

Ex Caserma STAMOTO, Bologna

Via del Parco 16

L'area della ex Caserma STAMOTO si colloca nella periferia est di Bologna, non lontana dallo svincolo della tangenziale e dall'autostrada, ed è definita a Nord dalla forte cesura ormai storica della linea adriatica della ferrovia. Il contesto urbano in cui si colloca il comparto è costituito da ambiti che si differenziano tra loro per storia e tessitura urbana. Ad ovest, la STAMOTO si posiziona nelle strette vicinanze di via Massarenti, che costituisce un asse fondamentale della viabilità storica tra la campagna e il centro cittadino. Su questo lato, ovvero sulla via del Parco, si trova l'ingresso principale e si affaccia l'edificio più antico del complesso. La completa costruzione di questa porzione urbana avviene tra gli anni '60 e '70, attraverso la realizzazione di diversi interventi e l'insediamento di alcune attrezzature pubbliche. Ad est e a sud il compendio si confronta con una porzione cittadina pianificata e realizzata dal secondo dopoguerra, attraverso il Piano per l'Edilizia Economica e Popolare (PEEP) del 1963, costituita da parti giustapposte rese coese da un forte tessuto connettivo composto di spazi verdi, percorsi di mobilità lenta e forte presenza di servizi alla popolazione.



Area: L'estensione dell'area di intervento è circa 128.000 mq.

Programma atteso/ Destinazione d'uso:

L'obiettivo della trasformazione dovrà essere un processo di rigenerazione urbana a basso impatto ambientale e di valenza sociale, da attuarsi con un intervento di addensamento o sostituzione urbana, entro il limite del Volume Totale attualmente esistente, così come meglio specificato nei paragrafi successivi. L'intervento dovrà contribuire, in correlazione ai processi di rigenerazione urbana già avviati nel contesto di riferimento, a ricucire parti di

Ad est del comparto, infatti, si apre un'estesa area di proprietà comunale, che ospita varie attrezzature pubbliche, attualmente separate dal compendio da un "cuneo" verde di proprietà comunale. Non distante dall'area si colloca il complesso della Ex Caserma Perotti, anch'esso dismesso ed interessato da un intervento di rigenerazione urbana già avviato, con la realizzazione di un parco urbano ad uso pubblico, l'insediamento di funzioni pubbliche e la previsione di funzioni residenziali private e di housing universitario a canone calmierato.

L'intervento di rigenerazione urbana relativo alla Ex Caserma STAMOTO rientra tra le strategie del Piano Città degli Immobili Pubblici di Bologna sottoscritto in data 20/04/2026, ovvero dell'Accordo tra l'Agenzia del Demanio, il Comune di Bologna, la Regione Emilia-Romagna e l'Università di Bologna che sancisce l'impegno al riuso del patrimonio immobiliare pubblico in risposta alle vocazioni e ai fabbisogni della comunità, valorizzando l'identità storico culturale di Bologna, con una riqualificazione di beni volta ad offrire servizi rinnovati e luoghi di relazioni inclusivi.

città oggi separate, incrementando l'offerta abitativa, relativa in particolare ad Housing universitario convenzionato e residenze private.

Proprietario del sito:

Demanio dello Stato

Tipologia di trasferimento di proprietà

Valorizzazione attraverso alienazione del compendio

Termine per presentare la manifestazione di interesse

19 settembre 2026, ore 12.00 CET

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo

Bologna: contesto urbano, attrattività e domanda abitativa

Bologna rappresenta uno dei contesti urbani più dinamici e attrattivi del panorama nazionale, caratterizzato da un'elevata qualità dei servizi pubblici, da una consolidata accessibilità infrastrutturale e da una forte capacità di attrazione legata alla presenza dell'Università, del sistema sanitario, della ricerca e del terziario avanzato.

La storica vocazione universitaria della città, unita alla crescente attrattività economica e turistica, ha determinato negli ultimi anni un significativo incremento della domanda abitativa, in particolare per studenti fuori sede, giovani lavoratori, ricercatori, nuclei temporanei, nuove forme dell'abitare flessibile e condiviso.

In tale scenario, la realizzazione di nuove forme di housing universitario, residenza accessibile e servizi di prossimità rappresenta una priorità strategica delle politiche urbane del Comune di Bologna e costituisce uno degli elementi centrali del Piano per l'Abitare e del Piano Città degli Immobili Pubblici.

Descrizione dell'ubicazione dell'area e del contesto

In posizione strategica tra la città storica e i quartieri orientali della città, l'area della Ex Caserma STAMOTO si colloca all'interno di un contesto urbano consolidato, caratterizzato dalla presenza integrata di residenze, servizi pubblici, attrezzature scolastiche, impianti sportivi, ecc.

L'ambito presenta una condizione urbana peculiare, assumendo il ruolo di elemento cerniera tra:

- il sistema urbano consolidato delle prime espansioni novecentesche a ovest, saturate nel dopoguerra;
- la città pianificata in occasione della Legge 167 del 1962, particolarmente ricca di verde, a sud e a est;
- le future strategie di connessione ecologica e climatica previste dal Piano Città e dal progetto Talea – Green cells leading the Green transition (EUI102-064).

Il compendio si confronta quindi con due modelli urbani entrambi contraddistinti da una forte componente residenziale e dalla presenza di svariate attrezzature pubbliche; si differenziano tuttavia per la densità insediativa e l'accessibilità rispetto agli assi portanti del trasporto pubblico. Anche la diffusione di servizi di prossimità varia, presentandosi più capillare nelle vicinanze di via Massarenti, al contrario della presenza di verde pubblico, più abbondante e pervasiva invece nella città pianificata.

Tra le attrezzature pubbliche presenti si distinguono gli edifici scolastici: si rileva in particolare, ad est del comparto, la presenza di un complesso scolastico di istruzione media superiore, accompagnato da un centro sportivo e un circolo ricreativo. Questo complesso pubblico è separato dalla Ex Caserma STAMOTO dal "cuneo verde" descritto in premessa, di proprietà comunale e al momento non fruibile: tale area permeabile è attualmente interessata dal progetto Talea – Green cells leading the Green transition (EUI102-064), co-finanziato dall'Unione Europea nella cornice del programma European Urban Initiative – Innovative Actions (EUI-IA). Il progetto ha l'obiettivo di contrastare il fenomeno delle isole di calore in città attraverso un approccio innovativo che unisce tecnologia, natura e partecipazione cittadina per trasformare gli spazi pubblici in rifugi climatici inclusivi e accessibili.

Il margine nord del comparto è invece definito dalla linea ferroviaria Bologna–Ravenna, infrastruttura che costituisce al tempo stesso elemento di separazione fisica e margine urbano, fascia di rispetto e potenziale asse ecologico e climatico di connessione urbana.

La linea ferroviaria è attualmente interessata da ipotesi di potenziamento infrastrutturale, attualmente in fase di studio e consultazione pubblica. In tale prospettiva, la trasformazione della Ex Caserma STAMOTO dovrà confrontarsi con il ruolo strategico di tale margine urbano, contribuendo alla costruzione di un corridoio verde e climatico integrato con il sistema ecologico esistente e con le strategie urbane di rigenerazione ambientale.

Descrizione del sito (anno di dismissione, stato attuale, caratteristiche)

La porzione della Ex Caserma STAMOTO oggetto di intervento è un compendio demaniale inutilizzato, dismesso dal Ministero della Difesa nel 2023 e, contestualmente alla sua dismissione, consegnato dall'Agenzia del Demanio al Comune di Bologna, in attuazione del Protocollo di Intesa sottoscritto tra le parti (Agenzia e Comune di Bologna) in data 25 maggio 2023.

Il compendio versa in uno stato generale di degrado fisico e funzionale, determinato dall'abbandono pluriennale delle strutture e conseguente deterioramento. Pur completamente recintato, per le proprie caratteristiche si presta ad essere oggetto di abusiva occupazione, che ha reso necessarie attività di vigilanza e messa in sicurezza.

Lo stato manutentivo risulta particolarmente compromesso per alcune porzioni del compendio, ed in particolare per gli edifici più datati, in pessimo stato di conservazione a causa della vetustà, delle tecnologie costruttive e dell'assenza di manutenzione, con conseguenti dissesti murari, crolli localizzati, degrado delle coperture, obsolescenza impiantistica.

Il degrado interessa altresì le aree esterne, caratterizzate da crescita di vegetazione incolta e senza controllo.

Permangono inoltre elementi di attenzione relativi alle verifiche ambientali, alla caratterizzazione del rischio bellico, alla necessità di approfondimenti tecnico-specialistici preliminari alle future trasformazioni urbanistiche ed edilizie. In particolare:

- All'atto della dismissione, non è stata fornita documentazione relativa alla bonifica bellica e da ordigni e residuati esplosivi (BOB) e, all'attualità, non sono disponibili valutazioni di caratterizzazione sul rischio bellico.
- Si informa che sul sito sono state svolte le indagini ambientali preliminari, i cui esiti sono stati trasmessi, nel corso dell'anno 2025, all'Autorità competente. Sulla base delle risultanze di dette indagini, è stata avviata la procedura di bonifica per siti contaminati ai sensi del D.Lgs. 152/2006: all'attualità è in corso l'approvazione di una variante al Piano di Caratterizzazione già trasmesso e, ai fini dell'attività di bonifica, relativamente ai serbatoi sono state effettuate tutte le attività necessarie all'acquisizione di informazioni relative alla presenza e alla natura dei materiali contenuti, alla loro capacità, allo stato di conservazione, alle dimensioni e alla posizione rispetto ai fabbricati adiacenti. Si precisa che le attività di bonifica saranno condotte a cura dell'Agenzia, nel rispetto della normativa vigente ai sensi di legge.

Nel 2017 la Commissione Regionale per il Patrimonio culturale ha dichiarato di interesse storico artistico ai sensi degli artt. 10, comma 1 e 12 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 il solo nucleo storico del compendio, prospiciente Via del Parco, corrispondente alla palazzina in stile eclettico che affaccia sulla medesima via, il giardino pertinenziale, i due corpi di guardia curvilinei che segnavano l'ingresso degli autoveicoli da via del Parco e, nell'interno, l'ex sala riparazione carburatori dalla caratteristica copertura "ad ali di gabbiano".

La trasformazione dovrà pertanto garantire il riuso compatibile del patrimonio vincolato, la valorizzazione pubblica e culturale degli elementi storici e l'integrazione tra tutela, sostenibilità e innovazione architettonica.

Aspettative della trasformazione

L'intervento, nel rispetto ed in coerenza con gli strumenti di pianificazione urbanistica del Comune (come descritti nel successivo paragrafo Norme e Disposizioni Urbanistiche), si inserisce all'interno di un quadro strategico più ampio, sviluppato e condiviso dal Comune di Bologna e dall'Agenzia del Demanio, delineato attraverso:

- il Piano per l'Abitare del Comune di Bologna, per affrontare la tensione abitativa;
- i piani d'azione ambientale quali la Missione EU 100 città neutrali entro il 2030, l'Assemblea per il Clima, Bologna città 30;
- due progetti-bandiera di particolare interesse per l'amministrazione: Impronta Verde e Città della Conoscenza (in attuazione con le risorse PUI/PNRR);
- il Piano Città degli Immobili Pubblici di Bologna, alla cui consultazione si rimanda ([>>](#)).

La trasformazione dovrà, in particolare, tener conto degli obiettivi strategici generali condivisi dall'Agenzia del Demanio e dal Comune di Bologna nel Piano Città degli Immobili Pubblici, come di seguito riportati:

a. Alimentazione dei processi rigenerativi dei luoghi, mediante il riuso e il recupero del patrimonio pubblico immobiliare dismesso e abbandonato, in primis dei grandi compendi edilizi, la promozione di mix funzionale e la riduzione di consumo di suolo;

b. Valorizzazione dei caratteri identitari dei luoghi del patrimonio immobiliare pubblico di valore storico-artistico-culturale, per favorirne la fruizione pubblica, la divulgazione culturale e la conoscenza artistica della città attraverso la promozione di eventi ad essi correlati;

c. *Promozione della sostenibilità ambientale: connessioni ecologiche tra le aree verdi urbane esistenti e le emergenze naturalistiche, come il parco regionale dei gessi bolognesi e le colline di San Luca e potenziamento della mobilità sostenibile in linea con le previsioni strategiche indicate dagli strumenti urbanistici;*

d. *Riuso e recupero del patrimonio immobiliare pubblico dismesso, degradato e inutilizzato, per promuovere la città di Bologna nel panorama internazionale, per la qualità, l'innovazione e la sostenibilità degli interventi;*

e. *Potenziamento dell'offerta dei servizi negli ambiti della P.A., della sanità, della formazione universitaria e della ricerca scientifica, e dell'housing universitario, attraverso il riuso del patrimonio immobiliare pubblico.*

Gli scenari strategici come emergenti dai predetti strumenti risultano altresì coerenti ed interagenti con le sfide climatiche e ambientali delineate da C40 nell'ambito della procedura di concorso internazionale "Reinventing Cities".

La trasformazione attesa vuole rappresentare un'occasione per sperimentare un nuovo modello di rigenerazione urbana pubblica, capace di integrare qualità urbana, neutralità climatica, inclusione sociale, innovazione progettuale, valorizzazione del patrimonio esistente oltre che una complessiva sostenibilità ambientale, economica e sociale.

L'intervento è chiamato a configurarsi non soltanto come operazione immobiliare di riuso di un compendio dismesso, ma come **dispositivo urbano generativo orientato alla costruzione di una nuova centralità resiliente e accessibile per il quadrante orientale della città.**

La proposta progettuale dovrà assumere un approccio integrato e prestazionale, capace di:

- **massimizzare gli impatti positivi sulla comunità;**
- **ridurre gli impatti ambientali lungo l'intero ciclo di vita dell'intervento;**
- **promuovere modelli innovativi di abitare, gestione e uso dello spazio pubblico;**
- **contribuire alla costruzione di un quartiere climaticamente neutrale e socialmente inclusivo.**

La trasformazione si attua tramite un intervento di "sostituzione e addensamento urbano", in cui il parametro urbanistico del Volume Totale esistente viene assunto quale parametro di riferimento per le valutazioni di questa procedura: in particolare si ritiene che il contenimento della volumetria entro i limiti dell'esistente costituisca un elemento che concorre alla qualità complessiva e all'interesse pubblico dell'intervento, in coerenza con gli obiettivi e le strategie del Pug. Pertanto, il Volume Totale esistente viene fissato in questa occasione come dimensione massima realizzabile e non suscettibile di incrementi anche futuri. L'Accordo Operativo dovrà in ogni caso dimostrare la sostenibilità della capacità edificatoria proposta. Il verde pubblico fruibile dovrà essere progettato in continuità con le adiacenti proprietà comunali, in particolare sul confine orientale dove è in corso di progettazione *l'intervento Talea*.

Si invita a considerare la possibilità che, nell'ambito delle aree da cedere al Comune ai sensi di legge, la proposta progettuale preveda, ove compatibile con il progetto nel proprio complesso e con gli obiettivi della presente procedura e come auspicato dal Comune di Bologna, la cessione dei tre piccoli fabbricati vincolati posti in prossimità dell'ingresso carrabile di via del Parco.

Di seguito sono riportati i principali obiettivi specifici della trasformazione che definiscono il quadro delle finalità progettuali che la proposta è chiamata a perseguire.

Obiettivi dell'intervento

Obiettivo 1 – Housing universitario, residenzialità accessibile e mix sociale

Come indicato nel Piano Città degli Immobili Pubblici di Bologna e in coerenza con il Piano per l'Abitare, la finalità del processo di rigenerazione del compendio è la realizzazione di un intervento di rifunzionalizzazione abitativa, che preveda l'insediamento di residenze e alloggi universitari. La proposta progettuale dovrà contribuire in maniera significativa all'incremento dell'offerta abitativa accessibile, destinando una parte di intervento all'ERS, nella misura minima prevista e secondo le definizioni e le prescrizioni della Disciplina di Piano. Nello specifico, con riguardo alla quota ERS, che ai sensi dell'azione 2.1b della Disciplina di Piano non può essere inferiore al 30%

del volume dedicato a funzioni residenziali A1 e turistico ricettive B3, si richiede che almeno il 15% del volume destinato alle medesime funzioni sia riservato a *social student housing assimilabile a ERS*, che dovrà integrarsi alle nuove forme dell'abitare condiviso, temporaneo e inclusivo e ai servizi collettivi e di welfare di prossimità. Per il dettaglio delle caratteristiche e della quantificazione del canone dello studentato rientrante nella definizione di ERS si rimanda all'azione 2.1b della Disciplina del PUG. Le funzioni residenziali saranno integrate con terziario direzionale, commerciale, spazi sportivi, per garantire un buon mix di funzioni urbane, con un'alta attenzione alle valutazioni di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Obiettivo 2 – Rigenerazione urbana integrata e ricucitura territoriale ed ecologica

L'intervento dovrà configurarsi come un processo integrato di rigenerazione urbana capace di trasformare il compendio dismesso in una nuova porzione di città permeabile, accessibile, inclusiva e resiliente, contribuendo alla ricucitura fisica, ecologica e sociale tra i tessuti urbani oggi separati dalla presenza dell'ex ambito militare e della linea ferroviaria.

La proposta progettuale dovrà valorizzare il sistema delle connessioni urbane, ambientali e paesaggistiche, rafforzando il ruolo del corridoio ferroviario quale infrastruttura ecologica e climatica strategica di connessione territoriale, in continuità con le strategie del progetto Talea e con il sistema del verde urbano esistente e previsto.

L'intervento dovrà inoltre contribuire alla costruzione di un quartiere resiliente e climaticamente neutrale, coerente con gli obiettivi della Missione Europea "100 Climate Neutral Cities", del PAESC e delle politiche climatiche del Comune di Bologna, assumendo la sostenibilità ambientale come principio strutturale del progetto urbano, architettonico, paesaggistico e impiantistico.

La progettualità dovrà porre particolare attenzione alla volontà dell'Amministrazione di incrementare le dotazioni pubbliche di verde e di rendere fruibili spazi di sosta pubblica, questi ultimi in particolare in adiacenza a Via Castelmerlo e viale Felsina, in forza delle esigenze emerse da un preliminare confronto con il territorio.

Obiettivo 3 – Mix funzionale, servizi e spazio pubblico attivo

La trasformazione dovrà contribuire alla ricucitura urbana e sociale dell'areale Cirenaica-Massarenti-Scandellara e del vicino Fossolo-Due Madonne, promuovendo un sistema di spazi pubblici, funzioni e servizi in grado di attivare nuove relazioni urbane e incrementare la qualità complessiva dell'abitare nell'ottica della prossimità.

L'intervento dovrà, pertanto, garantire un mix funzionale equilibrato e integrato, capace di sostenere la vitalità urbana e la prossimità attraverso servizi di quartiere, funzioni culturali e collettive, commercio di vicinato, attivazione dei piani terra, spazi condivisi e inclusivi.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta alla qualità climatica e sociale dello spazio pubblico, alla sicurezza percepita, all'accessibilità universale e alla continuità dei percorsi pedonali e ciclabili.

Obiettivo 4 – Valorizzazione del patrimonio storico-identitario e qualità architettonica

La proposta dovrà valorizzare il patrimonio storico-identitario della Ex Caserma STAMOTO e gli elementi sottoposti a tutela, integrandoli nel nuovo assetto urbano e promuovendone la fruizione pubblica, culturale e collettiva.

La qualità architettonica, paesaggistica e ambientale dell'intervento dovrà costituire elemento qualificante dell'intero processo di trasformazione urbana.

Obiettivo 5 – Neutralità climatica, resilienza e infrastruttura ecologica

L'intervento dovrà configurarsi come modello di quartiere resiliente e climaticamente neutrale, contribuendo agli obiettivi della Missione Europea "100 Climate Neutral Cities", del PAESC e delle strategie climatiche della città, assumendo la sostenibilità ambientale come principio strutturale del progetto urbano, architettonico e impiantistico.

Norme e disposizioni urbanistiche specifiche

Il Piano Urbanistico Generale (PUG) >> è stato approvato dal Consiglio Comunale con delibera PG 342648/2021, è entrato in vigore il 29 settembre 2021 a seguito della pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna n. 286 dell'Avviso di avvenuta approvazione, ed è stato successivamente modificato da una variante approvata con delibera di Consiglio comunale PG 803390/2024, in vigore dal 4 dicembre 2024.

In seguito, il Consiglio Comunale ha assunto con delibera del 15 dicembre 2025, PG n. 948193/2025 la proposta di variante al PUG, chiamata "Variante 2" >>; a decorrere dalla data della delibera e fino all'entrata in vigore definitiva della Variante si applicano le relative misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 27, comma 2, della LR 24/2017, secondo quanto indicato al punto 0.1k della Disciplina del PUG.

La versione del Regolamento edilizio (RE) (con relativi allegati) >> come modificato con delibera di Consiglio comunale PG n. 948193/2025 è comprensiva delle modifiche più recenti ed è in vigore dal 31 dicembre 2025. Si richiama la definizione dei parametri urbanistici, che costituiscono riferimento per lo sviluppo della progettazione, così come stabilita dalle Definizioni Tecniche Uniformi della Regione Emilia Romagna, allegato 2 alla DGR 922/2017 aggiornato alla DGR n. 1136/2018) >>, la cui applicazione è obbligatoria sul territorio regionale.

Tra le più importanti strategie urbane del PUG riferite all'area in trasformazione rientrano la lotta al consumo di suolo attraverso strategie di rigenerazione urbana dei suoli antropizzati, il potenziamento dell'infrastruttura verde urbana, l'aumento dell'offerta abitativa sociale e la sperimentazione di nuove forme abitative.

In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella Disciplina di Piano e dettagliate nel Fascicolo Urbanistico allegato alla documentazione di concorso, a cui si rimanda. Qui si richiamano sinteticamente le condizioni principali, tralasciando lo scenario delineato dall'assunzione della Variante 2 al PUG.

La Ex caserma STAMOTO si trova all'interno del Territorio Urbanizzato, in Parti di città da rigenerare.

L'intervento proposto di rigenerazione dell'area ex militare dismessa è coerente con la **Strategia 1.1 Favorire la rigenerazione di suoli antropizzati e contrastare il consumo di suolo**. In relazione all'**azione 1.1c**, si specifica che la trasformazione si configura come un intervento di Addensamento o Sostituzione Urbana ed è attuabile esclusivamente tramite Accordo Operativo; in coerenza con i principi generali del PUG e nell'ottica di perseguire la qualità complessiva e l'interesse pubblico dell'intervento, si fissa il Volume Totale esistente come dimensione massima realizzabile e non suscettibile di incrementi, anche futuri. L'Accordo Operativo dovrà in ogni caso dimostrare la sostenibilità della capacità edificatoria proposta. L'azione chiede di garantire la più ampia conservazione dei suoli integri (in riferimento alle principali funzioni fisiche, chimiche e biologiche degli stessi) e di limitare il consumo di suolo (diretto e indiretto). Per quanto riguarda le ulteriori condizioni progettuali della medesima azione, si rimanda al Fascicolo urbanistico.

Si segnala inoltre l'**azione 2.1b Favorire l'aumento di offerta abitativa sociale**, che prescrive, per gli interventi urbanistici che interessino un VT superiore a 30.000 mc e prevedano l'insediamento di funzioni residenziali (A) e/o turistico ricettive (B3 e B1 assimilabile ad uso studentato) per almeno il 25% del VT, di riservare le seguenti quote ERS:

- quota ERS non inferiore al 30% del volume dedicato a funzioni residenziali A1 e turistico ricettive B3.
- quota ERS non inferiore al 15% dei posti letto dedicati a funzioni residenziali A2 e turistico ricettive B1 (assimilabile ad uso studentato); tale quota deve essere realizzata nelle forme di cui alle lettere d, f, g, h del paragrafo Definizione.

Come indicato nel paragrafo denominato **Obiettivo 1 – Housing universitario, residenzialità accessibile e mix sociale** con riguardo alla quota ERS riferita alle funzioni residenziali A1 e turistico ricettive B3, si richiede che almeno il 15% del volume destinato a funzioni A1 e B3 sia riservato a social student housing, come dettagliato alla lettera d) del paragrafo Definizione, azione 2.1b della Disciplina del PUG.

Negli interventi che coinvolgono un Volume totale (VT) superiore a 20.000 mc, la realizzazione di ERS deve essere accompagnata da un sistema di gestione sociale, definibile tra le possibilità indicate dettagliatamente dall'azione 2.1b, alla quale si rimanda.

In coerenza con le aspettative della trasformazione e con gli obiettivi dell'intervento, si specifica che nella presente procedura NON trova applicazione la modalità di gestione della quota ERS individuata nel PUG come "trasferimento dell'obbligo realizzativo e di gestione".

Per quanto riguarda la realizzazione delle **dotazioni territoriali**, l'**azione 2.2a Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali**, obbliga ogni intervento a provvedere alla realizzazione e alla cessione delle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti nelle quantità minime di 100 mq/100mq di SU, in relazione alle categorie funzionali da insediarsi e con le modalità di realizzazione indicate nella stessa azione.

L'intervento dovrà inoltre reperire le **Dotazioni pertinenziali per la mobilità**, sempre definite dall'**azione 2.2a**, costituite dai parcheggi pertinenziali al servizio degli edifici e dai parcheggi biciclette. Le quantità richieste sono specificate dal Regolamento Edilizio, art. 27-E19.

Gli interventi urbanistici possono prevedere sia per i parcheggi pertinenziali - PE, sia per i parcheggi pubblici, la collocazione in strutture ad hoc, realizzate con sistemi costruttivi flessibili con caratteristiche tali da permettere riconfigurazioni funzionali e/o spaziali verso altri usi futuri.

È possibile proporre interventi con una progettazione che escluda o riduca significativamente l'utilizzo dei veicoli motorizzati privati, soddisfacendo alcune condizioni; coerentemente con questa scelta si potrà valutare la riduzione (se non addirittura l'esclusione) della quota di parcheggio pubblico ed eventualmente anche di quello privato, come previsto nell'Azione 2.2a, a parità di quantità minima di dotazioni prevista.

Secondo la **Strategia 2.3 - Ridisegnare gli spazi e le attrezzature**, in tutti gli interventi urbanistici gli spazi, in particolare gli spazi pubblici e di uso pubblico, devono essere progettati ispirandosi ai principi della "progettazione universale" (design for all).

Tutti gli interventi urbanistici che prevedono l'insediamento di funzioni abitative devono garantire l'**accessibilità degli abitanti ai servizi di prossimità** entro il raggio di 1.000 m (percorso pedonale senza barriere) da ogni abitazione prevista. La progettazione degli edifici pubblici e degli spazi pubblici devono perseguire elevate prestazioni qualitative e ambientali; la progettazione della strada deve concorrere al miglioramento del comfort urbano anche attraverso una attenta progettazione ambientale.

Per quanto riguarda l'**inquinamento atmosferico**, **azione 1.3d**, almeno il 70% dei potenziali residenti dell'insediamento previsto deve ricadere all'interno delle fasce di "Accessibilità alla rete portante del trasporto pubblico locale". Nel caso ci si trovasse all'esterno della fascia, ma comunque entro 300 metri da una direttrice servita dal trasporto pubblico locale, l'intervento può essere ritenuto ammissibile solo a seguito di uno specifico approfondimento.

Nel caso specifico, la fascia di accessibilità alla rete portante interessa la parte a nord-ovest del lotto, ma si sottolinea che sull'asse di viale Felsina è presente un'ulteriore direttrice del trasporto pubblico.

Rispetto all'insediamento di **usi e funzioni**, è già stata esplicitata la finalità dell'intervento di realizzare residenze e alloggi universitari sia a libero mercato sia convenzionati, integrati con terziario direzionale, commerciale, spazi sportivi, che garantiscano un buon mix di funzioni urbane. La Disciplina del Pug non specifica quali usi possano essere insediati nelle aree, affidando alle valutazioni specifiche indicate nelle singole azioni la dimostrazione della sostenibilità e compatibilità del progetto.

Si riporta di seguito un elenco indicativo dei principali **vincoli** progettuali:

- Vincolo di inedificabilità per rispetto ferroviario (DPR 753/80);
- Tutela Aree per salvaguardia delle acque destinate al consumo umano - zona di rispetto dei pozzi;
- Aree da sottoporre a verifica per la presenza di boschi e aree assimilate ai sensi del D.Lgs. 34/2018. Si segnala l'avvio del procedimento di variante integrativa al PTPR vigente, i cui documenti preliminari individuano l'area verde centrale della Ex Caserma STAMOTO, cresciuta in corrispondenza del circuito di prova dei mezzi, come bene paesaggistico (bosco) ai sensi dell'Art. 142.1 g) del D.Lgs. 42/2004.

Per ulteriori vincoli, elementi di attenzione - tra cui si segnalano in particolare le disposizioni per le Aree con elevato inquinamento acustico - e maggiori dettagli si rimanda al Certificato di Destinazione Urbanistica e al Fascicolo urbanistico presenti nella Dataroom, nonché a tutta la più ampia normativa vigente in materia.

Il Comune, con Delibera di Giunta Comunale PG 478711/2026 del 09/06/2026 (Definizione di indirizzi per la redazione del documento con i requisiti del sito – Site Requirements, SR – per la partecipazione del sito “Ex Caserma STAMOTO” alla competizione internazionale “Reinventing Cities. A global competition for zero-carbon and resilient urban projects, Edizione 2026) ha approvato gli indirizzi per la realizzazione dell’intervento e per la redazione del presente documento.

La trasformazione, il cui Volume Totale non potrà, in nessun caso, essere superiore a quello attualmente esistente, si attua attraverso un Accordo Operativo, i cui contenuti dovranno essere coerenti con quelli di cui alla proposta vincitrice della presente procedura. L’Accordo produce i suoi effetti a seguito dell’approvazione da parte del Consiglio Comunale e della pubblicazione nel BURERT. L’onere di predisposizione e di presentazione all’Amministrazione Comunale di detto Accordo sarà posto in capo al privato aggiudicatario.

Entro i termini di conclusione della presente procedura, ovvero prima dell’avvio della II fase di concorso, un Accordo ex art. 15 L. 241/1990 tra Comune di Bologna ed Agenzia del Demanio detterà le linee generali di indirizzo dell’intervento e definirà gli atti a garanzia delle obbligazioni derivanti dalla presente procedura concorsuale ed i relativi contenuti.

Priorità climatiche e sfide ambientali della Città

Il Comune, con i suoi strumenti di governo del territorio ed in particolare con il PUG e il Regolamento Edilizio, impone la riduzione dei consumi energetici da fonti non rinnovabili e la produzione e autoconsumo di energia da fonti rinnovabili.

Nel 2019 il Comune di Bologna ha aderito al “Nuovo Patto dei Sindaci per il Clima e l’Energia” [>>](#) con il quale le città firmatarie si sono impegnate a perseguire l’obiettivo di riduzione del 40% dei gas a effetto serra entro il 2030, e contestualmente ad affrontare il tema dell’adattamento ai cambiamenti climatici. In aprile 2021 il Consiglio Comunale ha approvato il “PAESC - Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima” [>>](#), la cui attuazione consentirà di raggiungere una riduzione delle emissioni rispetto al 2005 pari al 44% mantenendo invariato il fattore di emissione del mix energetico nazionale e pari al 60% considerando un fattore di emissione del mix energetico nazionale decrescente.

Inoltre, l’Amministrazione è firmataria della “EU Mission - 100 Climate Neutral Cities by 2030”, ed impegnata nel raggiungimento al 2050 dell’obiettivo di neutralità climatica, con target intermedi al 2030 su edifici, mobilità, natura urbana ed economia circolare.

Ad aprile 2022, il Comune di Bologna è stato selezionato tra le 100 città; quindi i nuovi interventi devono farsi protagonisti per concorrere a questo importante risultato. Il Comune di Bologna ha adottato una strategia di sviluppo dell’infrastruttura verde urbana (bilancio arboreo, aree verdi e rinverdimento degli involucri edilizi) sia come misura di mitigazione diretta delle emissioni sia per la riduzione dei consumi energetici derivanti dalla regolazione del microclima urbano e la calmierazione dei fenomeni estremi di calore estivo, garantiti dalle aree verdi e da quelle alberate attraverso l’evapotraspirazione, l’ombreggiamento e la creazione di brezze derivanti dallo scambio termico tra il verde e le superfici costruite. Il PUG individua negli spazi aperti e negli edifici di proprietà e uso pubblico uno dei campi privilegiati per l’attuazione delle strategie di carattere ambientale e si fa promotore della sperimentazione di tecnologie e tecniche costruttive innovative in materia di risparmio energetico ed idrico, di benessere microclimatico e regolazione dei cicli naturali. Le possibili tecniche includono soluzioni che favoriscano l’implementazione di sistemi naturali (Nature-BASED SOLUTIONS - NBS) nonché di sicurezza sismica, privilegiando sempre i migliori livelli prestazionali e operando nella direzione della sperimentazione e dell’innovazione. Il disegno e la realizzazione di spazi ed edifici pubblici di qualità rappresenta oggi un’occasione imperdibile per contribuire ad affrontare il tema dell’adattamento della città ai cambiamenti climatici.

L’intervento, in linea con l’obiettivo “zero carbon” secondo le indicazioni e le sfide climatiche di C40, dovrà essere inclusivo e resiliente, focalizzandosi in particolare sul retrofit, sull’efficienza energetica e sulla costruzione sostenibile; a tal fine la progettazione dovrà considerare le sfide per il clima identificate dal bando “Reinventing Cities”, con attenzione particolare alle seguenti tematiche:

- **[Azione 1.2b - Potenziare l’infrastruttura verde urbana]** L’azione chiede ad ogni intervento urbanistico di contribuire al miglioramento della permeabilità dei suoli e del drenaggio urbano, in via prioritaria tramite l’utilizzo di soluzioni riconducibili alle Nature Based Solutions (NBS) e ai Sistemi Urbani di Drenaggio Sostenibile (SUDS). Gli interventi urbanistici devono migliorare il valore dell’indice di riduzione dell’impatto edilizio (RIE) rispetto allo stato di fatto, intervenendo sulla permeabilità delle

superfici e sulla fitomassa (Regolamento edilizio RE - art. 28 P4). I

parcheggi privati pertinenziali - PE, di cui all'Azione 2.2a, non possono essere realizzati a raso nelle aree di pertinenza, salvo laddove non espressamente specificato nell'azione 1.3c e nel Regolamento edilizio - art. 27-E19. I parcheggi interrati devono essere realizzati includendo integralmente la proiezione della superficie coperta dell'edificio. La parte di parcheggio eventualmente eccedente tale proiezione deve essere coperta da uno strato di verde pensile "alberato" di cui al Regolamento edilizio - art. 65.

- Il progetto deve prevedere soluzioni/caratteristiche che realizzino **un'area urbana ad energia positiva**, in autoconsumo e ad emissioni negative, raggiungendo il livello prestazionale eccellente (Disciplina PUG - **Azione 1.4 a** *Promuovere e incentivare diverse forme di efficientamento energetico e l'equa accessibilità a servizi energetici a basso impatto ambientale*; RE - art. 28 P3). Per l'organismo edilizio, il sistema edificio-impianti deve essere progettato in modo tale da, tra le altre cose, assicurare l'edificio in classe di prestazione energetica non inferiore ad A4 e che il valore dell'indice di prestazione energetica globale espresso in energia primaria non rinnovabile (E_{pgl,nren}) sia pari a zero (ZEB). Inoltre si chiede che sia garantita la copertura del 100% del fabbisogno di energia primaria tramite il ricorso ad energia prodotta da impianti alimentati da fonti rinnovabili in situ.

- Tra le principali cause dell'effetto "isola di calore" in città si registrano l'elevata radiazione solare incidente e l'alto coefficiente di assorbimento delle radiazioni da parte dei materiali utilizzati nella città costruita. Il PUG prevede che gli interventi urbanistici ed edilizi tengano in considerazione questi fattori contribuendo a migliorare le condizioni di comfort termico durante il periodo estivo. Il territorio della città di Bologna è stato suddiviso secondo classi omogenee di morfologia climatica, ottenuta dalla combinazione lineare pesata di quattro macro-parametri: temperatura superficiale, determinata dalle proprietà ottiche ed emissive dei materiali superficiali, presenza di vegetazione, morfologia urbanistica (in termini di rapporto tra l'altezza degli edifici e larghezza strade adiacenti) e densità dell'edificato. Il sito in oggetto è stato identificato a medio-bassa fragilità microclimatica e si chiede perciò di perseguire il livello base delle condizioni di **benessere microclimatico** presente nel tessuto urbano durante il periodo estivo in particolare attraverso (Disciplina PUG - **Azione 1.3c** *Mitigare l'effetto isola di calore in ambito urbano e introdurre misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici, in sinergia con l'azione 1.2b*; RE - art. 28 P1):

- Miglioramento dell'indice di benessere microclimatico - BM di almeno il 10% rispetto allo stato di fatto. La valutazione del miglioramento del Benessere Microclimatico - BM deve essere effettuata applicando ex-ante ed ex-post il calcolo dell'indice PMV (Predicted Mean Vote), regolamentato dalla UNI-EN-ISO 7730, o di un indice equivalente (ad esempio PET, PPD) (Regolamento edilizio-Appendice).

Come indicato nell'Azione 1.3d della Disciplina PUG, al fine di ridurre l'esposizione della popolazione agli **inquinamenti e rischi antropici** e conseguire un **clima acustico idoneo** principalmente attraverso la corretta localizzazione degli usi e degli edifici, le funzioni residenziali e le attrezzature e spazi collettivi (pubblici o di uso pubblico) devono essere collocate nelle posizioni più schermate dalle infrastrutture di trasporto esistenti ed eventuali di progetto, in modo da limitare la realizzazione di barriere acustiche. Nella fascia di prospicienza dell'infrastruttura dovranno quindi essere preferibilmente collocate le funzioni acusticamente meno sensibili e realizzate fasce piantumate per contribuire alla riduzione dei livelli sonori indotti sugli edifici.

- In quanto aree potenzialmente interessate da alluvioni, è necessario predisporre adeguate misure progettuali commisurate alla valutazione del **rischio idraulico** ai fini della **riduzione della vulnerabilità** dei beni e delle persone esposte, di cui alla Tavola dei Vincoli e relative schede e al RE - art. 27 E18.
- Al fine di riqualificare lo spazio pubblico a favore dell'**accessibilità universale** (attuando politiche di accessibilità pedonale, ciclabile e integrando il trasporto pubblico come occasione di riqualificazione degli spazi pubblici) sarà necessario progettare lo spazio stradale e le connessioni ciclabili e pedonali in continuità alla rete ciclabile esistente e delle progettualità di contesto. Gli edifici in progetto dovranno avere al proprio interno superfici per servizi comuni per la mobilità ciclabile, così come nell'area di intervento dovranno essere previsti adeguati servizi di supporto alla mobilità ciclistica e al suo consolidamento nel tempo (bike sharing, sosta e ricovero, politiche di enforcement, e-bike, logistica

urbana, la bici per la mobilità sociale, servizi per il cicloturismo e la bicicletta sportiva, informazioni per la comunità dei ciclisti). Gli standard tecnici e prestazionali e i criteri per la progettazione della rete sono contenuti nelle Linee guida per la progettazione della città ciclabile, allegate al Biciplan [>>](#).

Missions e indicatori

La proposta è chiamata a perseguire le aspettative della trasformazione e gli obiettivi dell'intervento, traguardando in maniera integrata i 10 "Assi Strategici" che orientano le politiche dell'Agenzia del Demanio nei processi di valorizzazione e riuso del patrimonio pubblico e affrontando le 10 "Sfide per il Clima" C40, tra loro coerenti ed interagenti, come da *Matrice di allineamento integrata - Assi Strategici, Obiettivi Specifici e Strategie del Piano Città di Bologna ↔ Sfide C40 Reinventing Cities* presente in dataroom.

Nel pieno rispetto delle norme locali in tema di pianificazione urbana e ambiente, dovrà essere posta particolare attenzione alle Sfide obbligatorie e a quelle individuate quali prioritarie in rapporto agli obiettivi attesi dal processo di rigenerazione.

Sfide/missions per il compendio:

- 1. Edifici green ed efficienza energetica (obbligatorio);**
- 2. Costruzione sostenibile e ciclo di vita dell'edificio (obbligatorio);**
- 3. Mobilità a basse emissioni (prioritaria);**
- 4. Resilienza e adattamento climatico (prioritaria);**
5. Stile di vita sostenibile e green jobs;
6. Gestione sostenibile delle risorse idriche;
7. Risorse circolari e gestione sostenibile dei rifiuti;
- 8. Spazi verdi, natura urbana e biodiversità (prioritaria);**
- 9. Inclusione sociale e partecipazione della comunità (prioritaria);**
10. Architettura e design urbano di qualità.