

# PROPOSTA DI RIPROGRAMMAZIONE 2026

Piano Sviluppo e Coesione Città Metropolitana di Cagliari



**FSC**

Fondo per lo Sviluppo  
e la Coesione



**CITTÀ  
METROPOLITANA  
DI CAGLIARI**



**CAGLIARIMET**  
COMUNITÀ URBANA DIFFUSA

# **PROPOSTA DI RIPROGRAMMAZIONE 2026**

**Piano Sviluppo e Coesione**

**Città Metropolitana di Cagliari**



## INDICE

1. Premessa.....	2
2. Criticità della realizzazione dell'intervento della Metropolitana leggera.....	3
3. Funzionalità autonoma delle opere già realizzate nell'ambito dell'operazione.....	5
4. Proposta di riprogrammazione.....	5
5. Interventi proposti.....	7
Intervento 1 – Infrastrutture elettriche e BRT Poetto (CTM).....	7
Intervento 2 – Rifacimento della rotatoria Sant'Elia funzionale al BRT.....	8
Intervento 3 – Riqualificazione aree e percorsi antistanti la metropolitana e il BRT.....	9
Intervento 4 – Rafforzamento strutturale e carrabilità sede tramviaria.....	10
Intervento 5 – Rete stradale metropolitana: Viale Marconi e svincolo Is Pontis Paris.....	10
Intervento 6 – Riqualificazione Viale Sant'Avendrace e viabilità trasversale.....	11
6. Coerenza con gli Obiettivi del PSC e con l'Area Tematica 07.....	12
7. Definanziamento parziale intervento Metropolitana leggera.....	13
8. Nuovi Progetti.....	13
9. Riepilogo Proposta di Riprogrammazione.....	14
10. Quadro Finanziario riepilogativo.....	15
11. Conclusioni.....	16

## 1. Premessa

La presente proposta di riprogrammazione è presentata ai sensi dell'art. 4, punto iii), della Delibera CIPESS n. 2 del 29 aprile 2021, recante "Fondo sviluppo e coesione. Disposizioni quadro per il Piano sviluppo e coesione". Tale disposizione attribuisce al Comitato di Sorveglianza (CdS) la facoltà di esaminare e approvare le proposte di modifica sostanziale del Piano, incluse quelle che eccedono le soglie di variazione previste per la gestione ordinaria. Le modifiche aventi dimensione finanziaria superiore al 5% del valore di riferimento complessivo del PSC, o superiori al 10% di ciascuna area tematica cui vengono sottratte risorse nell'arco di un biennio, sono sottoposte alla Cabina di Regia FSC per la relativa approvazione. La presente proposta, che supera dette soglie, è formulata dall'Autorità Responsabile del PSC della Città Metropolitana di Cagliari previa approvazione del Comitato di Sorveglianza, per la successiva validazione da parte della Cabina di Regia FSC. Si specifica che non si prevede lo spostamento di risorse tra aree tematiche ma i nuovi interventi, per un importo di euro 43.104.702,00 corrispondente al 27,5% della dotazione finanziaria totale del PSC, ricadranno all'interno della medesima Area Tematica 07 – Trasporti e Mobilità e Settore di Intervento 07.05 – Mobilità urbana.

Con la presente proposta, l'Autorità Responsabile rappresenta formalmente l'impossibilità di procedere con la realizzazione dell'operazione "Metropolitana leggera: realizzazione tratto Cagliari–Poetto" (CUP J21E17000350001), a seguito dell'esito negativo della Conferenza di Servizi relativa al progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) e propone di sostituirlo con un pacchetto di interventi, di cui si richiede l'ammissione a finanziamento, che assicura il raggiungimento degli stessi obiettivi di mobilità urbana sostenibile, estendendone l'ambito di intervento.

## 2. Criticità della realizzazione dell'intervento della Metropolitana leggera

L'operazione oggetto di definanziamento parziale è denominata "Metropolitana leggera: realizzazione tratto Cagliari–Poetto", CUP J21E17000350001, finanziata sul PSC 2014-2020 per un importo complessivo di € 44.604.702,00. L'intervento, di titolarità della Città Metropolitana di Cagliari, vedeva come soggetto attuatore ARST S.p.A., società in house regionale individuata in ragione delle competenze tecniche maturate nella progettazione di infrastrutture metropolitane nelle aree vaste di Cagliari e Sassari.

Il progetto prevedeva la realizzazione di una nuova tratta di metropolitana leggera lungo il corridoio Bonaria–Poetto, con l'obiettivo di collegare il centro di Cagliari con il lungomare. Il percorso avrebbe interessato aree di elevato interesse paesaggistico, storico-culturale e militare, attraversando zone soggette a vincoli di tutela da parte di diversi enti competenti.

Lo scenario di pianificazione strategica che ha indotto al finanziamento dell'operazione era il seguente:

Esisteva una Convenzione tra Enti finalizzata alla volontà comune di studiare e progettare il Sistema del Trasporto Pubblico Locale in Sardegna.

Con primo atto aggiuntivo alla Convenzione rep.19 dell'11.12.2013 si prevedeva che venisse siglato un accordo tra la Regione Autonoma della Sardegna (Ass.to dei Trasporti), Comune di Cagliari e ARST Spa per la progettazione, fino al livello definitivo, del Sistema Metropolitano di area vasta di Cagliari e per la disciplina del finanziamento della progettazione.

Con Protocollo d'intesa del 03.03.2020 i soggetti succitati hanno siglato, insieme alla Città Metropolitana di Cagliari, la volontà di coordinare un'attività sinergica tra enti, secondo la quale la Città Metropolitana ha determinato di destinare 44.604.702,00 € sui fondi FSC 2014-2020 per la co-realizzazione della tratta BONARIA – POETTO Marina Piccola (dal valore di 7 mln), introdotta nel Piano strategico intercomunale del 2012 e secondaria rispetto alla tratta già in

attuazione, Piazza Repubblica – CIS- Piazza Matteotti (oggetto di protocollo di intesa del 17.09.2013 tra Regione, Comune di Cagliari e ARST e finanziata da diversi mezzi). Nel suddetto Protocollo d'Intesa, derivato dalle decisioni assunte dal Comitato di Indirizzo e controllo del PSC in seduta 24.05.2018, emergeva la possibilità che la Città Metropolitana potesse avvalersi di ARST SPA come stazione appaltante in house regionale.

Già in partenza, ARST SPA, con il benessere espresso in note formali della Città Metropolitana, ha ritenuto di aver necessità di una parte dei fondi dell'operazione, per un valore di 1.500.000 €, per realizzare delle opere propedeutiche/interferenti alla tratta, in estensione del contratto già in essere per la tratta Piazza Repubblica – CIS – Matteotti, allora in fase di progettazione e realizzazione, di cui al contratto del 22.05.2018 stipulato secondo finanziamento regionale originario.

Si espone, di seguito, la progressione temporale dei fatti rilevanti che hanno portato alla situazione presentata in questa sede:

Il 9 giugno 2022 l'Assessorato Regionale dei Trasporti della Regione Sardegna ha autorizzato ARST alla pubblicazione del bando dell'appalto integrato per l'affidamento della progettazione esecutiva e dei lavori dell'intervento della metropolitana. Successivamente, il 14 giugno 2022, lo stesso Assessorato ha rilasciato il nullaosta sul progetto di fattibilità tecnico-economica redatto da ARST, che ha poi aggiudicato l'appalto in data 3 novembre 2022.

Il 5 settembre 2022 ARST ha convocato una Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata e in modalità asincrona, finalizzata all'esame e all'approvazione del PFTE. Dalla Conferenza sono emerse sia determinazioni di assenso che di dissenso, nello specifico è stato rilasciato parere ostativo da parte della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio della Città Metropolitana di Cagliari e le province di Oristano e Sud Sardegna, dal Comando Militare Esercito Sardegna, dal 3° Reggimento Trasmissioni 14° Reparto Lavori C4, Terna Rete Italia S.p.A. – Distretto trasmissione Sardegna e, infine, dal Comune di Cagliari (Servizi Pianificazione Strategica e Territoriale e Parchi Verde e Gestione Faunistica).

In conseguenza di alcune delle posizioni degli Enti che richiedevano modifiche sostanziali al progetto, ARST ha rilevato l'impossibilità di superare le criticità evidenziate, in quanto legate a modifiche sostanziali del progetto di fattibilità tecnico-economica e indetto la Conferenza di Servizi in modalità sincrona per il 9 gennaio 2023. Durante tale Conferenza sono stati rinnovati i pareri negativi e ostativi tanto che la procedura si è conclusa con esito negativo, formalizzato mediante Determinazione trasmessa da ARST il 20 febbraio 2023. I pareri negativi sono stati espressi dal Comune di Cagliari (Servizio Parchi, Verde e Gestione Faunistica e Servizio Pianificazione Strategica e Territoriale), dal Ministero della Cultura – Direzione Generale archeologia belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e province di Oristano e Sud Sardegna e dal Comando Militare Esercito Sardegna.

Il 22 luglio 2024 ARST, modificato il progetto, ha convocato una nuova Conferenza di Servizi decisoria in modalità semplificata e asincrona, invitando amministrazioni, enti e soggetti competenti alla valutazione del progetto di fattibilità tecnico-economica. Per fornire l'assenso o il dissenso, gli enti hanno richiesto tempo aggiuntivo e alcuni di essi hanno trasmesso richieste di integrazione. La Conferenza è stata altresì sospesa per effetto della richiesta di integrazioni da parte del Comune di Cagliari in merito all'assenza di uno studio trasportistico viabilistico di dettaglio.

In sede di Conferenza dei Servizi sono stati rilasciati pareri negativi da parte del Comando Militare Esercito Sardegna, CTM, Terna Rete Italia e Comune di Cagliari. Pertanto, in data 17 marzo 2025, l'ARST ha inviato la determinazione di avvenuta conclusione negativa della seconda Conferenza di servizi di approvazione del PFTE della tratta Bonaria-

Poetto.

In data 28 aprile 2025 ARST ha segnalato alla Città Metropolitana, al Comune di Cagliari e alla Regione Sardegna l'impossibilità di proseguire con la realizzazione dell'intervento successivamente all'esito negativo della seconda Conferenza di Servizi Decisoria.

L'esito negativo di due successive Conferenze di Servizi ha reso definitivamente accertata da parte di ARST l'impossibilità di realizzare l'intervento principale nella configurazione progettuale prevista. Le criticità ostative, legate alla presenza di vincoli paesaggistici, archeologici e militari insuperabili senza uno stravolgimento sostanziale del tracciato, configurano una situazione di oggettiva di non realizzabilità che giustifica la necessità della presente proposta di riprogrammazione. Di tale impossibilità la Città Metropolitana di Cagliari ha preso atto tramite scambio di note formali. Nelle stesse emergeva però l'effettiva avvenuta realizzazione delle opere interferenti per l'ammontare del valore di 1.500.000,00 €.

### 3. Funzionalità autonoma delle opere già realizzate nell'ambito dell'operazione

La presente proposta prevede pertanto di salvaguardare, nell'ambito dell'operazione originaria un importo di € 1.500.000,00, corrispondente alle opere realizzate. Tali opere presentano piena autonomia funzionalità in quanto: le strutture della sede in prolungamento possono essere destinate al ricovero dei veicoli tranviari sia in condizioni ordinarie che in caso di avaria; le opere idrauliche svolgono una funzione autonoma di gestione delle acque meteoriche; esse si integrano coerentemente con il progetto Metro Cagliari.

L'infrastruttura realizzata sarà pertanto pienamente funzionale e coerente con il sistema complessivo di trasporto pubblico su rotaia in sviluppo nell'area metropolitana. La sua integrazione con gli interventi di nuova programmazione proposti garantisce la continuità e l'efficacia del sistema di mobilità urbana sostenibile.

### 4. Proposta di riprogrammazione

La presente proposta si colloca all'interno di una visione di mobilità urbana sostenibile intesa come approccio integrato alla gestione degli spostamenti di persone e merci nelle aree urbane. Essa non si esaurisce nella sola promozione di mezzi di trasporto meno inquinanti, ma implica una revisione più ampia dell'organizzazione dello spazio urbano, dei tempi della città e delle priorità che orientano la pianificazione pubblica. In tale prospettiva, l'obiettivo non è soltanto ridurre la circolazione dei veicoli, ma anche assicurare a tutti la possibilità di accedere al lavoro, alla scuola, ai servizi, alla salute e alle relazioni sociali attraverso sistemi di trasporto sicuri, accessibili, efficienti e caratterizzati da un ridotto impatto ambientale.

Il pacchetto di interventi proposto nella presente riprogrammazione risponde precisamente a questa visione integrata: il sistema rapido su bus (Bus Rapid Transit – BRT) elettrico, la riqualificazione degli spazi pubblici intorno ai nodi di interscambio, il rafforzamento della rete metrotranviaria e la riqualificazione delle arterie di accesso alla città concorrono a un medesimo obiettivo in coerenza con l'Area Tematica 07 del PSC dedicata a Trasporti e Mobilità.

La scelta di destinare le risorse a un sistema di trasporto BRT risponde a un criterio di efficienza nell'impiego delle risorse pubbliche, poiché tale soluzione comporta costi di investimento sensibilmente inferiori rispetto a quelli richiesti da un'infrastruttura ferroviaria di superficie, pur perseguendo analoghi obiettivi in termini di capacità di trasporto e di

riduzione del traffico privato. I risparmi derivanti dall'adozione della tecnologia BRT rispetto alla metropolitana leggera consentono di ampliare il campo di intervento, destinando le risorse disponibili a un pacchetto integrato di misure che garantiscano il raggiungimento degli stessi obiettivi di mobilità sostenibile originariamente previsti, estendendone peraltro la portata.

In particolare, la tecnologia BRT offre i seguenti vantaggi rispetto alla soluzione metrotranviaria originaria:

1. **Capacità di trasporto equivalente a un sistema tranviario leggero.** I mezzi autosnodati full electric da 18 m già acquistati con fondi PNRR garantiscono una capacità di carico e una frequenza tali da assicurare livelli di servizio comparabili a una metrotranvia – 144 posti per veicolo, frequenza di 10 minuti, 18 ore di servizio giornaliero – mantenendo tempi di percorrenza competitivi anche nelle ore di punta.
2. **Tempi di realizzazione decisamente più rapidi.** La linea BRT richiede solo interventi puntuali su rete stradale e fermate, consentendo l'attivazione del servizio entro pochi mesi dall'avvio dei cantieri. Una linea tranviaria, invece, imporrebbe tempi pluriennali incompatibili con l'urgente necessità di rendere operativo il collegamento Bonaria–Poetto e con le scadenze della programmazione FSC.
3. **Minore invasività e impatto sul tessuto urbano.** Il BRT non necessita di binari, sottoservizi dedicati né opere strutturali pesanti, evitando interferenze con traffico, attività commerciali, mobilità dolce e servizi esistenti. Ciò consente di preservare la funzionalità degli assi La Plaia–Stadio–Poetto–Quartu durante i lavori e di eliminare alla radice le problematiche autorizzative che hanno determinato il fallimento del progetto tranviario.
4. **Flessibilità del percorso e adattabilità futura.** Il sistema BRT può essere esteso, modificato o potenziato senza opere civili rilevanti, permettendo un'evoluzione graduale del servizio in funzione della domanda e della pianificazione urbana futura, a differenza del tracciato tranviario che, una volta posato, vincola rigidamente lo sviluppo urbano e i flussi del trasporto pubblico locale.
5. **Connessione diretta e immediata fino a Quartu Sant'Elena.** La soluzione BRT consente di servire in modo diretto lo Stadio, il Poetto e Quartu Sant'Elena – secondo centro più importante dell'Area Metropolitana – senza necessità di ulteriori infrastrutture tranviarie, rispondendo da subito alle esigenze metropolitane e integrandosi perfettamente con i poli attrattori presenti lungo il corridoio.
6. **Coerenza con gli investimenti PNRR già effettuati.** CTM ha già acquistato con fondi PNRR 18 autobus autosnodati full electric da 18 m e, nell'ambito dell'infrastrutturazione elettrica di supporto, è compresa la progettazione e la realizzazione dei sistemi di ricarica a La Plaia e in Via Brigata Sassari. Tali infrastrutture – 50 charger plug-in e 22 portali di ricarica rapida su cinque siti (deposito CTM di Viale Ciusa, hub La Plaia, capolinea Policlinico, capolinea Ospedale Brotzu, CTM Point di Via Brigata Sassari) – sono fondamentali per la piena operatività del servizio lungo l'asse Cagliari–Quartu. La copertura FSC permette di completare e attivare queste infrastrutture, già finanziate ma non ancora installate.
7. **Costi di gestione e manutenzione notevolmente inferiori.** Il sistema BRT comporta minori costi sia in fase di investimento che di esercizio, liberando risorse economiche che la presente proposta destina al finanziamento di ulteriori interventi di mobilità sostenibile, ampliando così la portata territoriale e sociale degli investimenti rispetto a quanto previsto dall'originaria operazione tranviaria.

È importante sottolineare che la rimodulazione proposta, attraverso l'insieme delle operazioni in essa contemplate, consente di intervenire su più aree rispetto al solo percorso Bonaria–Poetto. La proposta prevede infatti una serie di interventi finalizzati a migliorare le connessioni, oggi mancanti, tra le fermate della metropolitana già esistenti e quelle in corso di realizzazione, con gli importanti nodi di accesso alla città e con i principali centri intermodali e capolinea (stazione ferroviaria, stazione degli autobus extraurbani). Costruire un sistema organico di connessioni rappresenterà un intervento centrale per la rigenerazione urbana e la mobilità sostenibile, intervenendo anche nel percorso di



collegamento con un'importante area della città oggetto di interventi di rigenerazione e luogo di insediamento dei principali impianti sportivi, in particolare il nuovo Stadio della Città di Cagliari.

La rimodulazione proposta riveste inoltre carattere di urgenza per una serie di motivazioni convergenti:

- L'impossibilità di attuare l'intervento originario, ormai definitivamente acclarata, senza la contestuale sostituzione con il sistema coordinato di interventi contenuti nella rimodulazione comporterebbe un'inversione di tendenza nel percorso intrapreso nella direzione della mobilità sostenibile e interconnessa, con conseguente perdita degli obiettivi strategici già programmati.
- Gli interventi proposti sono fondamentali per la completa efficacia degli importanti investimenti realizzati con il PNRR, e in particolare di quello riguardante la sostituzione con mezzi *full electric* degli autobus costituenti il parco mezzi nell'ambito del trasporto urbano. Senza le infrastrutture di ricarica e le opere accessorie, i 18 autosnodati già acquistati non possono operare a pieno regime sulla linea BRT.
- Gli interventi di rigenerazione e di connessione dovranno essere avviati con urgenza per consentirne il completamento anche in vista dell'ormai imminente evento internazionale di UEFA EURO 2032, che la città di Cagliari dovrà ospitare proprio nell'area interessata dal nuovo sistema di mobilità contemplato nella rimodulazione proposta. La linea BRT Poetto, con il suo collegamento diretto allo Stadio, rappresenta in questo contesto una risposta strutturale e durevole alla domanda di mobilità generata dagli eventi sportivi di rilevanza internazionale.

## 5. Interventi proposti

Le risorse rese disponibili, pari a € 43.104.702,00, vengono destinate al finanziamento di un pacchetto integrato di sei interventi, tutti riconducibili all'Area Tematica 07 – Trasporti e Mobilità del PSC. Il pacchetto è concepito come un sistema coerente di mobilità urbana sostenibile che combina trasporto pubblico rapido, mobilità dolce, rigenerazione degli spazi urbani e potenziamento della rete di accesso alla Città.

Titolo Intervento	Importo (€)	Soggetto Attuatore
1. Infrastrutture elettriche e BRT Poetto	18.900.469	Comune di Cagliari - CTM S.p.A.
2. Rifacimento della rotatoria Sant'Elia funzionale al BRT	1.000.000	Comune di Cagliari
3. Riqualificazione aree e percorsi antistanti la metropolitana e il BRT	6.489.233	Comune di Cagliari
4. Rafforzamento piattaforma metrotramviaria	2.715.000	Comune di Cagliari
5. Rete stradale metropolitana – Viale Marconi e svincolo Is Pontis Paris	12.800.000	Comune di Cagliari
6. Riqualificazione Viale Sant'Avendrace e viabilità trasversale	1.200.000	Comune di Cagliari
<b>TOTALE</b>	<b>43.104.702</b>	



## Intervento 1 – Infrastrutture elettriche e BRT Poetto (CTM)

<b>Titolo Intervento</b>	Infrastrutture elettriche e BRT Poetto
<b>Importo (€)</b>	€ 18.900.469,00
<b>Beneficiario / Soggetto Attuatore</b>	Comune di Cagliari - CTM S.p.A.
<b>Area Tematica</b>	07 – Trasporti e Mobilità
<b>Settore di intervento</b>	07.05 – Mobilità urbana

L'intervento prevede la realizzazione delle infrastrutture elettriche di supporto al parco mezzi full electric già finanziato con il PNRR, comprendente 152 autobus di varie tipologie. Il progetto di infrastrutturazione interessa cinque siti: deposito CTM di Viale Ciusa, hub La Plaia, capolinea Policlinico, capolinea Ospedale Brotzu e CTM Point di Via Brigata Sassari a Quartu. È prevista l'installazione di 50 charger plug-in e 22 portali di ricarica rapida, oltre alle nuove sottostazioni e adeguamenti elettrici necessari.

La Linea BRT Poetto – percorso La Plaia–Brigata Sassari – si configura come una linea portante di collegamento dei Comuni di Cagliari e Quartu Sant'Elena attraverso il lungomare del Poetto. Con 18 autosnodati full electric da 18 m (144 posti ciascuno), frequenza di 10 minuti nelle ore di punta, 65 fermate e orario 06:30–00:30 sette giorni su sette, la linea assicura una capacità di trasporto equivalente a un sistema metrotranviario leggero. La percorrenza annuale stimata è di oltre 1.026.000 km.

L'appalto integrato per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e delle opere accessorie ha concluso tutte le fasi istruttorie: la gara è già stata espletata da CTM, l'operatore economico è stato individuato e il soggetto è pronto a procedere con l'aggiudicazione formale. In parallelo sono state espletate le procedure per la Direzione Lavori, il CSE e la verifica della progettazione. Le opere accessorie incluse nel presente intervento comprendono il tracciamento e la delimitazione di nuove corsie preferenziali (€ 500.000) e l'adeguamento delle fermate (€ 500.000). Il rifacimento della rotatoria in ingresso a Sant'Elia, funzionale al transito dei mezzi BRT verso lo stadio, è oggetto di un intervento separato (Intervento 2). La formalizzazione della copertura FSC è necessaria per procedere all'aggiudicazione formale e al pagamento delle forniture già consegnate ma in attesa di installazione.

In una prospettiva di mobilità urbana sostenibile, questa linea BRT elettrica rappresenta concretamente la spina dorsale del sistema di trasporto pubblico nell'asse costiero di Cagliari: ad alta frequenza, a zero emissioni locali, accessibile e integrabile con le altre modalità di trasporto.

## Intervento 2 – Rifacimento della rotatoria Sant'Elia funzionale al BRT

<b>Titolo Intervento</b>	Rifacimento della rotatoria Sant'Elia funzionale al BRT
<b>Importo (€)</b>	€ 1.000.000,00
<b>Beneficiario / Soggetto Attuatore</b>	Comune di Cagliari
<b>Area Tematica</b>	07 – Trasporti e Mobilità
<b>Settore di intervento</b>	07.05 – Mobilità urbana

L'intervento consiste nel rifacimento della rotatoria posta all'ingresso di Via Schiavazzi, in prossimità dello stadio, al

fine di consentire ai mezzi BRT da 18 metri la manovra di attraversamento da Via Carta Raspi verso Viale Ferrara in direzione Quartu Sant'Elena. L'opera è un'infrastruttura accessoria indispensabile per garantire il percorso della Linea BRT Poetto previsto con transito allo stadio, come richiesto nell'ambito della pianificazione del servizio di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Cagliari.

L'attuale configurazione della rotatoria non è compatibile con le dimensioni e il raggio di manovra degli autosnodati da 18 metri destinati alla linea BRT. Senza l'adeguamento di questa infrastruttura, il percorso della Linea BRT non può effettuare il transito nell'area dello stadio, escludendo dalla copertura del servizio un polo attrattore di primario rilievo metropolitano. Le componenti dell'intervento comprendono:

- Ridisegno della geometria della rotatoria per ampliare il raggio di svolta e consentire il transito dei veicoli BRT da 18 m in sicurezza.
- Adeguamento della carreggiata e dei cordoli di delimitazione della rotatoria, con eventuale ridefinizione della segnaletica orizzontale e verticale.
- Interventi accessori di ripristino del manto stradale, degli attraversamenti pedonali e dei percorsi ciclopeditoni nelle aree interessate dai lavori.

Questo intervento è strettamente complementare all'Intervento 1 (Linea BRT Poetto): senza la rotatoria adeguata, il percorso della linea non può raggiungere lo Stadio, privando il servizio di uno dei principali nodi di domanda trasportistica lungo il corridoio. Considerato che la Città ospiterà UEFA EURO 2032, la realizzazione di questa infrastruttura assume un valore strategico che va ben oltre l'ordinaria operatività del servizio BRT.

### Intervento 3 – Riqualificazione aree e percorsi antistanti la metropolitana e il BRT

<b>Titolo Intervento</b>	Riqualificazione aree e percorsi antistanti la metropolitana e il BRT
<b>Importo (€)</b>	€ 6.489.233
<b>Beneficiario / Soggetto Attuatore</b>	Comune di Cagliari
<b>Area Tematica</b>	07 – Trasporti e Mobilità
<b>Settore di intervento</b>	07.05 – Mobilità urbana

La riqualificazione delle aree e dei percorsi antistanti le stazioni della metropolitana e i nodi BRT è un intervento centrale per la rigenerazione urbana e la mobilità sostenibile. L'obiettivo primario è la transizione da semplici "punti di transito" a "hub di comunità": spazi urbani integrati che favoriscano la rigenerazione sociale, la sicurezza e la sostenibilità ambientale. L'approccio si fonda sulla visione della "città dei 15 minuti", dove il nodo del trasporto pubblico diventa il perno della vita quotidiana del quartiere.

Questo intervento incarna pienamente la dimensione integrata della mobilità sostenibile: non è sufficiente avere autobus o tram; occorre costruire un sistema in cui l'utente possa muoversi in modo semplice, continuo e prevedibile, trovando fermate, stazioni e interscambi vicini ai luoghi della vita quotidiana. La cura del primo e dell'ultimo miglio – quella porzione di percorso tra la casa o il luogo di lavoro e il mezzo pubblico – è spesso il fattore determinante nella scelta modale degli utenti. Le principali componenti dell'intervento sono:

*Qualità ambientale e urbana:*

- Sistemazione a verde: implementazione di infrastrutture blu e verdi (aree drenanti, alberature, aiuole) per contrastare le isole di calore e migliorare il microclima locale, con benefici diretti sulla salute pubblica.
- Arredo urbano e socializzazione: installazione di sedute ergonomiche, pensiline intelligenti e zone Wi-Fi free per trasformare l'attesa in un momento di sosta piacevole, aumentando la percezione di sicurezza.
- Illuminazione adattiva a LED per garantire sicurezza in ogni fascia oraria riducendo i consumi energetici.

*Intermodalità e mobilità dolce:*

- Cura del primo e dell'ultimo miglio: creazione di una rete capillare di percorsi pedonali e ciclabili che connettano le stazioni con i poli residenziali, scolastici e lavorativi circostanti.
- Velostazioni: implementazione di parcheggi protetti per biciclette e punti di ricarica per la micromobilità elettrica in prossimità degli accessi.

*Accessibilità universale e sicurezza:*

- Abbattimento delle barriere architettoniche: riprogettazione dei livelli stradali con scivoli a norma.
- Percorsi tattili LOGES per ipovedenti lungo tutti i percorsi che conducono dai punti di sosta ai binari o alle banchine bus.

*Fluidità del trasporto pubblico:*

- Corsie preferenziali BRT: protezione delle corsie bus per eliminare l'interferenza con il traffico privato, garantendo puntualità e frequenza del servizio.
- Traffic calming: introduzione di zone 30 e attraversamenti pedonali rialzati nelle strade adiacenti alle stazioni, con effetti positivi sulla sicurezza stradale dei pedoni e dei ciclisti, in linea con l'approccio "safe system" richiamato dall'OMS.

## Intervento 4 – Rafforzamento strutturale e carrabilità sede tramviaria

<b>Titolo Intervento</b>	Rafforzamento strutturale e carrabilità sede tramviaria: tratto Piazza Matteotti –Piazza Amendola e attraversamento Via Pirastu
<b>Importo (€)</b>	€ 2.715.000,00
<b>Beneficiario / Soggetto Attuatore</b>	Comune di Cagliari
<b>Area Tematica</b>	07 – Trasporti e Mobilità
<b>Settore di intervento</b>	07.05 – Mobilità urbana

L'intervento consiste nel rafforzamento strutturale della piattaforma di sottofondo della sede metrotranviaria, con l'obiettivo di consentirne la carrabilità in condizioni eccezionali e garantire la continuità del servizio in situazioni di esercizio degradato. Il cuore dell'intervento è il passaggio da una sede progettata esclusivamente per il carico ripartito e guidato dei tram a una piattaforma ad alta portanza. Le componenti principali sono:

- Adeguamento dei carichi: inserimento di strati di fondazione capaci di sopportare carichi puntuali elevati, come quelli degli automezzi pesanti, dei veicoli di emergenza e degli autobus sostitutivi.
- Gestione dell'emergenza: la carrabilità in condizioni eccezionali trasforma la sede metrotranviaria in una via di fuga o di soccorso. In caso di blocco della viabilità ordinaria o di necessità di intervento rapido (ambulanze, vigili

del fuoco), la piattaforma diventa una corsia preferenziale d'emergenza.

- Continuità del servizio in esercizio degradato: se il sistema metrotranviario subisce un guasto tecnico o un'interruzione di linea, la sede può ospitare autobus sostitutivi, evitando il collasso della mobilità lungo l'asse interessato.
- Attraversabilità di Via Pirastu: l'intervento in corrispondenza di Via Pirastu mira a risolvere una potenziale barriera urbanistica. Le sedi metrotranviarie fungono spesso da "taglio" nel tessuto cittadino; garantire l'attraversabilità significa integrare i due lati della via, permettendo il transito trasversale in totale sicurezza e favorendo la ricucitura urbana.

## Intervento 5 – Rete stradale metropolitana: Viale Marconi e svincolo Is Pontis Paris

<b>Titolo Intervento</b>	Rete stradale dell'area metropolitana di Cagliari – Intervento A: Viale Marconi e svincolo Is Pontis Paris
<b>Importo (€)</b>	€ 12.800.000,00
<b>Beneficiario / Soggetto Attuatore</b>	Comune di Cagliari
<b>Area Tematica / Settore</b>	07 – Trasporti e Mobilità
<b>Settore di intervento</b>	07.05 - Mobilità urbana

L'asse viario di Viale Marconi è ricompreso nella Rete stradale della Città Metropolitana di Cagliari e costituisce uno dei principali accessi alla città, possiede un notevole rilievo strategico nella rete stradale della Sardegna. Il miglioramento delle condizioni di percorribilità lungo Viale Marconi costituisce un elemento fondamentale per assicurare agli utenti dell'intera Città Metropolitana un'accessibilità ottimale alla città di Cagliari e alle attività e ai servizi concentrati nel capoluogo.

L'intervento, frutto di uno Studio di Fattibilità prodotto dalla CIREM e successivamente approfondito nel corso della progettazione preliminare sviluppata dal Servizio Viabilità ed Infrastrutture di Trasporto dell'Assessorato dei Lavori Pubblici della Regione Autonoma della Sardegna, prevede:

- Risezionamento di Viale Marconi con predisposizione di spazi per la sosta regolamentata, marciapiedi adeguati e piste ciclabili, per fluidificare il traffico e rendere l'arteria sicura per l'utenza debole.
- Adeguamento dello svincolo di Is Pontis Paris per migliorare la sicurezza e la capacità dell'intersezione, riducendo i conflitti tra le diverse tipologie di traffico e il rischio di incidenti.
- Predisposizione di corsie preferenziali per i mezzi pubblici lungo il corridoio, in coerenza con il sistema BRT e con i piani di mobility management dell'area metropolitana.

Gli interventi insistono interamente sul territorio comunale di Cagliari e, oltre a rispondere all'obiettivo di trasporto e mobilità urbana, hanno la funzione di migliorare sia l'accessibilità che la sicurezza degli utenti dell'area – un'importante arteria stradale che insiste su un territorio con numerose attività commerciali e scuole. In questa prospettiva, l'intervento rappresenta un tassello fondamentale del sistema integrato di mobilità sostenibile: la riorganizzazione viaria di Viale Marconi libera spazio per il trasporto pubblico e la mobilità dolce, riducendo la pressione del traffico privato sull'arteria principale di accesso alla città.

## Intervento 6 – Riqualificazione Viale Sant'Avendrace e viabilità trasversale

<b>Titolo Intervento</b>	Riqualificazione del Viale Sant'Avendrace e della viabilità trasversale, per la connessione tra il Parco Archeologico di Tuvixeddu, il quartiere e l'area San Paolo
<b>Importo (€)</b>	€ 1.200.000,00
<b>Beneficiario / Soggetto Attuatore</b>	Comune di Cagliari
<b>Area Tematica / Settore</b>	07 – Trasporti e Mobilità
<b>Settore di intervento</b>	07.05 - Mobilità urbana

L'asse viario di Viale Sant'Avendrace rappresenta un importante accesso alla città, costituendo una parte fondamentale dell'asse viario Sant'Avendrace-Trieste-Roma che mette direttamente in comunicazione con il centro storico e, in particolare, con il suo hub intermodale (stazione ferroviaria, stazione degli autobus extraurbani e capolinea di numerose linee di trasporto urbano).

Il progetto interviene sul corridoio Viale Sant'Avendrace-Via Po, sull'asse Via Santa Gilla-Via Po, sui percorsi trasversali interni al quartiere e sulla rete ciclopedonale che connette Sant'Avendrace con i quartieri limitrofi. Un ruolo chiave è attribuito alla valorizzazione della stazione ferroviaria di Santa Gilla, destinata a diventare un nodo intermodale potenziato all'interno del sistema dei trasporti dell'area metropolitana.

Questo intervento incarna il concetto di accessibilità come coordinamento tra mobilità, pianificazione territoriale e servizi, migliorando la connettività pedonale e ciclabile di un quartiere con i nodi intermodali della città nonché riducendo la necessità di spostamenti motorizzati e rendendo più accessibili i servizi del centro per i residenti di Sant'Avendrace. L'obiettivo complessivo è integrare il sistema di collegamenti esistente con quelli programmati, promuovendo un approccio coordinato e sostenibile alla mobilità urbana.

## 6. Coerenza con gli Obiettivi del PSC e con l'Area Tematica 07

Tutti gli interventi proposti sono riconducibili all'Area Tematica 07 – Trasporti e Mobilità del PSC 2014-2020, coerentemente con la Delibera CIPESS n. 2 del 29 aprile 2021 (Allegato 2), che definisce tale area come relativa agli "interventi per lo sviluppo delle reti e dei servizi di trasporto di persone e merci [...], nonché per la promozione della mobilità regionale e urbana sostenibile e logistica urbana".

Il pacchetto di interventi persegue in modo diretto e concreto gli stessi obiettivi strategici dell'operazione originaria di metropolitana leggera, con una portata territoriale e sociale più ampia e una maggiore efficienza nell'uso delle risorse pubbliche. In particolare:

- Riduzione del traffico privato motorizzato attraverso l'offerta di trasporto pubblico rapido, frequente e a zero emissioni (Linea BRT Poetto).
- Decarbonizzazione del trasporto urbano mediante l'utilizzo esclusivo di autobus full electric, coerentemente con il principio DNSH e con gli obiettivi climatici dell'Unione Europea di riduzione del 90% delle emissioni del settore trasporti entro il 2050.
- Miglioramento dell'accessibilità e dell'integrazione intermodale attraverso la riqualificazione degli spazi di interscambio e dei corridoi di accesso alla rete di trasporto pubblico, con attenzione al primo e all'ultimo miglio.

- Rafforzamento della resilienza del sistema metrotranviario esistente e garanzia della continuità del servizio in condizioni eccezionali.
- Miglioramento della sicurezza stradale e della vivibilità urbana attraverso interventi di riqualificazione viaria, traffic calming, corsie preferenziali e riorganizzazione dello spazio pubblico.
- Inclusione sociale e accessibilità universale, garantendo che le infrastrutture di mobilità siano utilizzabili da tutte le categorie di utenti, incluse le persone con disabilità, con effetti positivi sul diritto alla mobilità come diritto fondamentale.

## 7. Definanziamento parziale intervento Metropolitana leggera

Area Tematica	Settore di intervento	Beneficiario	Titolo operazione	CUP	Finanziamento originario	Finanziamento riprogrammato	Importo defanziato
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	Città Metropolitana di Cagliari	Metropolitana leggera: realizzazione tratto Cagliari–Poetto	J21E17000350001	44.604.702,00 €	1.500.000,00 €	43.104.702,00 €
<b>Totale definanziamento</b>							<b>43.104.702,00 €</b>

## 8. Nuovi Progetti

Area Tematica	Settore di intervento	Beneficiario	Titolo operazione	Finanziamento originario	Finanziamento riprogrammato	Proposta riprogrammazione
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	Comune di Cagliari / CTM S.p.A.	Infrastrutture elettriche e BRT Poetto	0,00 €	18.900.469,00 €	18.900.469,00 €
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	Comune di Cagliari	Rifacimento della rotatoria Sant'Elia funzionale al BRT	0,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	Comune di Cagliari	Riqualificazione aree e percorsi antistanti la metropolitana e il BRT	0,00 €	6.489.233,00 €	6.489.233,00 €
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	Comune di Cagliari	Rafforzamento piattaforma metrotramviaria	0,00 €	2.715.000,00 €	2.715.000,00 €
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	Comune di Cagliari	Rete stradale metropolitana – Viale Marconi e svincolo Is Pontis Paris	0,00 €	12.800.000,00 €	12.800.000,00 €
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	Comune di Cagliari	Riqualificazione Viale Sant'Avendrace e viabilità trasversale	0,00 €	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €
<b>Totale risorse riassegnate</b>						<b>43.104.702,00 €</b>



## 9. Riepilogo Proposta di Riprogrammazione

Area Tematica	Settore di intervento	Risorse definanzeate dall'intervento della Metropolitana leggera	Beneficiario	Titolo operazione	Proposta riprogrammazione
07 - Trasporti e mobilità	07.05 – Mobilità urbana	43.104.702,00 €	Comune di Cagliari / CTM S.p.A.	Infrastrutture elettriche e BRT Poetto	18.900.469,00 €
			Comune di Cagliari	Rifacimento della rotatoria Sant’Elia funzionale al BRT	1.000.000,00 €
			Comune di Cagliari	Riqualificazione aree e percorsi antistanti la metropolitana e il BRT	6.489.233,00 €
			Comune di Cagliari	Rafforzamento piattaforma metrotramviaria	2.715.000,00 €
			Comune di Cagliari	Rete stradale metropolitana – Viale Marconi e svincolo Is Pontis Paris	12.800.000,00 €
			Comune di Cagliari	Riqualificazione Viale Sant'Avendrace e viabilità trasversale	1.200.000,00 €
Totale risorse definanzeate		43.104.702,00 €	Totale risorse riassegnate		43.104.702,00 €

## 10. Quadro Finanziario riepilogativo

Area Tematica	Settore di intervento	Costo ammesso	Variazione		Costo ammesso proposto
		(a)	Riduzione (b1)	Aumento (b2)	(c)=(a)+(b2-b1)
2. Digitalizzazione	02.01 - Tecnologie e servizi digitali	9.011.730,00	0,00	0,00	9.011.730,00
	Sub-totale AT 2	9.011.730,00	0,00	0,00	9.011.730,00
3. Competitività imprese	03.01 - Industria e servizi	2.930.402,64	0,00	0,00	2.930.402,64
	03.02 - Turismo e ospitalità	3.000.000,00	0,00	0,00	3.000.000,00
	Sub-totale AT 3	5.930.402,64	0,00	0,00	5.930.402,64
4. Energia	04.01 - Efficienza energetica	7.611.666,84	0,00	0,00	7.611.666,84
	Sub-totale AT 4	7.611.666,84	0,00	0,00	7.611.666,84
5. Ambiente e risorse naturali	05.01 - Rischi e adattamento climatico	17.719.481,83	0,00	0,00	17.719.481,83
	05.04 - Bonifiche	310.000,00	0,00	0,00	310.000,00
	05.05 - Natura e biodiversità	3.101.225,51	0,00	0,00	3.101.225,51
	Sub-totale AT 5	21.130.707,34	0,00	0,00	21.130.707,34
6. Cultura	06.01 - Patrimonio e paesaggio	10.517.382,06	0,00	0,00	10.517.382,06
	Sub-totale AT 6	10.517.382,06	0,00	0,00	10.517.382,06
7. Trasporti e mobilità	07.01 - Trasporto stradale	9.024.799,62	0,00	0,00	9.024.799,62
	07.05 - Mobilità urbana	57.606.848,82	43.104.702,00	43.104.702,00	57.606.848,82
	Sub-totale AT 7	66.631.648,44	43.104.702,00	43.104.702,00	66.631.648,44
8. Riqualificazione urbana	08.01 - Edilizia e spazi pubblici	14.466.137,19	0,00	0,00	14.466.137,19
	Sub-totale AT 8	14.466.137,19	0,00	0,00	14.466.137,19
9. Lavoro e occupabilità	09.01 - Sviluppo dell'occupazione	2.705.688,43	0,00	0,00	2.705.688,43
	Sub-totale AT 9	2.705.688,43	0,00	0,00	2.705.688,43
10. Sociale e salute	10.01 - Strutture sociali	893.576,35	0,00	0,00	893.576,35
	Sub-totale AT 10	893.576,35	0,00	0,00	893.576,35
11. Istruzione e formazione	11.01 - Strutture educative e formative	13.769.519,69	0,00	0,00	13.769.519,69
	Sub-totale AT 11	13.769.519,69	0,00	0,00	13.769.519,69
12. Capacità amministrativa	12.01 - Rafforzamento PA	1.581.541,02	0,00	0,00	1.581.541,02
	12.02 - Assistenza tecnica	2.250.000,00	0,00	0,00	2.250.000,00
	Sub-totale AT 12	3.831.541,02	0,00	0,00	3.831.541,02
TOTALE		156.500.000,00	43.104.702,00	43.104.702,00	156.500.000,00

## 11. Conclusioni

La presente proposta di riprogrammazione rappresenta una risposta all'impossibilità di completare la tratta Cagliari–Poetto, compensata con interventi alternativi che garantiscono il risultato atteso e ne ampliano la portata. Gli interventi proposti perseguono con maggiore efficienza, in tempi più rapidi e con portata territoriale più ampia gli stessi obiettivi di mobilità sostenibile che l'intervento di metropolitana leggera si proponeva di conseguire. L'adozione della tecnologia BRT full electric è pienamente coerente con il Documento Unico di Programmazione del Comune di Cagliari e con le indicazioni europee in materia di Sustainable Urban Mobility Plan: garantisce capacità di trasporto equivalente a un sistema tranviario leggero, a zero emissioni locali, con tempi di realizzazione compatibili con le scadenze programmatiche e senza i vincoli autorizzativi che hanno determinato il fallimento del progetto precedente. E' inoltre perfettamente in linea con quanto previsto dal PUMS della Città Metropolitana di Cagliari.

La proposta risponde inoltre a un'urgenza concreta: senza la formalizzazione della copertura FSC, gli investimenti PNRR già effettuati per l'acquisto dei 18 autosnodati elettrici non possono essere pienamente valorizzati, e la città non sarà in grado di offrire un sistema di mobilità sostenibile e interconnesso all'altezza degli impegni internazionali, che la coinvolgono direttamente.

L'Autorità Responsabile del PSC della Città Metropolitana di Cagliari sottopone la presente proposta all'esame e all'approvazione del Comitato di Sorveglianza, ai sensi dell'art. 4, punto iii), della Delibera CIPESS n. 2 del 29 aprile 2021, per la successiva trasmissione alla Cabina di Regia FSC per la relativa approvazione.

