi ambiti applicativi. Il logo dovrà svolgere un ruolo distintivo all'interno della comunicazione visiva legata alla Linea 2, assicurandone la riconoscibilità rispetto alle altre linee metropolitane. È previsto l'impiego del logo in vari contesti, tra cui la comunicazione online e offline, e tutto il materiale identitario destinato alla promozione del sistema metropolitano torinese.

Per queste ragioni, il logo dovrà essere progettato in modo da garantire:

- **Scalabilità**, per adattarsi efficacemente ai diversi formati e supporti;
- **Semplicità e chiarezza**, per mantenere un'ottima leggibilità;
- **Versatilità**, attraverso la proposta di una doppia declinazione: una versione estesa e una versione contratta, adatta ai supporti più compatti.

Il gruppo di lavoro è pertanto invitato a sviluppare una soluzione grafica che coniughi riconoscibilità, funzionalità e adattabilità, contribuendo alla costruzione di un'identità visiva solida e coerente per la nuova Linea 2.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

5.2 Palette colori

Il gruppo di progettazione ha piena libertà nella definizione della palette colori. Non sussistono vincoli cromatici preesistenti legati all'identità visiva della Città di Torino né alla Linea 1 della metropolitana.

È richiesta la presentazione di una palette colori articolata, in cui siano chiaramente identificati i colori principali e secondari destinati a essere impiegati nei diversi ambiti della comunicazione visiva della Linea 2, con particolare attenzione alla coerenza e riconoscibilità del sistema grafico proposto.

5.3 Tipografia

Nella fase di progettazione e definizione della tipografia del progetto, è richiesta particolare cura nella selezione dei caratteri tipografici. La scelta del font dovrà rispondere a criteri di accessibilità visiva, tenendo in considerazione le esigenze dell'utenza con limitazioni visive. Pertanto, il carattere tipografico selezionato dovrà garantire un'elevata leggibilità e una chiara riconoscibilità in tutte le applicazioni previste, sia in formato digitale che fisico.

Le scelte tipografiche adottate potranno differenziarsi da quelle utilizzate per il logo identitario della Linea 2 rispetto a quelle che verranno applicate nella segnaletica. Il gruppo di lavoro avrà facoltà di sviluppare un pacchetto tipografico dedicato, concepito appositamente per la Linea 2 della metropolitana. In tal caso, il font dovrà essere rilasciato a titolo gratuito e con licenza d'uso libera a favore di Infra.To, per l'intera comunicazione relativa al progetto. In alternativa, sarà possibile impiegare caratteri tipografici esistenti, a condizione che siano distribuiti con licenza gratuita per uso commerciale. L'uso di font a pagamento è altresì consentito, a patto che venga esplicitato l'impatto economico della licenza all'interno del preventivo complessivo del progetto.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

5.4 Segni grafici ed elementi visivi

Nell'ambito della progettazione dell'identità visiva della nuova Linea 2 della metropolitana, è consentita la definizione e lo sviluppo dei segni grafici funzionali alla comunicazione del sistema di wayfinding, sia all'interno che all'esterno delle stazioni tra cui infografica, segni grafici e pittogrammi.

L'integrazione di ulteriori elementi visivi, quali pattern, texture, trattamenti delle superfici e soluzioni decorative, rappresenta un'opportunità progettuale aperta, lasciata alla piena discrezionalità del gruppo di progettazione. Tali elementi potranno essere introdotti qualora ritenuti coerenti e funzionali al rafforzamento dell'efficacia comunicativa del sistema visivo complessivo, contribuendo a costruire un'esperienza utente chiara, riconoscibile e coerente, trovando applicazione, tra le altre cose, sulla livrea e nell'allestimento interno dei treni.

5.5 Mascotte identitaria

Si manifesta l'interesse per l'eventuale introduzione di una mascotte associata alla Linea 2 della metropolitana. Tuttavia, tale elemento non è ritenuto imprescindibile ai fini della comunicazione visiva complessiva. La decisione in merito è pertanto lasciata alla libera valutazione del gruppo di progettazione, che potrà scegliere se includere o meno la mascotte come parte integrante, comunicando le sue possibili applicazioni nel sistema comunicativo.

Nel caso in cui si opti per il suo utilizzo, la mascotte dovrà essere progettata in modo da risultare coerente e ben integrata nei diversi supporti previsti per la comunicazione della M2. Lo stile grafico potrà spaziare da un'impostazione più realistica a una più concettuale o simbolica, purché risulti funzionale agli obiettivi del progetto e in linea con l'identità visiva complessiva della linea.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

6. Segnaletica

Il sistema di segnaletica per la nuova Linea 2 dovrà adattarsi in modo trasversale tra le molteplici stazioni. In questo contesto il gruppo di progettazione dovrà tenere in considerazione l'aggiornabilità di parti del sistema anche in funzione alla realizzazione delle nuove stazioni che andranno a completare successivamente la Linea 2.

Il sistema di segnaletica deve prevedere in maniera gerarchica una struttura che si differenzi tra i diversi livelli di identificazione, orientamento, direzione e informazione permettendo una facile comprensione e navigazione all'interno delle stazioni.

6.1 Accessibilità

■ Accessibilità fisica

Nella progettazione del sistema segnaletico per la Linea 2 della metropolitana, è fondamentale porre particolare attenzione ai principi di accessibilità fisica e percettiva, con riferimento agli utenti con limitazioni motorie, visive e uditive. Queste categorie di utenti, infatti, possono incontrare significative difficoltà nella fruizione delle informazioni e nella lettura della segnaletica in ambienti complessi come le stazioni metropolitane.

È pertanto richiesto che la definizione del sistema d'orientamento e comunicativo sia orientata alla semplicità e all'universalità, garantendo la piena accessibilità a tutte le tipologie di utenti. In modo particolare, per le persone non vedenti e ipovedenti, il progetto dovrà prevedere un'adeguata dimensione dei testi e dei simboli, accompagnata da un efficace contrasto cromatico tra gli elementi grafici e lo sfondo. Laddove ritenuto opportuno, potrà essere inoltre integrata una comunicazione tattile, al fine di rendere le informazioni fruibili anche in assenza della percezione visiva.

Per un'adeguata definizione tecnica di tali criteri, si rimanda alle normative di riferimento **UNI CEI CEN/TR 17621** del 21 ottobre 2021 e **UNI CEI EN 17210** del 18 febbraio 2021, che forniscono indicazioni dettagliate sui requisiti da adottare per garantire un ambiente accessibile.

Infine, si sottolinea l'importanza di una particolare attenzione nella scelta e nell'utilizzo dei colori, considerando la presenza di utenti con distorsioni visive come il daltonismo. La selezione cromatica dovrà quindi assicurare una leggibilità efficace delle informazioni per tutti, senza esclusioni.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

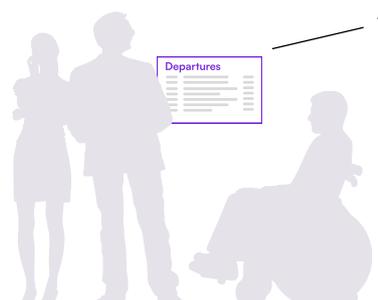
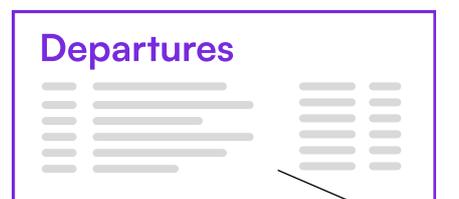
Definizione delle altezze della segnaletica libere dal passaggio



Definizione delle altezze della segnaletica idonee per persone sedute

Legenda

- 1 - Segnaletica ad un'altezza idonea per una lettura da seduti
- 2 - Segnaletica libera da ostruzioni collocata al di sopra della folla



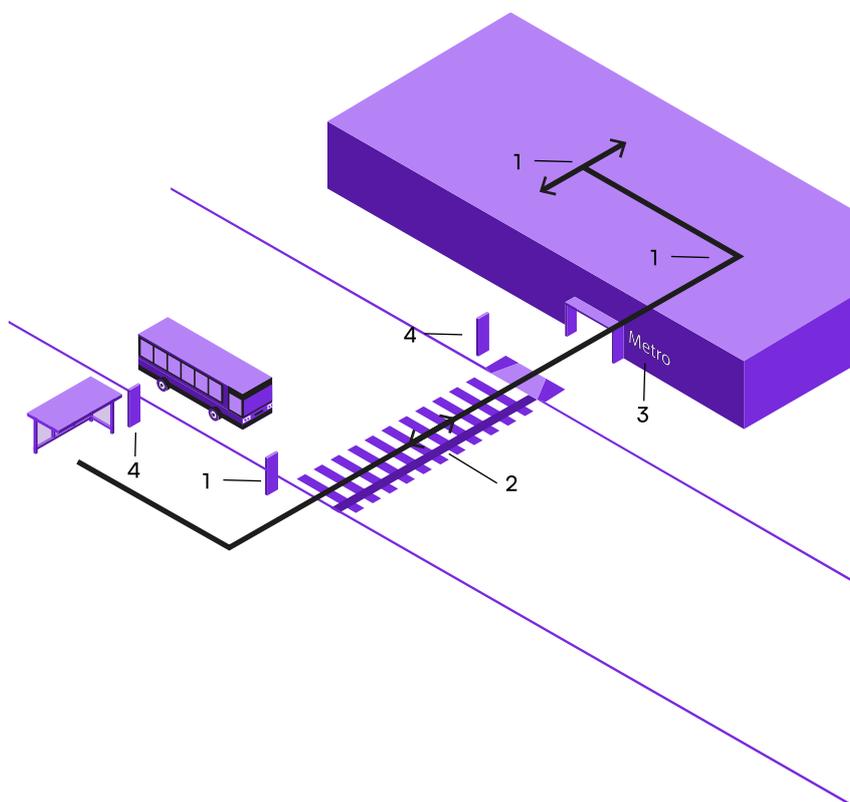


Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

■ Esempi di caratteristiche di wayfinding su percorsi accessibili nelle infrastrutture ferroviarie

Legenda

- 1 - Elementi di segnaletica direzionale
- 2 - Percorsi tattili e in contrasto visivo (EN 16587)
- 3 - Elementi identificativi
- 4 - Elementi informativi





Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

■ Accessibilità culturale

Considerata la natura multi-etnica della città di Torino e il suo ruolo come destinazione turistica internazionale, si richiede che l'intero sistema di comunicazione sia sviluppato in forma bilingue, con l'italiano come lingua principale e l'inglese come lingua secondaria. Oltre alla dimensione linguistica, è fondamentale considerare anche l'accessibilità cognitiva. L'utenza della Linea 2 sarà infatti composta da persone con differenti background culturali, livelli di istruzione, età ed esperienze. In tal senso, la comunicazione dovrà essere progettata adottando un linguaggio chiaro, semplificato e inclusivo, capace di risultare comprensibile e fruibile da tutti, indipendentemente dalle competenze linguistiche o cognitive individuali.

6.2 Elemento identificativo della metropolitana

Nell'ambito della definizione dell'identità visiva della nuova Linea 2 della metropolitana, è richiesta la progettazione dell'elemento identificativo specifico, la 'M' (elemento visivo e supporto), destinato a segnalare in modo chiaro e riconoscibile la presenza e la posizione degli ingressi alle stazioni nello spazio urbano.

In Italia, tale elemento è generalmente rappresentato dalla lettera 'M' bianca su sfondo rosso, configurazione che costituisce un simbolo consolidato di riconoscibilità delle fermate metropolitane su scala nazionale.

Il gruppo di progettazione ha facoltà di mantenere tale configurazione iconica ('M' bianca su sfondo rosso) oppure di intervenire nella definizione del colore dello sfondo, purché venga garantita una chiara leggibilità e continuità con i principi di riconoscibilità propri del sistema metropolitano.

Particolare attenzione deve essere posta al supporto dell'elemento, che può assumere differenti forme e configurazioni — quali paline, portali o altre soluzioni progettuali — a discrezione del gruppo, purché assicurati un'elevata visibilità e riconoscibilità dell'accesso. L'intervento progettuale deve risultare coerente con l'identità visiva complessiva proposta per la Linea 2 e armonizzarsi con le scelte architettoniche e comunicative, garantendo continuità formale e funzionale con il contesto urbano di riferimento.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

6.3 Segnaletica analogica e digitale

La progettazione e definizione delle diverse tipologie di segnaletica, sia in formato analogico che digitale, sono in gran parte affidate alla discrezionalità del gruppo di lavoro. Tuttavia, alcune categorie specifiche di segnaletica, dettagliate nei paragrafi seguenti, dovranno necessariamente essere sviluppate e presentate fin dalla fase concorsuale.

In particolare, è richiesta la progettazione di una mappa accessibile da collocare su supporti verticali all'interno delle stazioni, la cui posizione potrà essere definita liberamente dal gruppo di progettazione. La mappa dovrà rappresentare in maniera chiara, coerente e graficamente efficace l'intero tracciato delle due linee metropolitane, il loro interscambio e i collegamenti con le principali linee ferroviarie cittadine. Nella rappresentazione grafica si dovrà porre enfasi sulle due linee metropolitane, escludendo l'indicazione delle connessioni con le linee urbane e suburbane, al fine di garantire una maggiore chiarezza e leggibilità del sistema metropolitano.

La mappa dovrà essere fruibile in doppio formato, sia fisico che digitale.

Di seguito sono elencate le tipologie di segnaletica che vengono definite in relazione al supporto di riferimento, analogico o digitale. Tutte le restanti tipologie non esplicitamente menzionate sono lasciate alla libera interpretazione e progettazione del gruppo di lavoro. È tuttavia fondamentale che, anche nelle scelte lasciate aperte, venga posta particolare attenzione all'obsolescenza dei dispositivi digitali e tecnologici. A tal fine, si richiede un'analisi consapevole e approfondita dei supporti selezionati, valutandone la durabilità nel tempo e la coerenza con l'evoluzione delle tecnologie. I progettisti avranno piena libertà nel proporre soluzioni innovative e tecnologicamente avanzate, purché tali scelte risultino motivate e sostenibili nel lungo periodo.

Un ulteriore aspetto da considerare riguarda la necessità di aggiornare o modificare con una certa frequenza le informazioni riportate nella segnaletica. In questo senso, si suggerisce di privilegiare supporti analogici per tutte quelle comunicazioni soggette a variazioni minime, in modo da garantire maggiore flessibilità gestionale, riducendo nel contempo la complessità e i costi degli interventi di aggiornamento.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Segnali analogici:

- ◆ Nome della stazione in banchina
- ◆ Segnaletica esterna identificativa di stazione
- ◆ Indicazione delle direzioni d'interesse e delle uscite attraverso scale, scale mobili e ascensori

Segnali digitali:

- ◆ Arrivo in tempo reale del treno
- ◆ Comunicazioni di servizio provvisorie della linea
- ◆ Comunicazioni di emergenza

6.4 Segnaletica d'orientamento ed informativa

All'interno del progetto sono richieste due principali tipologie di segnaletica: quella d'orientamento e quella informativa. La segnaletica d'orientamento dovrà guidare l'utente all'interno degli spazi della Linea 2 della metropolitana in modo chiaro, intuitivo ed efficace. Dovrà consentire una facile comprensione della direzione dei treni, dell'organizzazione dei flussi e dell'ubicazione dei principali servizi presenti all'interno delle stazioni e lungo il percorso nonché l'articolazione spaziale della stazione. L'obiettivo è facilitare l'esperienza dell'utente ottimizzando i tempi di spostamento.

Parallelamente, si richiede la progettazione di una segnaletica informativa dedicata alla narrazione delle connessioni con il territorio al di fuori di ogni stazione. Questa tipologia di segnaletica avrà il compito di valorizzare le relazioni tra la metropolitana e il contesto urbano, storico e territoriale circostante, oltre a fornire altre informazioni funzionali a comprendere il funzionamento della stazione. Come verrà approfondito nel capitolo successivo, tali connessioni risultano particolarmente significative nella maggior parte delle stazioni della linea.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

7. L'esperienza d'orientamento

Il presente capitolo raccoglie le informazioni fondamentali che l'utente deve poter ricevere e comprendere durante la propria esperienza di orientamento e navigazione all'interno della stazione. Si tratta di indicazioni generali, concepite come linee guida di riferimento, che dovranno successivamente essere declinate e adattate in funzione delle specificità di ciascuna stazione della Linea 2, tenendo conto delle sue caratteristiche spaziali, funzionali e del contesto urbano in cui si inserisce.

Per una lettura più efficace degli spazi, l'ambiente interno delle stazioni è stato suddiviso in quattro macro-aree principali: l'esterno, l'atrio, gli spazi interni di circolazione, le banchine e il treno. Questa suddivisione consente di strutturare il sistema informativo in maniera coerente e progressiva, rispondendo in modo puntuale ai bisogni informativi dell'utenza nei diversi momenti e punti decisionali del percorso.

7.1 Esterno

Lo spazio esterno rappresenta il primo punto di contatto tra l'utente e il sistema metropolitano. È il luogo in cui l'utente della città, si orienta per accedere alla stazione e avviare il proprio percorso verso la metropolitana nella direzione desiderata.

In questa fase iniziale è fondamentale che l'utente possa riconoscere in modo immediato e inequivocabile la presenza della metropolitana, così come localizzare con chiarezza l'ingresso alla stazione. Deve inoltre essere evidente la collocazione dei diversi accessi — scale, scale mobili, ascensori — al fine di consentire una scelta consapevole e inclusiva dei percorsi, anche per le persone con mobilità ridotta o esigenze specifiche.

7.2 Atrio

Questo spazio si sviluppa tra l'accesso dalla superficie fino ai tornelli, è una zona di passaggio strategica che rappresenta sia il punto d'ingresso che quello d'uscita per i viaggiatori.

Per gli utenti in ingresso, l'atrio deve offrire una lettura immediata e intuitiva dell'organizzazione della stazione: dalla distribuzione dei servizi presenti, alla localizzazione dei percorsi e dei nodi funzionali, fino alle informazioni essenziali per l'inizio del viaggio.

Per gli utenti in uscita, l'atrio assume un ruolo altrettanto centrale nel fornire una chiave di orientamento verso il livello urbano.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

In questo luogo, il viaggiatore deve essere accompagnato da una segnaletica direzionale efficace, capace di indicare con precisione il lato d'uscita, i collegamenti con altri mezzi di trasporto e le possibili opzioni di interscambio, favorendo una transizione agevole tra lo spazio sotterraneo e la città. È altresì opportuno che tale segnaletica includa riferimenti espliciti ai principali punti di interesse storico e culturale della città, contribuendo a una più immediata comprensione del contesto urbano e incentivando la scoperta del patrimonio locale.

7.3 Spazi interni di circolazione

Questa area si estende oltre le barriere di accesso e comprende tutti gli spazi destinati alla circolazione degli utenti fino al piano banchina, includendo sia i percorsi orizzontali (corridoi, atrio, pianerottoli) sia quelli verticali (scale, ascensori, scale mobili). Il principale obiettivo di questa zona è favorire la navigabilità dei flussi, ridurre i tempi di permanenza e migliorare l'usabilità e la sicurezza dell'intero sistema. Si tratta di un ambito particolarmente rilevante per l'esperienza dell'utenza in ingresso, in quanto riveste un ruolo cruciale nell'orientamento e nella guida verso la banchina corretta, in funzione della direzione di marcia desiderata. Allo stesso modo, tali spazi assumono un ruolo determinante anche per gli utenti in uscita, che devono poter individuare con immediatezza e semplicità i percorsi di collegamento verso l'esterno.

7.4 Banchine

Le banchine rappresentano il punto di attesa e accesso al treno. In questa fase del percorso, la comunicazione visiva assume un ruolo prevalentemente confermativo e deve garantire intrattenimento ed informazioni chiare e puntuali relative alla direzione di marcia dei convogli, ai tempi di attesa e agli arrivi imminenti.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

7.5 Treno

Lo spazio interno al convoglio rappresenta l'ultima fase dell'esperienza utente lungo il percorso nella metropolitana ed è parte integrante del sistema complessivo di comunicazione. Le informazioni principali riguarderanno la conferma della direzione di marcia, le fermate successive, eventuali interscambi e messaggi di servizio. Tali contenuti verranno veicolati principalmente attraverso supporti digitali. La progettazione dovrà inoltre considerare la coerenza con il sistema comunicativo presente in stazione e sulle banchine, favorendo continuità visiva e riconoscibilità.

Al gruppo di progettazione è richiesto di estendere lo sviluppo dell'identità visiva anche agli spazi interni dei treni, assicurando coerenza e continuità con il sistema comunicativo e visivo adottato per la nuova Linea 2 della metropolitana. In particolare, la progettazione dovrà prevedere la definizione degli elementi segnaletici e informativi destinati ai vagoni, con l'obiettivo di garantire un'esperienza utente chiara, accessibile e integrata. All'interno dei treni dovranno essere visibili in modo intuitivo il senso di marcia, la fermata attuale e quelle successive, oltre alle principali informazioni di servizio, alle comunicazioni e agli aggiornamenti in tempo reale relativi al funzionamento del servizio.

Tutti i supporti previsti per la comunicazione e la segnaletica all'interno dei vagoni saranno di tipo digitale, al fine di assicurare una maggiore flessibilità e un aggiornamento costante dei contenuti.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46. c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

8. Personalizzazione delle stazioni

8.1 Interventi di carattere artistico

Il progetto per la nuova Linea 2 della metropolitana prevede, tra gli elementi di caratterizzazione dell'identità visiva, l'arricchimento e la personalizzazione delle singole stazioni anche mediante possibili installazioni di carattere artistico legate al territorio e al contesto. A tal fine, ciascuna stazione, sempre coerentemente con l'identità visiva complessiva della Linea, potrà essere valorizzata attraverso interventi artistici e progettuali mirati, volti a definire una caratterizzazione specifica, anche in relazione al contesto urbano di riferimento. Potranno trovare collocazione elementi di comunicazione visiva dedicati (a parete, a soffitto, a pavimento, etc), comprendenti soluzioni ad alta tecnologia, così come interventi di natura analogica o materica, nonché l'esposizione di manufatti o installazioni artistiche capaci di rafforzare l'identità del luogo.

8.2 Connessioni con il territorio

Le connessioni con il territorio e con il contesto rappresentano un elemento centrale nella realizzazione della comunicazione e dell'identità della nuova Linea 2. In fase di progettazione delle stazioni, è richiesta particolare attenzione nell'esprimere una relazione significativa e coerente con il contesto urbano e territoriale circostante.

Questa connessione deve tradursi nella costruzione di uno storytelling efficace, capace di creare un legame narrativo tra ciò che avviene negli spazi sotterranei della metropolitana e l'identità del tessuto urbano in superficie. L'obiettivo è valorizzare il territorio attraverso un dialogo visivo, culturale e informativo tra interno ed esterno.

In fase di concorso, è pertanto richiesta la definizione di una strategia di comunicazione del contesto territoriale, storico e/o urbano, che possa essere declinata in tutte le stazioni della Linea 2. Inoltre, tale strategia dovrà essere applicata concretamente alle stazioni oggetto di progettazione all'interno del presente concorso.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

9. Il design di Cantiere

Nell'ambito del progetto della nuova Linea 2 della metropolitana, è richiesto anche lo sviluppo di una strategia dedicata al design e alla comunicazione dei cantieri in continuità con l'identità della nuova Linea 2 e con l'ubicazione del cantiere nel contesto cittadino.

L'obiettivo dell'intervento in oggetto deve essere duplice: rendere le recinzioni di cantiere originali, innovative dal punto di vista formale e materico e coerenti con il progetto complessivo; informare in

modo chiaro, trasparente e coerente i cittadini e gli utenti sullo stato di avanzamento dei lavori, contribuendo al coinvolgimento e alla consapevolezza collettiva sul progetto sia grafico e visivo dell'involucro ma anche strutturale dello stesso. La definizione dei costi e delle tempistiche legati all'intervento saranno considerate nell'ambito della stima complessiva prevista per la fase concorsuale.

9.1 Approccio innovativo

Si richiede la progettazione di un sistema di allestimento del cantiere che si interfacci con la città, in grado di distinguersi per il suo carattere innovativo, attraverso l'impiego di sistemi non convenzionali e soluzioni capaci di instaurare un'interazione attiva con la cittadinanza. Tale sistema dovrà contribuire a rendere il cantiere un elemento di valore visivo e non un semplice impedimento estetico all'interno dello spazio urbano.

Si richiede l'ideazione di una nuova identità di cantiere, in linea con quella della metro 2, con l'utilizzo di materiali, rivestimenti e design innovativi, originali e sostenibili. Considerata la lunga durata prevista per i cantieri, sarà fondamentale orientare la progettazione verso soluzioni che possano arricchire il contesto urbano, garantendo al contempo resistenza, durabilità e sicurezza. La scelta dei materiali e delle modalità di installazione dovrà quindi tenere conto dei contesti specifici in cui verranno inseriti i dispositivi e dei possibili effetti delle intemperie e degli agenti atmosferici tipici del clima torinese.

I materiali e i linguaggi scelti dovranno offrire un'alternativa originale ed efficace, in grado di apportare un valore aggiunto alla comunicazione complessiva del progetto.

Si richiede infine di ideare un design dell'illuminazione di cantiere che possa garantire la sicurezza delle aree limitrofe alle recinzioni nelle ore serali/notturne e al contempo possa rappresentare un elemento visivamente gradevole.



Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino
Concorso di idee ai sensi dell'art. 46, c- 4 del D.Lgs. 36/2023 ss.mm.ii. con affidamento di incarico per direzione artistica in fase di
progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere nell'ambito della realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

9.2 Comunicazione associata

Per la comunicazione relativa ai cantieri, si richiede al gruppo di progettazione di definire un tone of voice distintivo rispetto a quello adottato nell'identità visiva complessiva della Linea 2. Tale tono dovrà risultare coinvolgente e stimolante, al fine di favorire nei cittadini la comprensione dei cambiamenti in atto nella città, con particolare riferimento alle specifiche fasi di scavo e alle attività di cantiere.

**Tavole in
allegato**

Tutto l'involucro della Stazione fuori terra può essere completamente riprogettato. Nella parte già adibita ad atrio nel progetto attuale, le nuove facciate devono rispettare il perimetro indicato con la linea arancione continua.

Questi due volumi possono essere riprogettati e spostati nel piano dell'atrio a livello strada, prima dei tornelli.

Ciascuno dei due ingressi deve avere:

- un locale tecnico, gestore emettitrici
- distributori automatici di biglietti
- 6 varchi di accesso con tornelli e 1 un varco per utenti con disabilità

Inoltre è necessario mantenere nel piano atrio:

- un locale per il presidio dei Vigili del Fuoco (VVF)
- un locale informazioni con sorvegliante
- un locale spogliatoio operatori
- un locale per l'impresa di pulizie
- un locale WC per il personale

Le dimensioni dei locali sono specificate nella parte testuale di queste Linee Guida.

Elaborato di riferimento

11_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.3_STAZIONE S. G. BOSCO - 3_MTL2TIA1DARCSSGT003-0-2

Il progetto del piano atrio deve essere modificato per ottenere una Stazione passante, consentendo l'accesso da entrambe le estremità del suo asse longitudinale. Deve essere assicurata la continuità spaziale e la piena fruibilità dell'atrio.

Percorsi LOGES (Linea di Orientamento Guida e Sicurezza) da riadattare in funzione del nuovo layout.

Per rendere la Stazione passante, la barriera dei tornelli deve essere spostata e sdoppiata in modo da liberare l'asse longitudinale della Stazione. Di conseguenza, ognuna delle due direzioni di marcia dei treni ottiene un proprio accesso indipendente, dotato di 6 tornelli, oltre a un passaggio per utenza con disabilità. Ciascuna barriera di tornelli deve essere posizionata in maniera tale da inibire l'accesso a tutte le discese e salite verso la banchina, incluso l'ascensore. Le barriere necessarie per inibire l'accesso al piano banchina dovranno essere alte almeno 2.10 m.

La copertura può essere completamente riprogettata; può aggettare oltre quella attuale e estendersi oltre l'impronta a terra del perimetro della Stazione, purché rientri entro i limiti dell'area di pertinenza; può inoltre aumentare in altezza.

Elaborato di riferimento

11_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.3_STAZIONE S. G. BOSCO - 1_MTL2TIA1DARCSSGT001-0-2

Il progetto della Stazione deve essere modificato e diventare passante per consentire l'accesso da entrambe le estremità del suo asse longitudinale. Deve assicurare la continuità spaziale, dei percorsi e la piena fruibilità dell'atrio.

All'interno di quest'area il progetto attuale prevede alcuni locali tecnici che verranno ricollocati dal piano atrio al primo piano sotterraneo, liberandola per realizzare la Stazione passante (il progetto di spostamento di questi locali è escluso da questo concorso, in quanto a carico di Infra.To). Di conseguenza quest'area può essere riprogettata, purché entro l'impronta attualmente definita. Anche l'impronta della nuova facciata può quindi variare, purché non oltre i limiti indicati dalla linea arancione tratteggiata.

La posizione e le geometrie delle scale, delle scale mobili e degli ascensori non possono essere modificate.

Elaborato di riferimento

11_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.3_STAZIONE S. G. BOSCO - 4_MTL2TIA1DARCSSGT004-0-2

La Stazione fuori terra può essere variata, anche eliminando alcuni pilastri, purché i nuovi pilastri siano mantenuti in asse con quelli dei livelli inferiori, che invece non possono essere variati.

Elaborato di riferimento

11_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.3_STAZIONE S. G. BOSCO - 5_MTL2TIA1DARCSSGT005-0-2

area riprogettabile modificando il perimetro attuale

area riprogettabile mantenendo il perimetro attuale

barriera dei tornelli che deve essere riposizionata

asse longitudinale della Stazione passante

asse dei pilastri del piano banchina

elementi non modificabili

elementi riposizionabili

area da riprogettare

percorsi LOGES

superfici escluse al pubblico

NOTE:

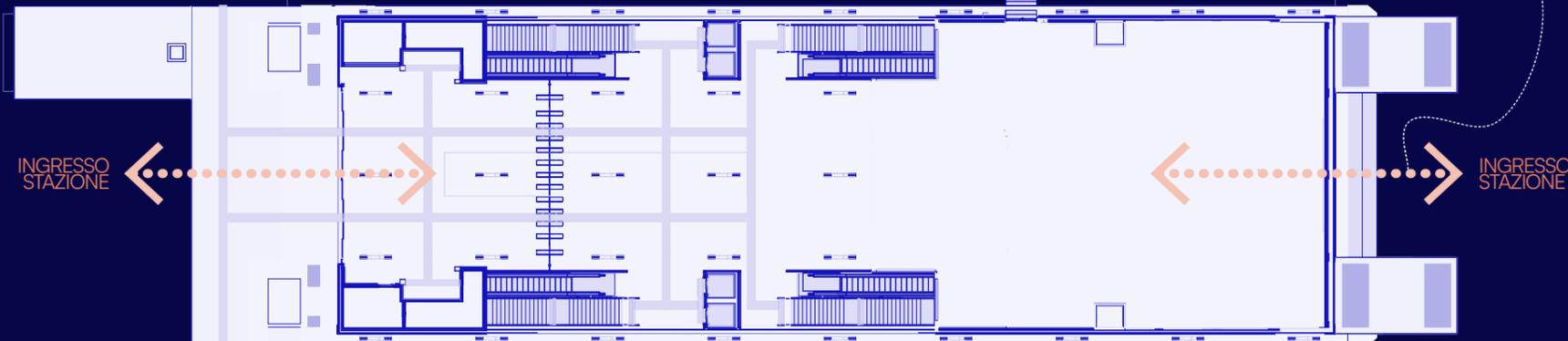
- Gli ingressi al piano atrio devono essere progettati con sistemi di chiusura integrati, idonei a garantire l'inibizione dell'accesso durante le fasce orarie di chiusura.
- L'altezza del controsoffitto del piano banchina non è modificabile in quanto dipende dal progetto degli impianti. Per la stessa ragione non si possono spostare, diminuire o aumentare le porzioni di controsoffitto realizzate in pannelli a trama permeabile.
- La profondità e la larghezza delle banchine non sono modificabili in quanto sono determinate dal progetto infrastrutturale.

Gli ingressi principali devono essere collocati sui lati corti della Stazione, in modo da assicurare dei flussi fluidi di attraversamento della stessa.

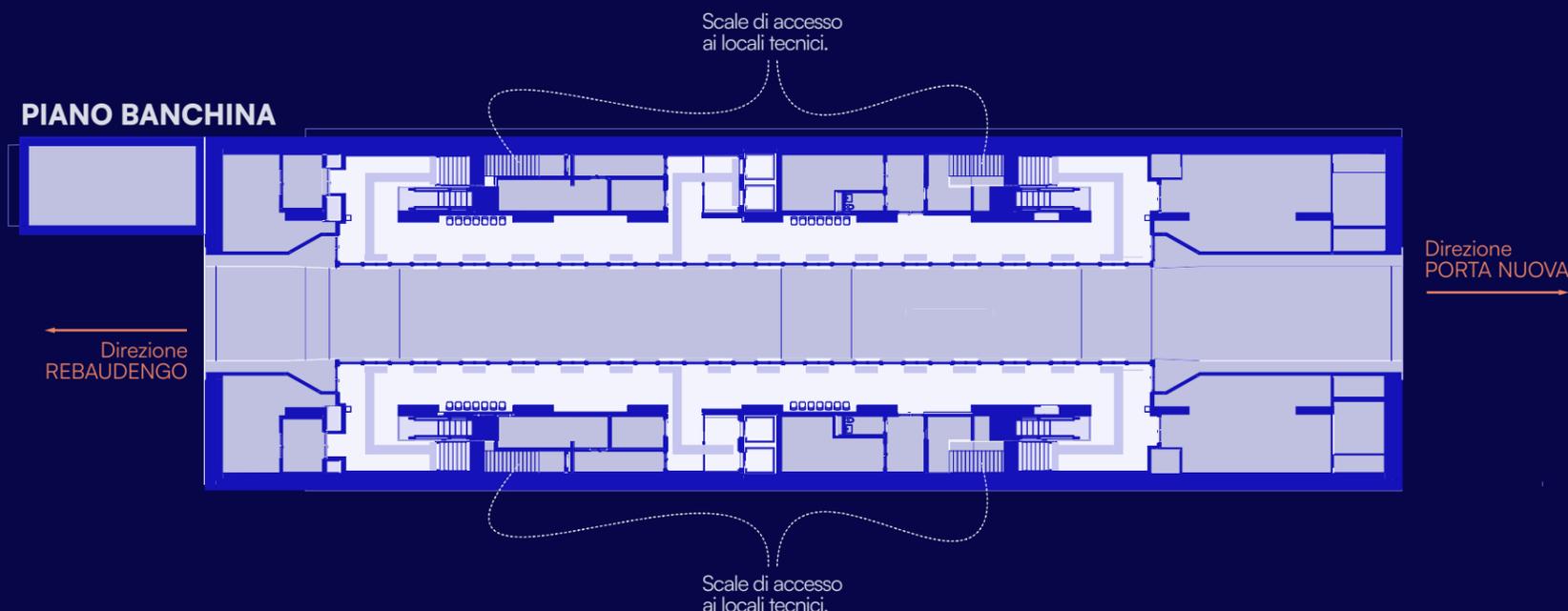
Elaborato di riferimento

7_FUNZIONALE\7.1_STAZIONI SUPERFICIALI\7.1.3_STAZIONE SAN GIOVANNI BOSCO - 01_MTL2T1A1DFUNSSGT001-0-1

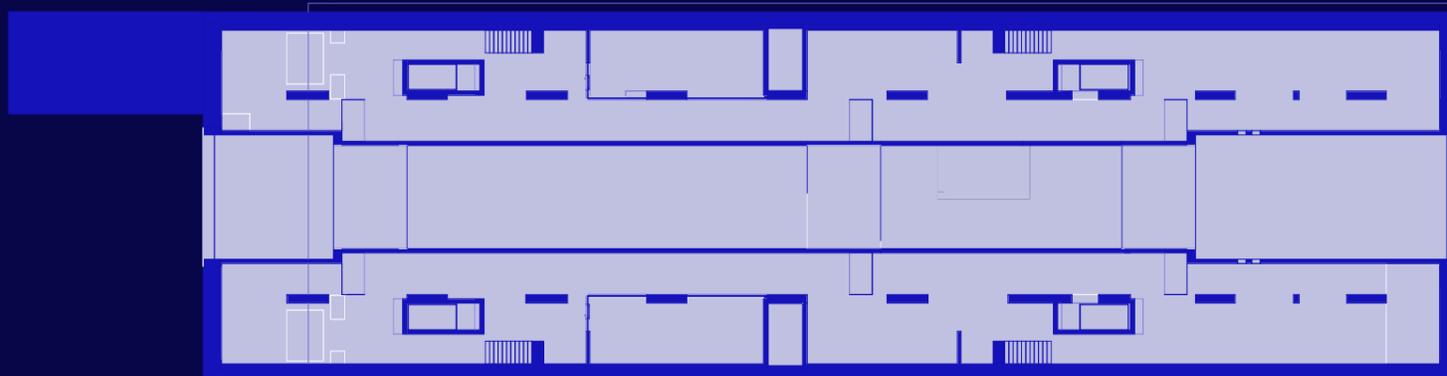
PIANO ATRIO



PIANO BANCHINA



PIANO LOCALI TECNICI



asse longitudinale della Stazione passante
←.....→

superfici escluse al pubblico

percorsi LOGES

NOTE:

- La configurazione dell'area dei varchi di accesso al piano banchina e, conseguentemente la collocazione dei tornelli al piano atrio, necessita di una revisione progettuale per la realizzazione della Stazione passante. Assicurando la continuità spaziale e la piena fruibilità dell'atrio, oltre alla continuità visuale con l'area esterna di pertinenza.
- Per ciascuna direzione di marcia dei treni devono essere previsti 6 tornelli di cui 3 in entrata e 3 in uscita. Si può scegliere se mantenere i 6 tornelli tutti in linea, ovvero se distanziare i 3 in entrata dai 3 in uscita. Anche il passaggio per le utenze con disabilità, obbligatorio per ciascuna direzione di marcia, può essere in continuità o meno con i tornelli.
- L'accesso al piano locali tecnici è consentito solo al personale autorizzato.

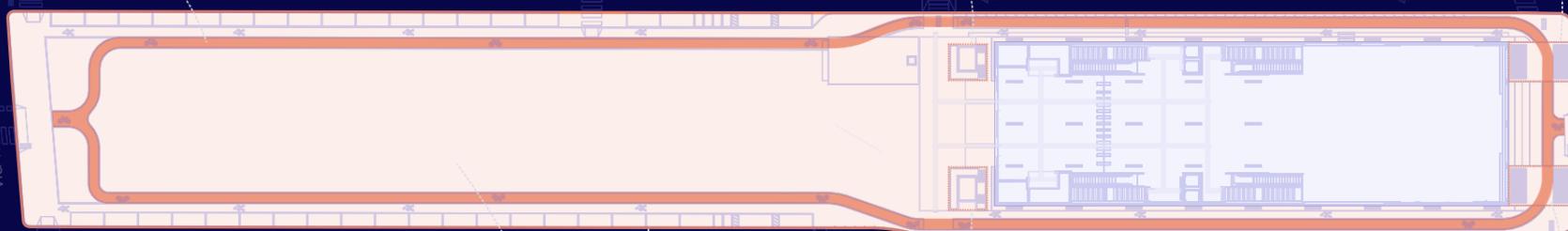


La pista ciclabile può essere completamente riprogettata, con il vincolo di prevedere una corsia per ogni senso di marcia. Inoltre devono essere mantenuti i percorsi pedonali sui lati lunghi della Stazione, in maniera da garantire il passaggio durante le ore di chiusura dell'atrio.

↑
INGRESSO OSPEDALE
SAN GIOVANNI BOSCO

È possibile ipotizzare la realizzazione di un collegamento protetto fra l'area antistante la Stazione e l'ingresso principale dell'Ospedale San Giovanni Bosco.

Non è possibile modificare la posizione delle griglie di ventilazione, ma devono essere integrate con il nuovo progetto.



Non è possibile modificare la posizione delle griglie di ventilazione, ma devono essere integrate con il nuovo progetto.

Lo spazio urbano di pertinenza della Stazione può essere completamente riprogettato.

Elaborato di riferimento
6_URBANISTICO\6.3_SISTEMAZIONI E RIPRISTINI SUPERFICIALI\6.3.1_GALLERIA ARTIFICIALE - 08_MTL2T1A1DURBGA0T02.2-0-1

Limite massimo entro il quale possono essere progettati gli interventi relativi allo spazio pubblico circostante la Stazione.

Elaborato di riferimento
11_ARCHITETTONICI\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.3_STAZIONE S. G. BOSCO - 1_MTL2T1A1DARCSSGT001-0-2

elementi che non possono essere spostati

area riprogettabile mantenendo il perimetro attuale

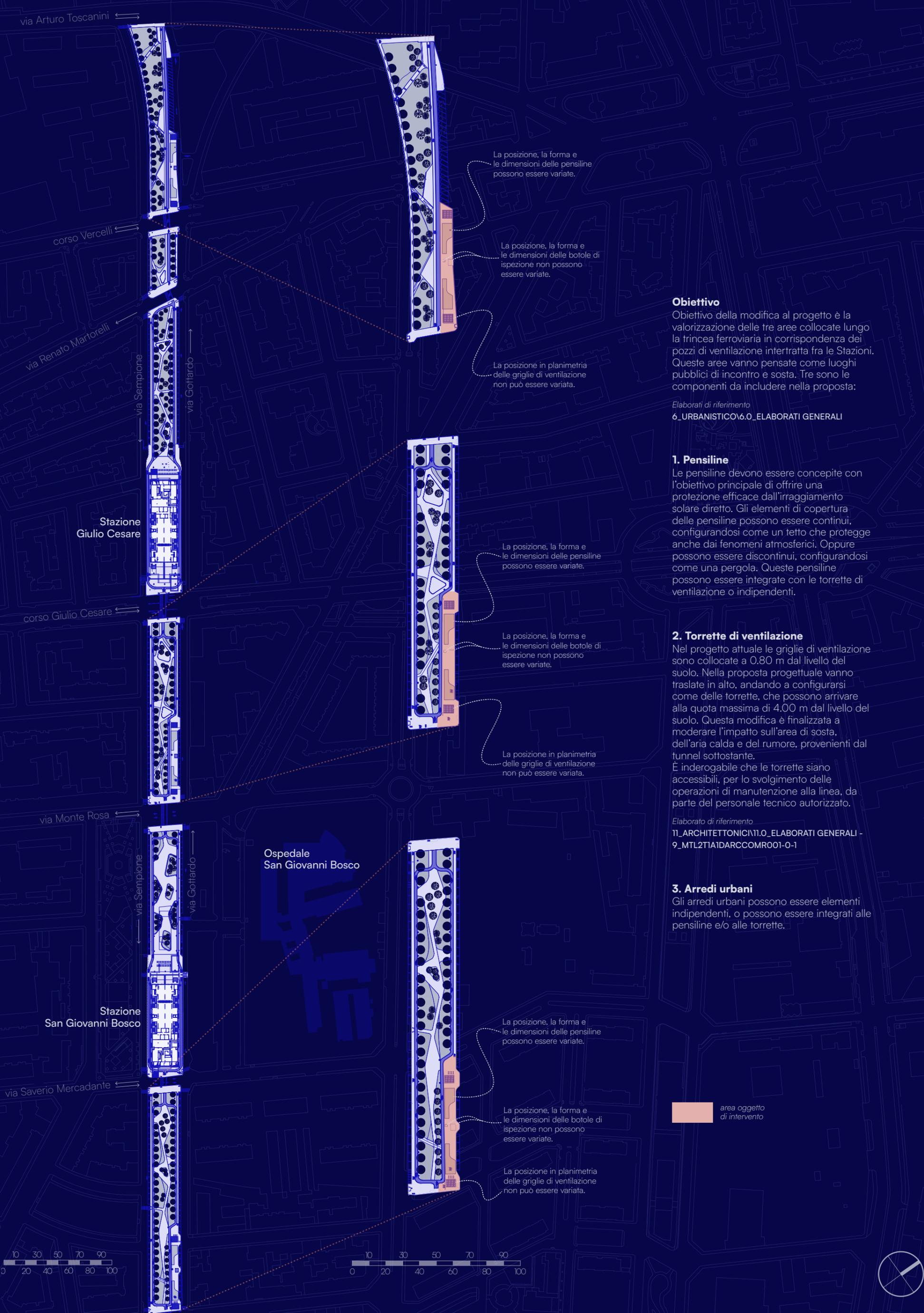
percorso ciclabile

area di pertinenza

NOTA:

- La Stazione in oggetto costituirà il modello di riferimento per le altre due stazioni collocate sulla trincea ferroviaria (Trincerone): la Stazione Giulio Cesare e la Stazione Corelli-Tabacchi.





La posizione, la forma e le dimensioni delle pensiline possono essere variate.

La posizione, la forma e le dimensioni delle botole di ispezione non possono essere variate.

La posizione in planimetria delle griglie di ventilazione non può essere variata.

La posizione, la forma e le dimensioni delle pensiline possono essere variate.

La posizione, la forma e le dimensioni delle botole di ispezione non possono essere variate.

La posizione in planimetria delle griglie di ventilazione non può essere variata.

La posizione, la forma e le dimensioni delle pensiline possono essere variate.

La posizione, la forma e le dimensioni delle botole di ispezione non possono essere variate.

La posizione in planimetria delle griglie di ventilazione non può essere variata.

Obiettivo

Obiettivo della modifica al progetto è la valorizzazione delle tre aree collocate lungo la trincea ferroviaria in corrispondenza dei pozzi di ventilazione intertratta fra le Stazioni. Queste aree vanno pensate come luoghi pubblici di incontro e sosta. Tre sono le componenti da includere nella proposta:

Elaborati di riferimento
6_URBANISTICO\6.0_ELAVORATI GENERALI

1. Pensiline

Le pensiline devono essere concepite con l'obiettivo principale di offrire una protezione efficace dall'irraggiamento solare diretto. Gli elementi di copertura delle pensiline possono essere continui, configurandosi come un tetto che protegge anche dai fenomeni atmosferici. Oppure possono essere discontinui, configurandosi come una pergola. Queste pensiline possono essere integrate con le torrette di ventilazione o indipendenti.

2. Torrette di ventilazione

Nel progetto attuale le griglie di ventilazione sono collocate a 0,80 m dal livello del suolo. Nella proposta progettuale vanno traslate in alto, andando a configurarsi come delle torrette, che possono arrivare alla quota massima di 4,00 m dal livello del suolo. Questa modifica è finalizzata a moderare l'impatto sull'area di sosta, dell'aria calda e del rumore, provenienti dal tunnel sottostante. È inderogabile che le torrette siano accessibili, per lo svolgimento delle operazioni di manutenzione alla linea, da parte del personale tecnico autorizzato.

Elaborato di riferimento
11_ARCHITETTONICA\11.0_ELAVORATI GENERALI - 9_MTL2T1A1DARCCOMR001-0-1

3. Arredi urbani

Gli arredi urbani possono essere elementi indipendenti, o possono essere integrati alle pensiline e/o alle torrette.

area oggetto di intervento



MOLE ANTONELLIANA

via Montebello

In esterno, la richiesta concerne il progetto delle coperture poste in corrispondenza degli accessi a piano strada. L'intervento ha l'obiettivo di configurare elementi di copertura, protezione e accoglienza funzionali e coerenti con il contesto urbano, che al contempo contribuiscano in maniera significativa alla valorizzazione e alla riconoscibilità della Stazione stessa. Il progetto dovrà integrare qualità estetica e durabilità, proponendo un linguaggio architettonico distintivo e riconducibile alla infrastruttura di appartenenza.

Elaborati di riferimento

6_URBANISTICO\6.1_STAZIONI\6.1.2 - STAZIONI LOTTO 2 - 6_MTL2T1A2DURBSMOT001-0-1

11_ARCHITETTONICI\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.9_STAZIONE MOLE-G. REALI - 7_MTL2T1A2DARCSMOT007-0-2

11_ARCHITETTONICI\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.9_STAZIONE MOLE-G. REALI - 11_MTL2T1A2DARCSMOT011-0-2

corso San Maurizio

via Gioachino Rossini

SEZIONE A-A'

GIARDINI REALI

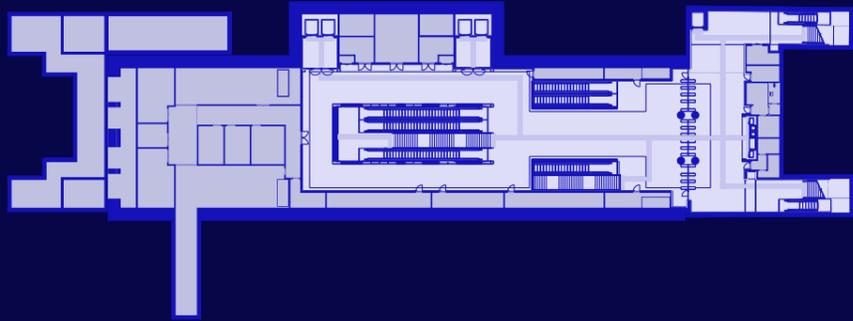
accessi sopra i quali
progettare le coperture

NOTE:

- La copertura in oggetto sarà il modello di tutti gli accessi a piano strada delle Stazioni interrate della Linea 2 della Metropolitana di Torino. Questa dovrà essere adattata a tre differenti soluzioni di accesso: tramite scala fissa, tramite scala mobile e tramite combinazione di scala fissa con scala mobile. Solo le Stazioni Carlo Alberto e Porta Nuova faranno eccezione. Gli accessi della prima resteranno privi di coperture per non interferire con la piazza aulica in cui saranno collocati. Quello della seconda, invece, ha già un progetto di copertura che non costituisce comunque modello di riferimento per le proposte sulle coperture delle altre Stazioni, in quanto è un unicum armonizzato con le coperture della Stazione Porta Nuova.
- Le coperture devono essere progettate con sistemi di chiusura integrati, idonei a garantire la sicurezza e l'inibizione dell'accesso durante le fasce orarie di chiusura.

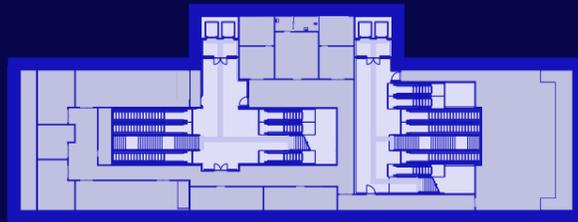


PIANO ATRIO



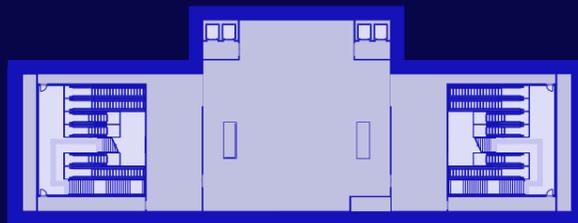
Elaborato di riferimento
T1_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA
E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE
MOLE GIARDINI -
2_MTL2T1A2DARCSMOT002-0-2

**PIANO PRIMO
MEZZANINO**



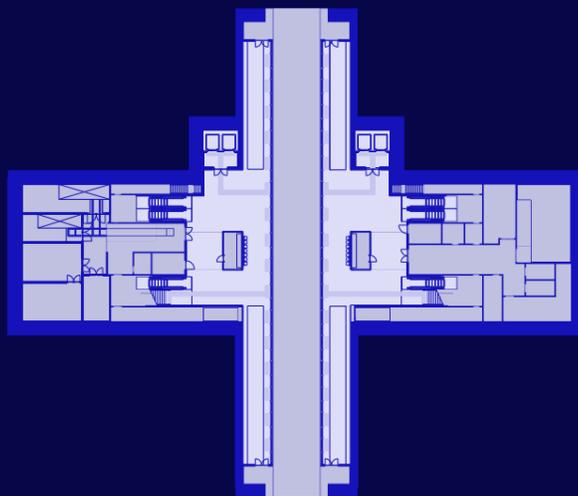
Elaborato di riferimento
T1_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA
E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE
MOLE GIARDINI -
3_MTL2T1A2DARCSMOT003-0-2

**PIANO SECONDO
MEZZANINO**



Elaborato di riferimento
T1_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA
E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE
MOLE GIARDINI -
4_MTL2T1A2DARCSMOT004-0-2

PIANO BANCHINA



Elaborato di riferimento
T1_ARCHITETTONIC\11.1_ARCHITETTURA
E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE
MOLE GIARDINI -
5_MTL2T1A2DARCSMOT005-0-2

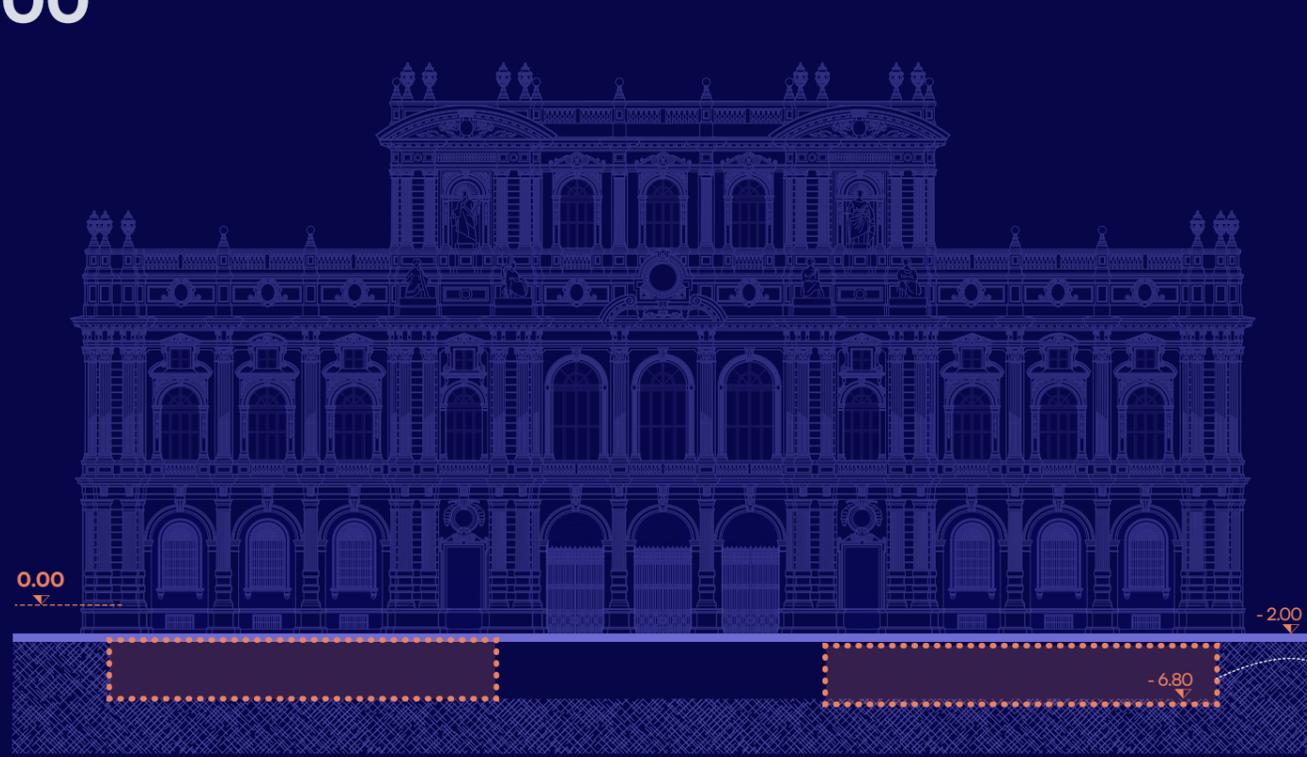
■ superfici escluse
al pubblico

■ percorsi
LOGES

NOTE:

- Per la questa Stazione è richiesta la progettazione architettonica degli spazi interni relativi ai livelli sopra rappresentati. Restano fuori dall'ambito di intervento le superfici escluse al pubblico.
- Il tracciato attuale dei percorsi LOGES (Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza) esistenti non può essere modificato. Inoltre è richiesto l'uso di materiali idonei alla loro specifica funzione di ausilio.





SEZIONE B-B'



SEZIONE A-A'



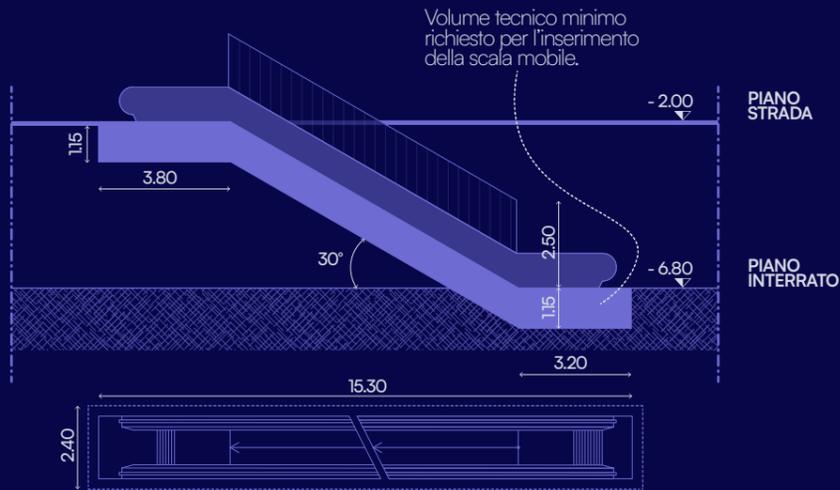
L'area evidenziata individua lo spazio destinato all'alloggiamento di due scale mobili di collegamento alla Stazione.

- Elaborati di riferimento
- 6_URBANISTICO\6.1_STAZIONI\6.1.2 - STAZIONI LOTTO - 22_MTL2TIA2DURBSCAT008-0-1
 - 1_ARCHITETTONICI\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE C.A - 12_MTL2TIA2DARCSAT012-0-2
 - 8.5a Schemi di Progetto Palazzo Carignano



Accessi previsti, che vengono mantenuti.

area oggetto di intervento



INGOMBRO SCALA MOBILE
1:200

Accessi previsti, che vengono mantenuti.

NOTA:

- La proposta progettuale deve includere le necessarie modifiche strutturali all'impianto esistente, finalizzate all'inserimento delle scale mobili, garantendo la compatibilità statica e funzionale con il contesto architettonico e infrastrutturale di riferimento.

* Le quote sono espresse in metri



0.00

SEZIONE A-A'



Entro l'area delimitata dalla linea bianca tratteggiata deve essere garantita la compartimentazione tra la Stazione sotterranea della metro e la sala ipogea di Palazzo Carignano.

Le vetrine espositive possono essere modificate, eliminate o sostituite con installazioni, a discrezione dei concorrenti. In caso di modifica non è consentito andare oltre 0.30 m rispetto all'impronta attuale.

Elaborato di riferimento
11_ARCHITETTONICI\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE C.A - 2_MTL2T1A2DARCSCAT002-0-2

Per la sala ipogea di Palazzo Carignano si richiede un concept per il design d'interni.

Allegati di riferimento
Rilievo Palazzo Carignano

8.5 Linee guida Palazzo Carignano

8.5a Schemi di Progetto Palazzo Carignano

In queste aree sono collocati locali tecnici a funzione vincolata; è ammessa la modifica dell'impronta a terra delle partizioni perimetrali.

Distanza di rispetto dai fabbricati limitrofi.

Entro questa area è richiesta una proposta progettuale in grado di garantire un collegamento funzionale e conforme alle prescrizioni tra il piano atrio della Stazione e la sala ipogea di Palazzo Carignano, assicurando la piena integrazione architettonica, strutturale e funzionale con i sistemi esistenti.

Elaborati di riferimento

11_ARCHITETTONICI\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE C.A - 7_MTL2T1A2DARCSCAT007-0-2

11_ARCHITETTONICI\11.1_ARCHITETTURA E FINITURE STAZIONI\11.1.10_STAZIONE C.A - 8_MTL2T1A2DARCSCAT008-0-2

setti che possono essere aperti

limite pali armati

area da compartimentare

area a disposizione per il collegamento

area da progettare

area parzialmente progettabili

superfici escluse al pubblico

area museale inclusa nel concept

* Le quote sono espresse in metri





Presidenza
del Consiglio dei Ministri

INFRA.TO
infrastrutture per la mobilità



CITTA' DI TORINO