

**MINISTERO  
DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI  
STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE**



**COMUNE DI TORINO**



**METROPOLITANA AUTOMATICA DI TORINO  
LINEA 2 – TRATTA POLITECNICO – REBAUDENGO**

**PROGETTAZIONE DEFINITIVA  
Lotto Costruttivo 1: Rebaudengo - Bologna**

<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		 <span style="float: right;">INFRATRASPORTI S.r.l.</span>												
DIRETTORE PROGETTAZIONE Responsabile integrazione discipline specialistiche	IL PROGETTISTA													
Ing. R. Crova Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino n. 60385	Arch.F.Bolognesi Ordine degli Architetti della Provincia di Torino n. 4594	<b>OPERE ARCHITETTONICHE DI COMPLETAMENTO ELABORATI GENERALI – STAZIONI - RELAZIONE LOTTO 1</b>												
		ELABORATO								REV.		SCALA	DATA	
BIM MANAGER Geom. L. D'Accardi		MT	L2	T1	A1	D	ARC	S00	R	001	Int.	Est.	-	31/10/2022

AGGIORNAMENTI

Fg. 1 di 1

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	VISTO
0	EMISSIONE	18/01/22	LTO	DLA	FBO	RCR
1	Emissione finale a seguito di verifica preventiva	31/10/22	LTO	DLA	FBO	RCR
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-

<table border="1"> <tr> <td>LOTTO 1</td> <td>CARTELLA</td> <td>11.0</td> <td>8</td> <td>MTL2T1A1D</td> <td>ARCS00R001</td> </tr> </table>						LOTTO 1	CARTELLA	11.0	8	MTL2T1A1D	ARCS00R001	<p align="center"><b>STAZIONE APPALTANTE</b></p> <p align="center">DIRETTORE DI DIVISIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ Ing. R. Bertasio</p> <p align="center">RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. A. Strozzi</p>						
LOTTO 1	CARTELLA	11.0	8	MTL2T1A1D	ARCS00R001													

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

## SOMMARIO

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>NORMATIVA DI RIFERIMENTO</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>CARATTERISTICHE TIPOLOGICHE E FUNZIONALI DELLA LINEA</b>	<b>5</b>
<b>5.</b>	<b>STAZIONI</b>	<b>6</b>
<b>5.1</b>	<b>IDENTITÀ ARCHITETTONICA DELLE STAZIONI</b>	<b>8</b>
<b>5.2</b>	<b>IL CORPO STAZIONE</b>	<b>9</b>
<b>5.3</b>	<b>RIVESTIMENTI, PAVIMENTAZIONI, ELEMENTI, ARREDI E DISPOSITIVI</b>	<b>12</b>

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

## 1. INTRODUZIONE

Oggetto della presente relazione è il Progetto Definitivo delle opere architettoniche del primo lotto funzionale della Tratta Policlinico – Rebaudengo della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino che va dalla Stazione di Rebaudengo alla Stazione di Bologna.

Il progetto è stato elaborato con l'obiettivo generale di integrare in modo coerente e unitario le esigenze funzionali con le esigenze di qualità formale, di sicurezza e comfort ambientale.

Nella progettazione si è tenuto conto dei vincoli di carattere strutturale e si sono rispettate le normative vigenti in materia di sicurezza generale ed antincendio (in particolare il DM 11/1/88), in materia di abbattimento delle barriere architettoniche (in particolare DM 14/6/89 e L. 503/96) e nel rispetto delle norme UNI per la progettazione degli spazi e degli elementi di comunicazione interni alle stazioni di metropolitana.

Le scelte progettuali si sono basate su quanto in termini di soluzioni funzionali, tipologiche e di finitura all'interno della Carta (della Qualità) Architettonica elaborata dall'Arch. J.P. Vaysse, riferimento necessario al fine di mantenere un senso di continuità e unitarietà nella definizione degli spazi interni.

## 2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le analisi ed il dimensionamento funzionale delle stazioni e la progettazione di tutti gli elementi di finitura sono stati condotti nel rispetto della normativa italiana attualmente vigente in materia ed elencata nel seguito nonché ai riferimenti collegati:

- [A] UNI 7508 "Metropolitane – Banchine di Stazione";
- [B] UNI 7744 "Metropolitane – Corridoi, scale fisse, scale mobili e ascensori nelle stazioni";
- [C] UNI 8686 "Metropolitane – Locali di servizio nelle stazioni";
- [D] UNI 9406 "Metropolitane – Atrii di stazione: Direttive di progettazione";
- [E] UNI 8882 "Veicoli per metropolitane e metropolitane leggere – Modalità per l'apertura e chiusura delle porte";
- [F] UNI 8882 "Requisiti essenziali relativi alla guida automatica senza macchinista a bordo";
- [G] D.M. n.587 del 9.12.1987 "Attuazione delle direttive n.84/529/CEE e n. 86/312/CEE relative agli ascensori elettrici";

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

- [H] D.P.R. n.268 del 28.3.1994 "Regolamento recante attuazione della direttiva n. 90/486/CEE relativa alla disciplina degli ascensori elettrici, idraulici ed oleoidraulici";
- [I] UNI EN 115 "Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione di scale mobili e marciapiedi mobili";
- [L] DM 11.1.88 " Norme di prevenzione incendi nelle metropolitane";
- [M] Legge 118/71 ed DPR applicativo 503/96 in materia di eliminazione delle barriere architettoniche;
- [N] D.M. 14.01.2008 "Nuove Norme tecniche per le costruzioni";
- [O] UNI EN ISO 12453 Sull'adozione di pannelli di vetro per rivestimento, protezione o barriere in luoghi pubblici;
- [P] UNI 8612 "criteri costruttivi per cancelli e portoni motorizzati"
- [Q] D.M. 16.1.1996 Norme tecniche relative ai "Criteri generali per la verifica di sicurezza delle costruzioni e dei carichi e sovraccarichi";
- [R] UNI EN 87 – 176; D.M. 1476/89 n. 236 per i materiali da pavimentazione;
- [S] EUROCODICE 2;
- [T] EUROCODICE 3;
- [U] UNI 9502 "Procedimento analitico per valutare la resistenza al fuoco degli elementi costruttivi di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso";
- [V] UNI 9503 "Procedimento analitico per valutare la resistenza al fuoco degli elementi costruttivi in acciaio".

### **3. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE**

La presente Relazione Generale, come precedentemente detto, si inserisce nell'ambito dell'affidamento dei servizi di ingegneria relativi alla Progettazione Definitiva del primo lotto funzionale della Tratta Policlinico – Rebaudengo della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino, disciplinato dal Contratto tra la Città di Torino e la società Infracaripoli S.p.A., e si sviluppa partendo dalla Stazione di Rebaudengo fino ad arrivare alla Stazione di Bologna.



CITTA' DI TORINO

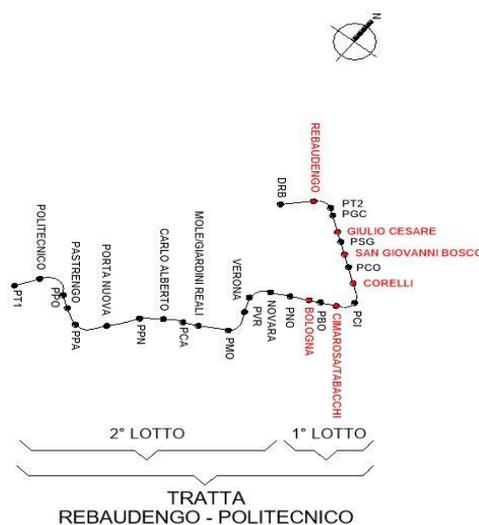
**Metropolitana di Torino – Linea 2**  
**Tratta: Politecnico – Rebaudengo**  
**Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna**

Relazione generale

MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

La Linea 2 della metropolitana è un progetto strategico che si inserisce all'interno della rete dei collegamenti del Comune di Torino a completamento del sistema infrastrutturale della area metropolitana, costituito da un insieme di direttrici che attraversano la città ed i comuni limitrofi e in particolare il 1° Lotto Funzionale Rebaudengo - Bologna costituisce la parte iniziale della direttrice Nord Est della Linea 2 all'interno del territorio comunale di Torino.

Questo stralcio di questa tratta funzionale della Linea 2 è costituito da 6 stazioni.



## 4. CARATTERISTICHE TIPOLOGICHE E FUNZIONALI DELLA LINEA

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica della Linea 2 della metropolitana di Torino, sviluppato nella precedente fase progettuale, ha avuto come oggetto l'intera infrastruttura sotterranea che collegherà la zona periurbana nord-orientale di Torino (San Mauro T.se) con quella sud occidentale in corrispondenza di Orbassano attraversando il centro del capoluogo piemontese con uno sviluppo complessivo pari a circa 28 km.

La tratta funzionale Rebaudengo-Bologna, oggetto della Progettazione Definitiva, rappresenta una porzione della tratta centrale del PFTE (Rebaudengo – Anselmetti) di lunghezza pari a 9,7 km lungo la quale sono previste 13 stazioni di linea con un distanziamento medio inter stazione di circa 673m. Nella tabella seguente sono elencate le stazioni di questo 1° Lotto Funzionale suddivise in WBS (work breakdown structure).

**Tabella 1. WBS di riferimento**

WBS	Descrizione	da pK	A pK
SRB	Stazione Rebaudengo	14+853,85	14+957,25
SGC	Stazione Giulio Cesare	14+062,29	14+151,04
SSG	Stazione San Giovanni Bosco	13+605,13	13+693,32
SCO	Stazione Corelli	13+032,99	13+122,58

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

WBS	Descrizione	da pK	A pK
SCI	Stazione Cimarosa/Tabacchi	12+268,56	12+398,84
SBO	Stazione Bologna	11+838,94	11+956,53

## 5. STAZIONI

Il progetto funzionale delle stazioni è stato approfondito a livello di Progetto Definitivo tenendo conto dei vincoli geometrici imposti dal tracciato, di quelli definiti dall'impianto strutturale e nel rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza antincendio, di abbattimento delle barriere architettoniche.

I principali criteri adottati sono elencati qui di seguito.

- Atrio unico interrato (Rebaudengo, Cimarosa-Tabacchi, Bologna)
- Atrio piano strada (Giulio Cesare, San Giovanni Bosco, Corelli)
- Stazioni con livello banchine interrato
- Banchine laterali, fatta eccezione per la Stazione di Cimarosa-Tabacchi che ha le 2 banchine sovrapposte
- Linea di controllo unica, ubicata a piano atrio (ad eccezione della stazione Rebaudengo).
- Minimo di due accessi alla superficie secondo le prescrizioni della normativa vigente, atti a realizzare due distinti percorsi di esodo in emergenza.
- Ubicazione accessi, griglie e botole concepita per minimizzarne l'impatto in superficie.

Per tutte le tipologie di stazione sono previsti ascensori per il collegamento banchina/atricio e per la risalita dal piano atrio alla superficie.

Nelle specifiche delle 6 stazioni del Lotto Funzionale sono state individuate le tipologie indicate in tabella:



CITTA' DI TORINO

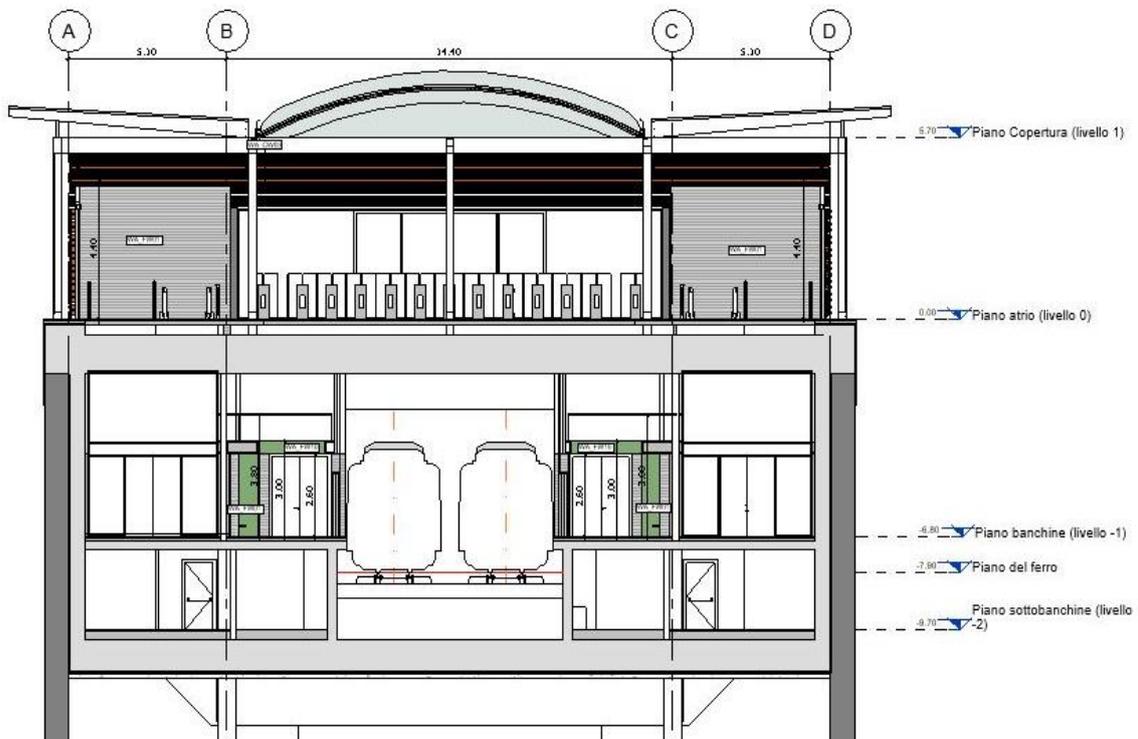
**Metropolitana di Torino – Linea 2**  
**Tratta: Politecnico – Rebaudengo**  
**Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna**

Relazione generale

MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

**Tabella 1. Tabella riassuntiva delle tipologie di stazione**

N.	STAZIONI	TIPOLOGIA	LIVELLI INTERRATI
<b>TRATTA CENTRALE</b>			
1	REBAUDENGO	Stazione speciale 2 livelli interrati di corrispondenza F.S. (S2L)	2
2	GIULIO CESARE	Stazione tipo 1 livello interrato e atrio fuori terra (S1L)	1
3	SAN GIOVANNI BOSCO	Stazione tipo 1 livello interrato e atrio fuori terra (S1L)	1
4	CORELLI	Stazione tipo 1 livello interrato e atrio fuori terra (S1L)	1
5	CIMAROSA/TABACCHI	Stazione speciale 2 livelli interrati a banchine sovrapposte (S3L)	3
6	BOLOGNA	Stazione tipo 2 livelli interrati (S2L)	2



Sezione Trasversale Stazione Giulio Cesare S1

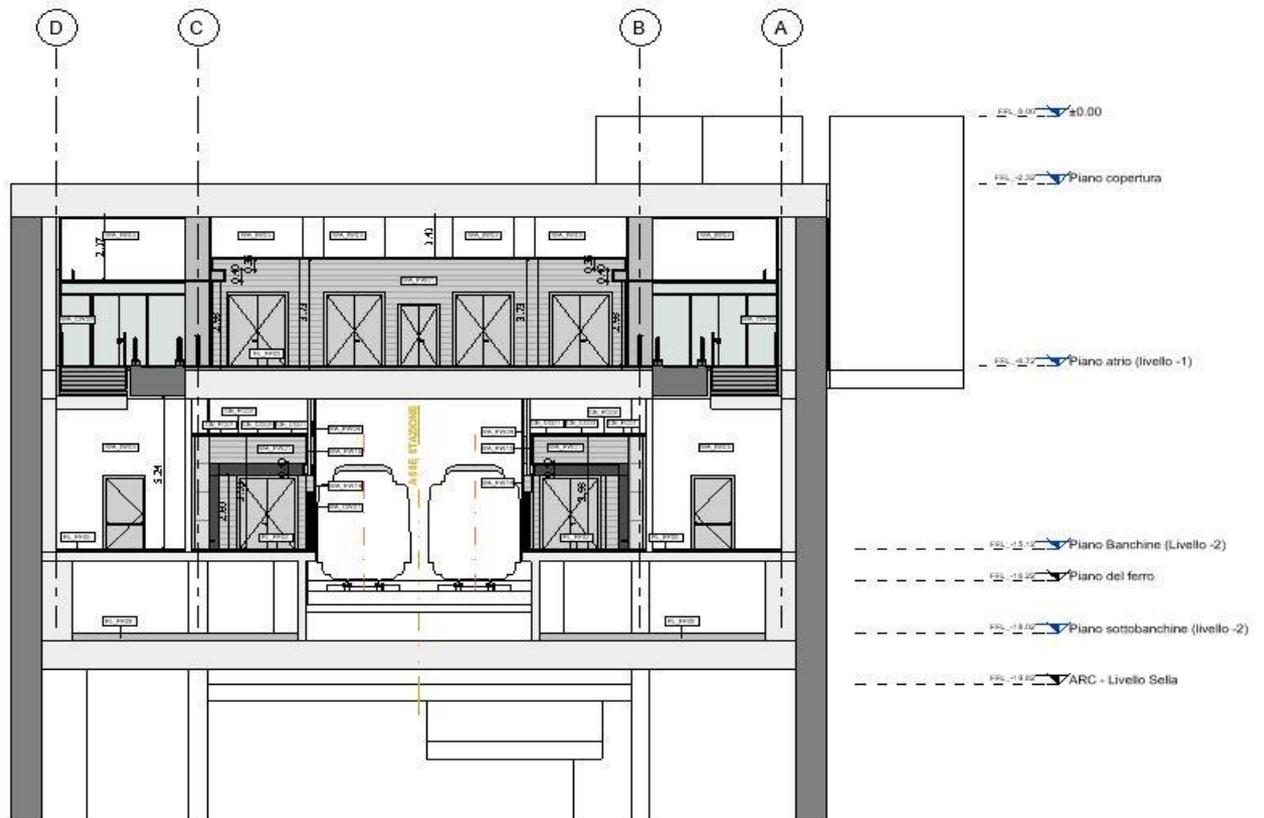


CITTA' DI TORINO

Metropolitana di Torino – Linea 2  
Tratta: Politecnico – Rebaudengo  
Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna

Relazione generale

MTL2T1A1DARCS00R001-0-1



Sezione Trasversale Stazione Bologna S2L

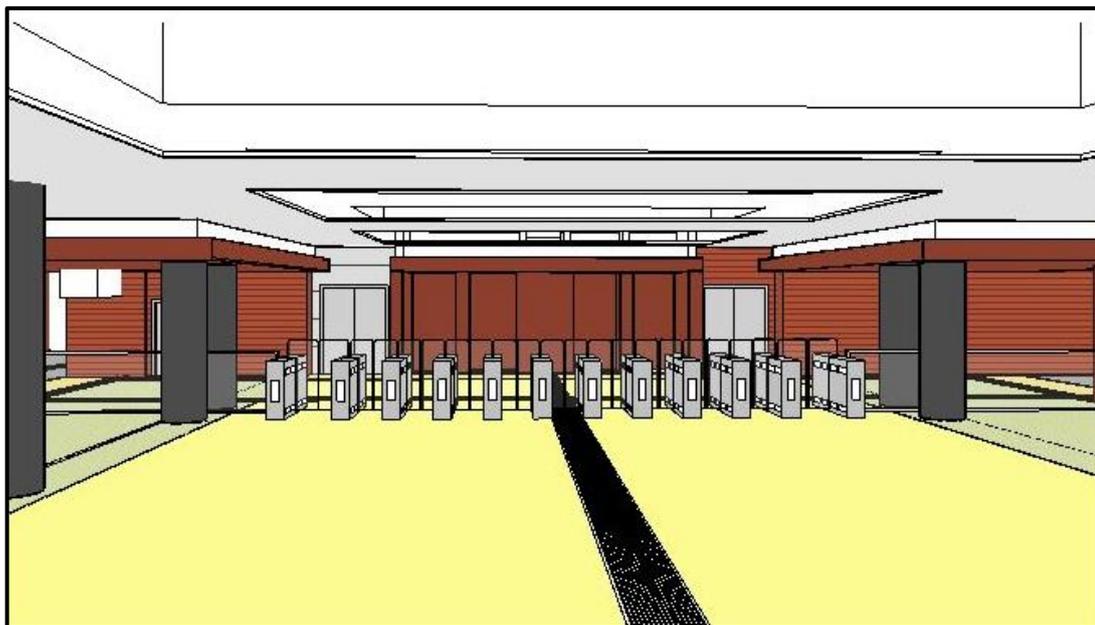
## 5.1 Identità architettonica delle Stazioni

Da un punto di vista architettonico l'obiettivo prefissato è stato quello di conferire a queste Stazioni, in coerenza con quanto già descritto nello Studio di Fattibilità, un'identità complessiva della Linea 2 che si basasse su una «volumetria» leggibile di una serie di spazi funzionali, che caratterizzasse tutte le Stazioni.

Questa impostazione è stata del tutto recepita dalla tratta del 1° Lotto Funzionale in cui la coerenza formale all'intervento, declinata in base alle diverse tipologie di organizzazione funzionale delle 6 stazioni, si basa sull'articolazione spaziale di volumi definiti "sequenza" dalla Carta "della Qualità" Architettonica, che individuano, caratterizzandoli, gli spazi di accoglienza, di circolazione e di stazionamento, e definiscono il percorso della stazione, un percorso scandito da elementi che definiranno appunto la «sequenza degli spostamenti».

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

I “volumi sequenza” sono rivestiti in fibrocemento ecologico con una finitura liscia, di colori diversi per ognuna delle stazioni così da distinguerle e caratterizzarle.



Vista prospettica Stazione Rebaudengo “volumi sequenza”

Si caratterizzano come volumi colorati che contribuiscono a fornire una comprensione dei diversi percorsi: dagli accessi esterni alle banchine di attesa del treno.

Questi stessi volumi prevedono anche l’inserimento di dispositivi luminosi (apparecchi da incasso o superfici illuminanti, ecc.), elementi funzionali e segnaletici.

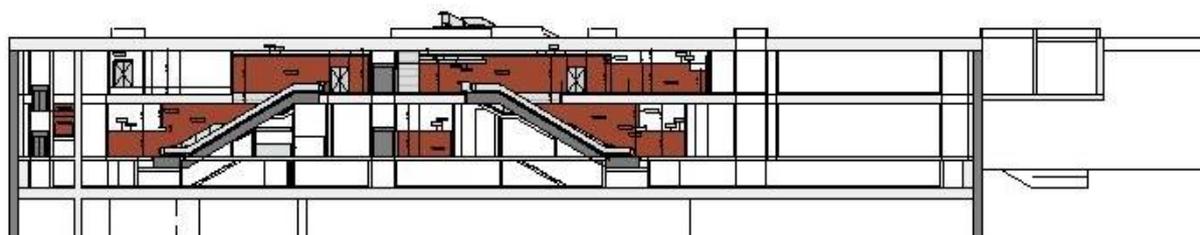
La volontà progettuale è quella di dare alle Stazioni un’identità precisa una definizione estetica comune a tutte le stazioni, ribadita da elementi di arredo (sedili, getta rifiuti, pannelli informativi e segnaletica, ecc.), componenti architettonici (ringhiere e balaustre in vetro, corrimano, ecc.) e anche da alcune attrezzature tecniche (linea dei tornelli, facciate di banchina, attrezzature elettromeccaniche quali TVCC, sistemi di illuminazione con un medesimo design, ecc.).

## 5.2 Il corpo Stazione

Le Stazioni previste in questo 1° Lotto Funzionale si dividono a livello tipologico in due categorie.

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

Le stazioni di Rebaudengo, Cimarosa-Tabacchi e Bologna sono definite da un atrio interrato e sono dotate di due accessi costituiti da scale fisse e mobili collegate agli atri di stazione e di un ascensore per il collegamento diretto atrio/piano stradale.



Sezione Longitudinale Stazione Rebaudengo

Gli accessi si compongono di una zona interna e di una zona esterna, separate dal cancello di accesso meccanizzato presente all'inizio dei corridoi.

Lo sbarco degli ascensori per l'accesso in stazione è collocato internamente al cancello.

Le "emergenze" degli accessi sono costituite unicamente da un torrino-ascensore (struttura acciaio e vetro trasparente) e dalle balaustre dei corpi scala che sono sempre composte da scale fisse e mobili.

Il vano torrino-ascensore che costituisce l'involucro esterno della cabina è progettato completamente vetrato con un tetto piano (e termicamente isolato) e con ventilazioni posizionate in alto e in basso (si tratterà di fessure o fori nella vetrata o piastre metalliche forate) per evitare il più possibile il surriscaldamento estivo e consentire una ventilazione naturale.

Una tettoia vetrata sarà posizionata davanti alle porte di accesso del vano ascensore per proteggere lo sbarco al livello superiore.

La cabina del vano ascensore sarà conforme alle normative (con dimensioni minime di 2,10 m di profondità x 1,1 m di larghezza x 2,15 m di altezza libera), avrà porte in vetro.

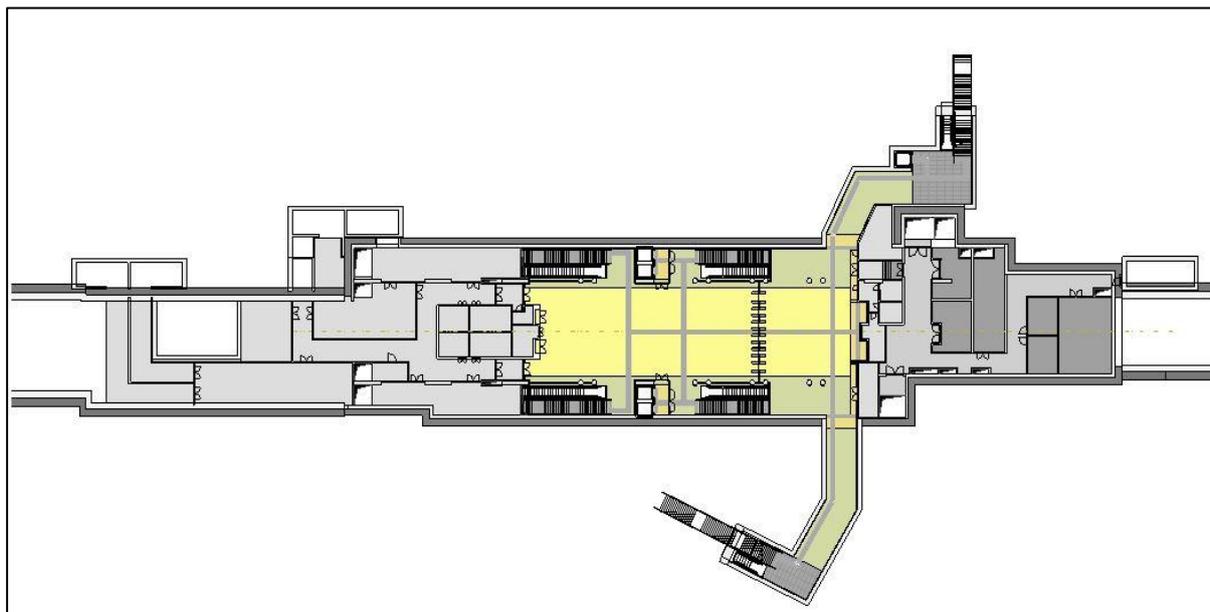
Una volta entrati in stazione, in adiacenza con gli accessi, si trovano le biglietterie automatiche caratterizzate, per un'immediata individuazione, da specifici "volumi sequenza" che con elementi verticali e orizzontali creano un'area funzionale ben delineata.

Il piano atrio si estende per tutta la lunghezza delle banchine e a queste è collegato direttamente attraverso scale fisse e mobili.

I locali tecnici principali (di sistema e non) sono posti a livello atrio sulla testata e sono separati dagli spazi pubblici tramite pareti con prestazioni REI 120 e vi si accede frontalmente, superata

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

la linea delle tornellerie, tramite rampe e gradini inseriti per raggiungere la quota del pavimento flottante.



Pianta Piano Atrio Stazione Bologna

In corrispondenza degli accessi sono presenti delle ampie botole di calaggio per i materiali direttamente collegate ai locali tecnici di sistema.

Al piano banchina sono presenti nella zona del sottoscala altri locali destinati a VVF e manutenzione di stazione.

Le banchine hanno una lunghezza complessiva pari a circa mt 60 e larghezza variabile tra 3,50 mt e 5,30 mt in corrispondenza dello sbarco delle scale e sono delimitate dalla struttura verticale di chiusura della via di corsa e dalle porte di banchina.

Particolare importanza riveste il sistema delle porte di chiusura automatica delle banchine, la cui immagine tecnologica ottenuta grazie alla struttura mista acciaio e vetro, contrasta con il resto dell'architettura di stazione che è invece imposta, come indicato dalla Carta Architettonica è caratterizzata da una maggiore continuità con la tradizione della città di Torino.

Al livello del sottobanchina sono infine alloggiati canali di ventilazione, cavi elettrici e tubazioni non connessi al sistema e vie cavi del sistema VAL; si trovano inoltre la vasca di aggotamento e le due sottocentrali idriche (distribuzione acqua) , il cui accesso è interamente riservato al personale tecnico.

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

Le stazioni Giulio Cesare, San Giovanni Bosco e Corelli, presentano le banchine posizionate al livello -1 e prevedono l'atrio collocato al piano terra (quota marciapiede) a costituire un elemento architettonico specifico.

Tale elemento architettonico prevede spazi pubblici (controllati e non) ma anche spazi tecnici ed operativi ed è caratterizzato da una copertura sorretta da 5 file di pilastri a « V » con le 2 campate centrali in gran parte vetrate verso il cielo per consentire l'illuminazione naturale.

La struttura dell'edificio è mista con una ossatura portante principale, che come detto è composta da una pilastratura a « V », e da travi ordite longitudinalmente integrate ad una struttura della copertura in legno lamellare.

Le facciate saranno vetrate in corrispondenza degli spazi degli esercizi aperti al pubblico e chiuse per ciò che riguarda i locali di servizio.

Il rivestimento e la tamponatura verticale di tali vani presenterà pertanto una doppia pelle costituita da una tamponatura opaca ed una trasparente a cui verrà abbinata una facciata di listelli di terracotta rossa vetrificata con superficie rustico sabbiato o liscio naturale. Questa finitura, nel caso di abbinamento al vetro, avrà funzione di schermatura al sole.



Vista prospettica manufatto d'ingrasso Stazione Giulio Cesare

### 5.3 Rivestimenti, Pavimentazioni, Elementi, Arredi e Dispositivi

La pietra artificiale e quella naturale, rappresentano l'elemento maggiormente presente all'interno delle stazioni e ad essa è affidata la relazione di continuità con il contesto urbano esterno e la caratterizzazione dei volumi sequenza all'interno delle stazioni.

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

Il progetto prevede diversi tipi di pavimenti e rivestimenti:

1. Pavimento in lastre di Pietra di Luserna Fiammata che sarà presente nelle zone di accesso garantendo un compenetrazione ed una continuità tra l'esterno della città e l'interno della stazione, formato 60x90 cm.
2. Pavimento in Terrazzo alla Veneziana, lastre 120x60 cm composte in resina con aggregati nuovi che caratterizzeranno mediante due colori l'atrio e le sue adiacenti parte laterali
3. Pavimento in gres porcellanato nei locali tecnici e bagni;
4. Piastrelle graniglia con inerti riciclati, nelle zone di discenderia.
5. Rivestimento in pannelli tipo Equitone colore di grigio chiaro presente nell'atrio e in banchina a rivestire alcune delle strutture portanti, in particolare i setti in c.a., dimensioni 120x250x0,8 cm
6. Rivestimento in doghe di terracotta rossa o grigia chiara delle dimensioni di 120x25 cm
7. Rivestimento in pannelli tipo Equitone colorati che individueranno i "volumi sequenza" guidando l'utenza e caratterizzando l'identità delle stazioni

La scelta delle pavimentazioni delle scale di accesso dall'esterno verso l'atrio prevede lastre di pietra di Luserna fiammata scura e chiara in contrasto cromaticoalzata/pedata, al fine di sottolineare la continuità tra stazione e città.

Un volta giunti nell'atrio la pavimentazione si compone di lastre di terrazzo alla veneziana con spessore compreso tra i 6 ed i 10 mm, composta da una base cementizia e graniglie di marmo ad alta qualità, miscelate in due combinazioni di colori e finiture. La pavimentazione è scelta anche perché estremamente resistente all'abrasione generata da intenso traffico ed è ideale per le aree di grande flusso.

I locali tecnologici presentano due tipologie di pavimentazione in funzione della destinazione d'uso di ogni locale. La zona dei locali tecnologici al piano atrio (eccezion fatta per la stazione Cimarosa-Tabacchi nella quale i pavimenti flottanti sono situati ai piani banchina superiore e inferiore) rialzata di 65 cm rispetto alla zona aperta al pubblico, in modo tale da poter realizzare un pavimento flottante su struttura metallica ispezionabile nei locali tecnici di sistema e nella restante parte i sottofondi sono realizzati con casseri a perdere tipo igloo e pavimentati con piastrelle in gres fine porcellanato.

Le scale interne sono realizzate, analogamente a quelle esterne, in pietra scura e chiara; i primi gradini, a scendere e a salire delle rampe di scale, sono preceduti da una fascia martellinata in gomma per favorire la fruizione degli ipovedenti.

A tal proposito i percorsi per ipovedenti previsti in stazione sono realizzati in elementi in gomma con rilievi e finiture corrispondenti a quanto previsto dal codice Loges. Essi prevedono, oltre al codice standard di direzione rettilinea e pericolo, "mappe tattili" informative in braille in

 <b>CITTA' DI TORINO</b>	<b>Metropolitana di Torino – Linea 2</b> <b>Tratta: Politecnico – Rebaudengo</b> <b>Lotto Funzionale I Stazione Rebaudengo – Stazione Bologna</b>
Relazione generale	MTL2T1A1DARCS00R001-0-1

corrispondenza delle pareti attrezzate di stazione e fasce speciali per segnalazione di “attenzione” in corrispondenza di ascensori, scale mobili ed altri punti critici della stazione. La configurazione dei percorsi è stata studiata per garantire un inserimento coerente con il disegno architettonico della stazione.

Il piano banchina è anch’esso pavimentato con lastre di terrazzo alla veneziana.

I rivestimenti principali caratterizzanti l’identità della stazione sono in listelli di terracotta delle dimensioni di 120x25 cm con superficie rustico sabbato. Gli stessi rivestimenti abbracciano, accompagnando l’utente fino al piano banchina, le scale di discenderia.

Per il piano banchina le pareti contrapposte agli accessi automatizzati ai treni vengono utilizzati pannelli di fibrocemento tipo Equitone di colore grigio chiaro e dei pannelli per il “tema di stazione” per comunicazioni.

Le testate di banchina che collegano i locali tecnici al piano sotto banchina sono costituite da una muratura strutturata REI 120 e da pavimentazione in cemento battuto dello spessore di 30 cm, tra sottostruttura in cemento e finitura con un masseto alleggerito, caratterizzate da finiture in quarzite ad eccezione dei locali delle sotto centrali idriche che sono in piastrelle di klinker dello spessore di 1,5 cm.

Per quanto concerne i parapetti delle scale interne, questi sono realizzati in vetro stratificato di sicurezza antisfondamento, con sostegni in acciaio inox satinato.

I pannelli di lamiera di acciaio verniciati costituiscono il rivestimento di armadi tecnici, porte di locali, superfici di fissaggio o di raccordo per le attrezzature di stazione (es. emettitrici di biglietti, telefoni, pannelli informativi).

Le pareti dei locali tecnici sono realizzate con blocchetti in calcestruzzo vibrocompresso REI 120 con opportuni irrigidimenti strutturali, realizzati tramite architravi in calcestruzzo armato con tondino di acciaio, tirafondi e spinottature.