



VERBALE

Seduta del 14 aprile 2026 del Comitato di Sorveglianza del Piano di Sviluppo e Coesione della Città Metropolitana di Cagliari

Riunione convocata in urgenza ai sensi dell'art. 3, comma 5, del Regolamento del Comitato

1. Apertura dei lavori

Il giorno 14 aprile 2026, alle ore 10.00, si riunisce in modalità telematica il Comitato di Sorveglianza del Piano di Sviluppo e Coesione della Città Metropolitana di Cagliari, istituito con Determinazione n. 1238 del 02.05.2022. La seduta è stata convocata in via d'urgenza con Determinazione del Dirigente n. 1290 del 01.04.2026, al fine di approvare la Proposta di Riprogrammazione 2026.

L'ing. Isabella Ligia, Responsabile della Segreteria Operativa del PSC, apre la seduta e dispone le verifiche audio. Il Direttore Generale della Città Metropolitana di Cagliari e Autorità Responsabile del PSC, l'ing. Alessandro Sanna, introduce brevemente i contenuti della riunione, anticipando le criticità dell'intervento della Metropolitana leggera.

La Responsabile della Segreteria Operativa del PSC prende la parola e informa che, ai fini della verbalizzazione, si procederà alla registrazione dell'incontro. Procede all'illustrazione dell'ordine del giorno, precisando che la riunione è interamente dedicata alla Proposta di Riprogrammazione 2026 e agli eventuali chiarimenti richiesti dal Comitato.

2. Partecipanti

- Massimo Zedda - Sindaco metropolitano e del Comune di Cagliari;
- Alessandro Sanna - Direttore Generale della Città Metropolitana di Cagliari e Autorità Responsabile del PSC;
- Isabella Ligia - Responsabile della Segreteria Operativa del PSC della Città Metropolitana di Cagliari;
- Sabrina Cappai - Segreteria Operativa del PSC della Città Metropolitana di Cagliari;
- Fosca Vargiu - Segreteria Operativa del PSC della Città Metropolitana di Cagliari;
- Federica Di Paolo, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche di Coesione;
- Simona Genovese, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica;
- Maria Teresa Federico – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Maria Graziella Monaco, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie;
- Gaetano Ierardi - Ministero dell'Economia e delle Finanze, IGRUE;
- Federica Buoncristiani - Ministero delle Imprese e del Made in Italy;



- Vincenzo Muneroni, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la Trasformazione Digitale;
- Loredana Boeti – Ministero dell’Istruzione e del Merito;
- Alba Tomasi - Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica;
- Luigi Pisu - AGCI Sardegna;
- UIL Sardegna - Gianni Olla;
- Ernst & Young - Assistenza Tecnica PSC della Città Metropolitana di Cagliari.

3. Ordine del giorno

L’ordine del giorno, come da convocazione, è il seguente:

- Approvazione della Riprogrammazione 2026.

4. Illustrazione della proposta di riprogrammazione

L’ing. Isabella Ligia prende la parola e richiama il quadro normativo di riferimento, evidenziando che la proposta è formulata ai sensi dell’art. 4, punto iii), della Delibera CIPESS n. 2 del 29 aprile 2021. Considerato che la variazione supera il 5% della dotazione complessiva del PSC ed è rilevante per l’Area tematica interessata, la Proposta dovrà essere sottoposta, previa valutazione del Comitato di Sorveglianza, alla successiva approvazione della Cabina di Regia FSC.

L’importo oggetto della Riprogrammazione è pari a euro 43.104.702,00, corrispondente al 27,5% della dotazione complessiva attuale del PSC, pari a euro 156.500.000,00. Non è previsto alcuno spostamento di risorse tra aree tematiche: la rimodulazione resta integralmente collocata nell’Area Tematica 07 – Trasporti e mobilità, Settore di intervento 07.05 – Mobilità urbana.

La Responsabile della Segreteria Operativa illustra le ragioni della proposta, riferite all’impossibilità di procedere con la realizzazione dell’intervento “Metropolitana leggera: realizzazione tratto Cagliari–Poetto” (CUP J21E17000350001), finanziato per euro 44.604.702,00. In particolare, viene ricostruito l’iter amministrativo e progettuale che ha condotto all’esito negativo in sede di Conferenza di Servizi con il permanere di pareri ostativi e criticità di natura paesaggistica, archeologica, militare, trasportistica e infrastrutturale. Viene evidenziato che il progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) della tratta Bonaria – Poetto è stato sottoposto a due distinte Conferenze di Servizi, entrambe concluse con esito negativo. La prima, svoltasi tra il 2022 e il febbraio 2023, ha ricevuto pareri ostativi dalla Soprintendenza Archeologia, dal Comando Militare, da Terna Rete Italia e dal Comune di Cagliari per via di vincoli paesaggistici, archeologici, militari e a criticità riguardanti l’assetto della viabilità e del verde urbano. La seconda Conferenza, convocata per l’approvazione del progetto modificato tra luglio 2024 e marzo 2025, si è conclusa anch’essa negativamente, con nuovi rilievi ostativi da parte del Comando Militare, di CTM, di Terna Rete Italia e del Comune di Cagliari.

L’Ing. Ligia mette in evidenza che, pur essendo stato raggiunto l’OGV ai fini della verifica amministrativa del finanziamento FSC, non si è raggiunta l’obbligazione contrattuale a causa dell’esito negativo delle procedure autorizzative. La Città Metropolitana rappresenta, pertanto, l’oggettiva impossibilità di procedere alla realizzazione dell’intervento, come acquisita dalle note intercorse con ARST.



La Responsabile della Segreteria Operativa precisa che, nell'ambito dell'operazione originaria, sono state realizzate opere propedeutiche ed interferenti per un importo pari a euro 1.500.000,00, eseguite da ARST in estensione del contratto relativo alla tratta Piazza Repubblica– CIS– Matteotti. Tali opere, secondo quanto illustrato in seduta, presentano autonoma funzionalità: da un lato comprendono opere di mitigazione idraulica nello snodo di via Roma e dall'altro includono un tratto infrastrutturale utilizzabile come area di ricovero/parcheggio operativo dei mezzi tranviari in caso di necessità. Per tale ragione, la proposta prevede il mantenimento dell'importo di euro 1.500.000,00 sull'operazione originaria e il definanziamento dei residui 43.104.702,00 euro.

5. La scelta strategica del BRT e la coerenza con il PSC

Passando alla strategia sostitutiva, l'ing. Ligia evidenzia come la proposta persegua il medesimo obiettivo di mobilità sostenibile con strumenti più rapidi, meno invasivi e più coerenti con l'assetto attuale della pianificazione urbana. In tale cornice viene illustrata la scelta di optare per un sistema Bus Rapid Transit (BRT), già oggetto di valutazione nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del Piano Strategico Metropolitano. La linea di intervento proposta si fonda sulla possibilità di integrare gli investimenti già effettuati con i fondi PNRR, aventi ad oggetto l'acquisto di mezzi elettrici, con ulteriori opere di completamento e di supporto quali la rete delle colonnine di ricarica, la sistemazione delle fermate e il rafforzamento delle connessioni viarie e intermodali. La Responsabile della Segreteria Operativa sottolinea che il BRT consente tempi di attuazione molto più contenuti rispetto a un'infrastruttura su ferro, una minore invasività sul tessuto urbano e garantisce una connessione più estesa sino a Quartu Sant'Elena. Inoltre, risulta perfettamente coerente con le esigenze di decarbonizzazione del trasporto pubblico locale.

Nel corso dell'illustrazione si evidenzia che la proposta si colloca in piena coerenza con l'Area Tematica 07 del PSC, con il PUMS della Città Metropolitana di Cagliari e con il DUP del Comune di Cagliari. Gli interventi proposti, precisa l'ing. Ligia, concorrono alla riduzione del traffico privato motorizzato, al miglioramento dell'accessibilità urbana, al rafforzamento dell'integrazione intermodale e alla realizzazione di un sistema di mobilità più sicuro, efficiente e a ridotto impatto ambientale.

6. I nuovi interventi proposti

La Responsabile della Segreteria Operativa introduce il pacchetto integrato di sei nuovi progetti illustrandone la funzione, la complementarità e la coerenza complessiva, sottolineando che non si tratta di interventi frammentari ma di un insieme organico di opere idonee a produrre un sistema di collegamento rapido e sostenibile tra Cagliari, il Poetto e il quadrante di Quartu Sant'Elena.

In particolare, il primo intervento, il più rilevante sotto il profilo finanziario, riguarda le infrastrutture elettriche e il completamento del sistema BRT, inteso come asse portante della nuova strategia di mobilità. Ad esso si affiancano opere di supporto e di connessione: la rotatoria di Sant'Elia, ritenuta strategica anche per la trasformazione urbana del quartiere; la riqualificazione degli spazi e dei percorsi di accesso ai nodi del trasporto pubblico; il rafforzamento della piattaforma metrotramviaria esistente, con interventi funzionali all'integrazione tra sistemi; la rete stradale metropolitana di viale Marconi e dello svincolo Is Pontis Paris; la riqualificazione di viale Sant'Avendrace e della viabilità trasversale.



Viene sottolineato come ciascun intervento presenta una propria specifica utilità e la lettura integrata di tutti i sei progetti restituisce il senso della proposta, ossia garantire un collegamento rapido e capillare, supportare l'intermodalità, valorizzare i mezzi già acquistati con il PNRR, mettere in sicurezza e rendere più attrattivi i nodi di accesso al trasporto pubblico, oltre a favorire la connessione con aree interessate da importanti processi di rigenerazione urbana.

L'Ing. Ligia conclude l'esposizione e domanda se ci siano osservazioni da parte dei partecipanti.

7. Osservazioni e richieste di chiarimento del Dipartimento per le Politiche di Coesione

Prende la parola la dott.ssa Federica Di Paolo, che ringrazia la Città Metropolitana per la convocazione del Comitato e per la presentazione, osservando che la ricostruzione dell'iter pianificatorio e amministrativo che ha portato alla proposta di riprogrammazione appare utile e coerente ai fini della valutazione della strategicità della soluzione alternativa proposta.

La dott.ssa Di Paolo chiede che venga messo a verbale che ogni obbligazione eventualmente assunta in relazione all'intervento originario, non più realizzabile, resti di esclusiva responsabilità della Città Metropolitana di Cagliari. La rappresentante del Dipartimento inoltre suggerisce, pur condividendo la scelta di conservare il CUP già associato alle opere realizzate pari a euro 1.500.000,00, di valutare un affinamento della denominazione dell'intervento affinché il titolo descriva in modo più fedele la natura delle opere interferenti. Un ulteriore punto riguarda i CUP relativi a tre dei nuovi interventi, che al momento iniziale della riunione risultavano ancora in corso di acquisizione. Su tale punto il Dipartimento specifica che si rende necessario integrare i CUP mancanti al fine della validità e della piena operatività dell'istruttoria per la Cabina di Regia.

Con riferimento al principio di aggiuntività del FSC, la Dott.ssa Di Paolo precisa che, per quanto concerne l'intervento relativo agli investimenti realizzati nell'ambito del PNRR, esso non si configura come una sostituzione della fonte di finanziamento ma si pone come misura di salvaguardia delle opere già realizzate con tali risorse. Per quanto concerne, invece, gli interventi sulla viabilità, è stato accertato che essi prevedono il cofinanziamento tramite fondi locali, circostanza che consente di superare eventuali rilievi o criticità in merito al rispetto del principio di aggiuntività dell'FSC.

Infine, la Dott.ssa Di Paolo valuta positivamente il chiarimento fornito nel corso della seduta in merito alla funzionalità delle opere già realizzate per euro 1.500.000,00, evidenziando che l'esposizione dell'Ing. Ligia ha chiarito la natura dell'area quale spazio di ricovero e parcheggio operativo dei mezzi e quale sistema di mitigazione idraulica, superando le ambiguità presenti nella formulazione originaria di alcuni passaggi della relazione inviata.

Viene infine condivisa la necessità di acquisire i CUP dei restanti progetti, elementi ritenuti sostanziali ai fini della validità della seduta. Tali integrazioni potranno essere effettuate anche in sede di redazione del verbale e saranno comunque recepite nell'istruttoria da sottoporre alla Cabina di Regia.

La Dott.ssa Di Paolo conclude l'intervento riepilogando i punti principali del suo intervento, richiamando in primo luogo la responsabilità della Città Metropolitana con riferimento alle obbligazioni connesse all'intervento originario. Sotto il profilo della pianificazione strategica, rileva inoltre la coerenza degli esiti illustrati con le finalità del FSC, prendendo atto della valenza strategica dei nuovi interventi e della



ricostruzione fornita in merito all'intervento della metropolitana. Infine, si conviene sulla necessità di acquisire i CUP dei restanti progetti, elementi sostanziali ai fini della validità della seduta.

8. Intervento del Sindaco Metropolitano Massimo Zedda

Successivamente all'intervento della Dott.ssa di Paolo, prende la parola il Sindaco Metropolitano Massimo Zedda, il quale ringrazia l'Ing. Ligia per l'esposizione puntuale. Il Sindaco rappresenta che l'idea originaria di estendere il sistema metrotranviario risale a precedenti fasi di programmazione, inserendosi in una visione di miglioramento della connessione verso il lungomare, il quartiere di Sant'Elia e le principali polarità urbane dell'area orientale della Città. Il Sindaco evidenzia che il progetto presentato alle Conferenze di Servizi si è progressivamente discostato dall'impostazione originaria, nella quale il tracciato risultava più semplice e senza stravolgimenti delle condizioni dei luoghi.

Viene quindi sottolineato come le valutazioni in corso debbano essere inquadrare nel contesto degli interventi strategici come il nuovo Stadio, che riveste un ruolo chiave in vista della candidatura dell'Italia all'organizzazione dei campionati europei di calcio del 2032 e il nuovo Palazzetto dello sport. Entrambi determinano l'esigenza di realizzare un sistema di collegamento rapido ed efficiente. Il Sindaco presenta la proposta oggetto di discussione come una scelta immediatamente cantierabile, capace di garantire in tempi rapidi un collegamento strategico tra città, litorale e quadranti urbani interessati da importanti processi di trasformazione.

Il Sindaco richiama, inoltre, il progetto relativo alle infrastrutture di ricarica elettrica, inserito nella Riprogrammazione, i cui lavori risultano attualmente in corso. Tale intervento si colloca nell'ambito di un investimento complessivo pari a 108 milioni di euro, finalizzato a dotare il CTM delle infrastrutture necessarie sia per la ricarica dei mezzi elettrici sia per l'introduzione di autobus alimentati a idrogeno, tenuto conto delle limitazioni in termini di autonomia che caratterizzano i mezzi elettrici su alcune tratte.

Un ulteriore aspetto evidenziato dal Sindaco riguarda l'intervento relativo alla tratta Bonaria – Poetto, per un importo complessivo pari a euro 1.500.000,00, riferito alle opere già realizzate. In tale ambito sono stati eseguiti interventi propedeutici su uno snodo della rete di metropolitana leggera esistente che hanno riguardato in particolare la realizzazione delle vasche di laminazione finalizzate al contenimento delle acque meteoriche. Considerata la specifica natura geologica dell'area, storicamente sottratta al mare e caratterizzata dalla presenza di una falda superficiale, tali opere risultavano in ogni caso necessarie.

Infine, il Sindaco sottolinea la solidità organizzativa e l'elevato livello di efficienza del CTM che, unitamente all'ATM di Milano, si configura come una delle realtà di eccellenza nel panorama nazionale del trasporto pubblico locale. Tale elemento rappresenta, secondo il Sindaco, un ulteriore punto di forza del sistema, anche in termini di qualità complessiva, decoro urbano e sicurezza degli spazi di accesso alle fermate della metropolitana. Gli interventi, conclude il Sindaco, devono essere orientati alla riqualificazione urbana, al fine di incentivare l'utenza a raggiungere le fermate e a fruire del servizio in contesti decorosi, sicuri e adeguatamente illuminati, favorendo così lo sviluppo di una mobilità sostenibile supportata da condizioni diffuse di accessibilità e sicurezza.



9. Integrazione dei CUP nel corso della seduta e chiarimenti sui tempi della Cabina di Regia

Successivamente all'intervento del Sindaco, l'ing. Isabella Ligia comunica ai partecipanti di aver trasmesso, nel corso stesso della riunione, una mail contenente l'aggiornamento dei tre CUP che risultavano inizialmente mancanti. Tale aggiornamento viene condiviso in seduta e viene chiesto che ne sia dato espressamente atto nel verbale, ai fini della completezza del fascicolo istruttorio.

A tal fine si riporta, di seguito, il quadro degli interventi corredato dei relativi CUP:

Intervento	Dotazione	CUP
Infrastrutture elettriche e BRT Poetto	18.900.469,00 €	G20J22000000006 (PNRR)
Rifacimento rotatoria ingresso Sant'Elia funzionale al BRT	1.000.000,00 €	G81B26000100001
Riqualificazione aree e percorsi antistanti la metropolitana e il BRT	6.489.233,00 €	G83D26000030001
Rafforzamento strutturale e carrabilità sede tramviaria: tratto Piazza Matteotti – Piazza Amendola e attraversamento Via Pirastu	2.715.000,00 €	G87H26000380001
Rete stradale dell'area metropolitana di Cagliari - Intervento A: viale Marconi e svincolo Is Pontis Paris	12.800.000,00 €	G24E16001670002
Riqualificazione Viale Sant'Avendrace e viabilità	1.200.000,00 €	G27H17000120001

L'Ing. Ligia domanda alla Dott.ssa di Paolo un orientamento indicativo sui tempi di definizione dell'istruttoria e di convocazione della Cabina di Regia FSC, segnalando l'urgenza connessa soprattutto all'avvio degli interventi relativi alle infrastrutture elettriche e di supporto al BRT. La dott.ssa Di Paolo riferisce che l'istruttoria tecnica sarà predisposta in tempi brevi dal Dipartimento, ma precisa che la convocazione della Cabina di Regia dipende da una pluralità di fattori organizzativi e istituzionali.

Pur senza assumere impegni formali sulle tempistiche, il Dipartimento rappresenta come ragionevole una previsione indicativa di circa un mese, fermo restando la variabilità connessa alle agende istituzionali e all'accumulo delle istruttorie. Viene comunque ribadita la piena consapevolezza, da parte del Dipartimento, del carattere urgente dell'intervento e della necessità di consentire all'Ente di proseguire con il percorso attuativo una volta conclusa la fase di approvazione nazionale.

Esito della seduta

Non essendovi ulteriori rilievi o richieste di chiarimento, l'ing. Isabella Ligia procede all'appello per dare atto delle presenze. Alla luce del dibattito svolto, la proposta di riprogrammazione 2026 viene considerata approvata dal Comitato di Sorveglianza ai fini della successiva trasmissione e approvazione da parte della Cabina di Regia FSC. Si dà atto che il nuovo nome attribuito all'operazione Metropolitana Bonaria-Poetto è il seguente: "Opere interferenti metropolitana leggera Cagliari", pur in vigenza del CUP originario, come richiesto dal Dipartimento.



11. Chiusura dei lavori

La Responsabile della Segreteria Operativa ringrazia i partecipanti per il contributo fornito e conferma che il verbale sarà trasmesso nelle forme previste dal Regolamento, recependo le specificazioni emerse nel corso della seduta e dando evidenza dell'integrazione documentale intervenuta in riunione. Inoltre, la Città Metropolitana di Cagliari asserisce che ogni obbligazione eventualmente assunta in relazione all'intervento originario della metropolitana leggera, non più realizzabile, resti di esclusiva responsabilità dell'Ente medesimo (Città Metropolitana o suo ente/agenzia delegato/a all'attuazione).

Il Comitato di Sorveglianza si conclude alle ore 10.50.