

## ***Sento il dovere di rispondere ad alcune argomentazioni, apparse sull'ultimo numero di Colibrì, a commento della mia possibile candidatura a Sindaco di Ciampino:***

### **1) "Il PRG che ci portiamo sul groppone"**

Il Prg adottato nel 1998, approvato nel 2000 dal Comune e nel 2006 dalla Regione Lazio, non può essere responsabile di nulla perchè è stato completamente disatteso e inapplicato. Neppure un metro cubo di edilizia privata e pubblica (zone di 167) è stato costruito sulla base delle indicazioni del piano. Tutta l'edilizia privata doveva essere realizzata attraverso convenzioni che comportavano cessioni di aree o opere pubbliche a favore della collettività: neppure una convenzione è stata attuata. Il PRG non c'entra niente neanche con le tanto contestate zone di 167 Mura dei Francesi e Colle Olivo, approvate in variante nel 2006 dalla maggioranza DS - Margherita- Verdi-Rifondazione Comunista- SDI- Lista Civica. Tutto quello che è stato costruito a Ciampino dal 2001 in poi è frutto di varianti, delle varie leggi nazionali e regionali del centrodestra (premi di cubatura per le demolizioni e ricostruzioni, piano casa), e di quel poco che era rimasto del vecchio Prg. L'incapacità di attuare le scelte previste dal Piano rappresenta per me il fallimento più grande delle ultime giunte comunali.

### **2) " Il People mover"**

Si trattava di un'infrastruttura proposta dalla Regione Lazio, dal Comune di Ciampino, dal Comune di Roma, dalla soc. Aeroporti di Roma e dalle Ferrovie dello Stato, da finanziare in parte attraverso i fondi del Ministero dei Trasporti per le reti metropolitane. Il progetto, presentato a gennaio del 2000, non prevedeva nessun collegamento con nessun albergo. Il minimetrò, filoguidato automaticamente attraverso un percorso in galleria di circa 900 metri, aveva come capolinea la stazione FS di Ciampino per la quale era prevista una radicale trasformazione. L'altro capolinea era previsto nell' aerostadio, prospiciente a un parcheggio multipiano di 1000 posti auto. Il progetto era finalizzato ad attestare sull'area aeroportuale una consistente parte del traffico veicolare dei pendolari dei Castelli, proprio per "liberare aree preziose dall' assalto di auto in cerca di parcheggio" nel centro di Ciampino. Non se ne fece nulla perchè a maggio del 2000 il centrodestra vinse le elezioni regionali e la proposta rimase chiusa in qualche cassetto. A quel tempo i passeggeri sull' Aeroporto di Ciampino ammontavano a 600.000 unità annue. Pensare che il people mover potesse amplificare il traffico aereo è fuori dalla realtà. Infatti, senza il people mover, con la successiva esplosione dei voli low cost, lo scalo aereo di Ciampino è arrivato a 5,6 milioni di passeggeri. A Ryanair, per collegare l'aeroporto con il centro di Roma (13Km) è bastata una navetta, buona anche per fare cassa.

### **3) Quello che non ho fatto per Ciampino nell'area metropolitana**

Il terminal Ciampino 2, il potenziamento del trasporto su ferro, il corridoio della mobilità stazione di Ciampino- metroA, le infrastrutture necessarie a ricucire i quartieri separati dalle ferrovie, la valorizzazione ambientale e dei beni culturali del territorio, erano al centro della proposta del Prusst. Il progetto di sviluppo del territorio e riqualificazione urbana era sostenuto dal comune di Ciampino con altri 16 comuni dei Castelli e monti Prenestini, il comune di Roma, la regione Lazio, la Soprintendenza dei beni culturali, il parco dell'Appia antica. Il Prusst, del quale sono stato coordinatore, fu approvato nel 2000 dal governo di centrosinistra che aveva deciso di puntare sullo sviluppo sostenibile attraverso la programmazione degli enti locali. Poi nel 2001 le elezioni le vinse Berlusconi che abbandonò i Prusst per fare spazio alle grandi opere di Lunardi, con gli affidamenti diretti, le leggi speciali sui lavori pubblici, lo scandalo della Protezione civile... Comunque: il

comune di Roma riprese nel PRG le previsioni del programma; per Ciampino furono stanziati 3 miliardi, allora sufficienti, per il sottopassaggio di Casabianca; la regione Lazio, con il ritorno del centrosinistra al governo (2005), finanziò la progettazione esecutiva della "blaterata" copertura delle trincee ferroviarie e quella per la realizzazione del corridoio T5 della mobilità stazione di Ciampino - Metro A. Purtroppo l'amministrazione comunale non ha voluto cogliere tali opportunità. Da parte mia, in tutta coscienza, penso di essere stato quello che più ci ha provato ad ottenere risultati importanti.

#### **4) Quando eravamo "svogliati, dal 1998 al gennaio 2001"**

Sono rimasto stupito dal giudizio di Colibrì su quel periodo, anche perchè mi è costato fatica non mollare fino all'ultimo giorno del mandato per corrispondere alla fiducia che i Ciampinesi mi avevano accordato. Solo per stare alle opere pubbliche più importanti, in quegli anni sono state realizzate:

- Il poliambulatorio di via Calò;
- Il raddoppio del Parco A. Moro;
- Il risanamento e la copertura del fosso Patatona, la più imponente opera mai eseguita a Ciampino;
- Il risanamento degli affluenti al fosso (collettori di via mura dei francesi e via Pirzio Biroli);
- Le fognature di valle Copella e acqua sotterra che hanno permesso il risanamento igienico sanitario di una vasta zona del Comune dove si scaricava nel suolo e nei fossi;
- Il restauro del Casale dei Monaci e l'Ostello della gioventù;
- Il collegamento stradale tra la Folgarella (sottopasso FS) e via dei Sette metri con le nuove via Pertini e via Spada;
- L'ampliamento di via Colle Olivo, via Genova, via Firenze.

E ancora tante opere per lo sport, i servizi di quartiere, la viabilità, l'edilizia scolastica. Ma veramente questi risultati possono essere associati all'immagine di una vicenda amministrativa "faticosamente portata a termine facendo sprofondare Ciampino nella paralisi"?

Ritengo, invece, che si sia trattato di un grande sforzo apprezzato dai cittadini (e questo per me conta più di ogni pregiudizio), che è stato prodotto convogliando su Ciampino tanti finanziamenti regionali e statali, proprio per uscire dall'emergenza e realizzare l'obiettivo della città compiuta.

*Antonio Ruggia*