



Camera dei Deputati

On. Anna Maria Carloni

XVII Legislatura

Resoconto dell'attività parlamentare 2014-2018

XIX Circoscrizione elettorale (Campania 1)





Indice

1. Biografia	3
2. I miei “numeri” in questa Legislatura e nota metodologica su questo dossier	3
3. Un Parlamento che consegna ai cittadini un’Italia più giusta	4
3.1. <i>L’intergruppo per le donne, i diritti e le pari opportunità.....</i>	<i>4</i>
4. Il mio impegno in IX Commissione “Trasporti, Poste e Telecomunicazioni”	5
4.1. <i>Connettere l’Italia</i>	<i>5</i>
4.2. <i>La cura dell’acqua, per un’Italia vero centro del Mediterraneo.....</i>	<i>5</i>
4.3. <i>La cura del ferro e la tutela di nuovi diritti</i>	<i>7</i>
4.4. <i>Trasporto pubblico locale in Campania</i>	<i>7</i>
4.5. <i>Trasporto pubblico locale a Napoli.....</i>	<i>8</i>
4.6. <i>Il dibattito politico sui trasporti e l’impegno dei Giovani Democratici</i>	<i>10</i>
4.7. <i>Le vicende AGCOM ed Almoviva</i>	<i>10</i>
5. La tutela dei diritti, della salute e della dignità dei cittadini	11
6. In difesa della nostra più grande risorsa: la cultura.....	12
7. Il diritto ad una vita sicura	13
8. Ringraziamenti	14
9. Contatti.....	14



1. Biografia

Sono nata nelle Marche, ad Appignano, in provincia di Macerata, il 24 luglio 1955. Fin da giovane, mi impegno a **Bologna** nelle organizzazioni studentesche e universitarie. Qui, vengo eletta **consigliera comunale** nel 1980 e nel 1985 per il **Partito Comunista Italiano (PCI)**, di cui ero entrata nel **Comitato Centrale** nel 1982, per poi lavorare nella **Direzione Nazionale**, a Roma, fino al 1991. Dal 1992 al 1996, sono al sindacato nazionale tessile abbigliamento calzaturiero della **CGIL**, e poi presso la CGIL Campania. Nel 1996, durante il **I Governo Prodi**, faccio parte della squadra del primo Ministro per le Pari Opportunità di questo Paese,

Anna Finocchiaro, nel neonato **Dipartimento Pari Opportunità**. Su tale tema, dal 2000 al 2005, sono nominata consigliera esperta al **CNEL**. Dal 2003 al 2004, mi confronto con le sfide dell'Assessorato al Bilancio del **Comune di Castellammare di Stabia (NA)**, un'esperienza fortemente connotata da un'ampia presenza femminile sotto la guida della Sindaca **Ersilia Salvato**. La delibera sul bilancio partecipativo, approvata su mia indicazione, viene riconosciuta come esempio di "**buona pratica**" nazionale dal Dipartimento della Funzione Pubblica, dal Foromez e dal Forum della Pubblica Amministrazione. Professionalmente, sono un funzionario della Banca Popolare di Ancona (**UBI Banca**), lavoro dal quale sono attualmente in pensione.

Tuttavia, le esperienze e le conquiste più belle sono quelle fatte con le donne sui temi legati alla differenza, all'eguaglianza e ai diritti. Nel 1997, quando ormai vivo a Napoli da diversi anni, assieme a **Franca Chiaromonte** ed a molte altre, fonda la lista di sole donne "**Emily**", sull'esempio dell'omonimo movimento statunitense, guidato da Ellen Malcolm nel 1985 con lo scopo di supportare le donne che volevano intraprendere la carriera politica. La lista, presente nella coalizione di centrosinistra, fornisce un apporto importante alle elezioni provinciali di Napoli del 2004, eleggendo una consigliera. L'esperienza di "**Emily**" si conclude con la fondazione del **Partito Democratico (PD)**, nella quale confluisce. Nel 2015, fonda con numerose compagne di vita il movimento "**Donne Meridiane**", per un risveglio della coscienza femminile a Napoli e provincia.

Entro al **Senato** per la prima volta nel 2006, durante la **XV Legislatura**, eletta nelle liste de **L'Unione** del collegio della Campania. Sono poi riconfermata nella **XVI Legislatura**, sempre al Senato, nella lista PD. Da senatrice, sono prima componente della Commissione Cultura, poi **Vicepresidente della Commissione Bilancio**. Sono stata anche componente della delegazione italiana presso il **Consiglio d'Europa**, periodo durante il quale ho preso parte ai lavori che hanno portato all'elaborazione della **Convenzione di Istanbul** (2011) contro la violenza di genere.

Il 25 giugno 2014, sono stata proclamata alla **Camera** come deputata della **XVII Legislatura**, in sostituzione dell'On. Massimo Paolucci, eletto al Parlamento Europeo. Fino all'ultimo giorno della Legislatura, sono stata componente della **Commissione Trasporti**, nella quale mi sono concentrata sui seri problemi che gravano in particolare sui cittadini campani, affrontando temi legati al trasporto pubblico locale, alla portualità, alle ferrovie ed al settore aeroportuale.

2. I miei "numeri" in questa Legislatura e nota metodologica su questo dossier

In questa Legislatura, il mio tasso di **presenza** in aula è stato dell'**80,74%**, contro un dato medio del 65,85%. Sono intervenuta, fra lavori d'aula e di Commissione, **110 volte**, presentando **168 emendamenti**, di cui 27 da prima firmataria. Ho lavorato su **365 atti**, in particolare presentando come prima firmataria 5 proposte di legge, 2 risoluzioni, e 42 fra interrogazioni, interpellanze, ed ordini del giorno.

*Quanto segue è una descrizione più dettagliata, ma ovviamente **non esaustiva**, dei numeri ora elencati, evidenziando i **momenti a mio avviso più rilevanti** che hanno scandito questa legislatura, sia dal punto di vista politico e sociale che prettamente tecnico-legislativo.*



3. Un Parlamento che consegna ai cittadini un'Italia più giusta

Ritengo che la Legislatura appena giunta a conclusione sia stata fondamentale per i diritti, in particolare per i diritti civili, allineandoci, su tanti temi, ai paesi d'Europa più avanzati.

Numerosi i testi approvati, come la [legge 55/2015](#) sul **divorzio breve**; [legge 134/2015](#) per la diagnosi, la cura e l'abilitazione delle persone con disturbi dello **spettro autistico** e di assistenza alle famiglie; la [legge 76/2016](#) sulle **unioni civili** tra persone dello stesso sesso e disciplina delle convivenze; la [legge 112/2016](#), cosiddetta **Dopo di noi**, per l'assistenza in favore delle persone con disabilità grave prive del sostegno familiare; la [legge 166/2016](#) contro lo **spreco alimentare** e per favorire la donazione e la distribuzione di prodotti alimentari e farmaceutici a fini di solidarietà sociale, e tante altre. Tuttavia, di due testi sono **particolarmente fiera**, poiché recepiscono in pieno, integrandole, delle mie proposte di legge (PDL):

- La [legge 199/2016](#) per il contrasto al fenomeno del **caporalato**, ossia lo sfruttamento del lavoro in agricoltura, che riprende la [PDL 3580](#) presentata a mia prima firma nel febbraio 2016. Durante l'approvazione di questo importante testo sono anche [intervenuta in aula](#);
- La [legge 219/2017](#) sul **biotestamento**, ossia le disposizioni anticipate di trattamento sanitario, basata sulla [PDL 3391](#) presentata a mia prima firma nell'ottobre 2015.

Un'altra mia proposta di legge è stata recepita nel testo unico poi approvato alla Camera: si tratta della [PDL 3694](#) inerente ai meccanismi di **democrazia interna ai partiti**, sulla selezione delle candidature attraverso le **primarie** e le norme relative ai **finanziamenti**. Un tema d'importanza capitale, che riguarda la qualità della nostra democrazia ed i diritti dei cittadini dal punto di vista politico. Il testo unico in cui è confluita la mia proposta, approvato alla Camera nel giugno 2016, si è purtroppo arenato al Senato, dove è classificato come disegno di legge [\(DDL\) 2439](#).

Un altro tema sul quale mi sono battuta riguarda il diritto al lavoro per i più fragili, presentando, nel dicembre 2014, una proposta di legge in materia di integrazione della nozione di **persona svantaggiata** agli effetti dell'**inserimento lavorativo** nelle cooperative sociali ([PDL 2795](#)). Allo stesso tempo, i recenti fenomeni di accanimento contro i progressi scientifici necessitano di una risposta forte da parte dello Stato, anche attraverso il rafforzamento delle strutture di divulgazione: da qui, una mia proposta di legge per l'istituzione di una **rete dei musei nazionali di scienza e tecnica**, che sono presenti a Milano, Firenze e Napoli ([PDL 3536](#) del gennaio 2016). Purtroppo, ambedue i testi non hanno trovato spazio nei lavori parlamentari: sono frutto di battaglie che mi auguro verranno continuate anche nella prossima Legislatura.

3.1. L'intergruppo per le donne, i diritti e le pari opportunità

Il 28 ottobre 2015, su iniziativa della Presidente **Laura Boldrini**, è stato istituito presso la Camera dei Deputati l'[intergruppo per le donne, i diritti e le pari opportunità](#), composto da **80 deputate** di tutti gli schieramenti: una novità significativa di questa Legislatura, a cui ho dato la mia **convinta adesione**. In due anni e mezzo d'attività, tante sono state le iniziative portate avanti, e che sono poi diventate legge grazie al sostegno determinante del gruppo PD, come quelle che prevedono un maggiore indennizzo per gli **orfani di femminicidio**, l'**estensione** dei tre mesi di **congedo** alle **lavoratrici** autonome che hanno subito violenza, il contrasto al fenomeno delle **dimissioni in bianco**, lo stanziamento aggiuntivo di fondi a favore dei **centri antiviolenza**, l'emendamento che raddoppia i tempi del **congedo di paternità** (art. 1, comma 354 della [legge 232/2016](#)).

Il mio contributo ai lavori dell'intergruppo si è caratterizzato in particolare per la partecipazione attiva alle audizioni sulla applicazione della **Convenzione del Consiglio d'Europa sulla prevenzione e la lotta alla violenza contro le donne e la violenza domestica** (detta anche [Convenzione di Istanbul](#)), la cui ratifica, avvenuta nel giugno 2013, ha qualificato questa



Legislatura. Alla stesura della Convenzione e al suo recepimento ho collaborato in **prima persona** quando ero al Senato come delegata responsabile per l'Italia al Consiglio d'Europa. L'esperienza dell'intergruppo si è chiusa simbolicamente il 25 novembre 2017, con l'aula della Camera riempita dalle donne, in occasione della **giornata internazionale contro la violenza di genere**: un momento significativo che segna l'affermarsi della forza delle donne oltre la vittimizzazione, e che spinge ad impegnarsi ancora per un'Italia dove uomini e donne contrastino il sessismo e la violenza.

4. Il mio impegno in IX Commissione "Trasporti, Poste e Telecomunicazioni"

Fin dall'inizio del mio mandato parlamentare durante la XVII Legislatura, sono stata inserita nella **IX Commissione "Trasporti, Poste e Telecomunicazioni"**. Ho scelto di rimanere in questa Commissione per un motivo ben preciso: al momento della mia proclamazione come deputata, avvenuto nel 2014, la **Campania** viveva un **momento drammatico** dal punto di vista delle politiche dei trasporti. Dopo dieci anni (2000-2010) di risultati eccellenti sotto la guida del centrosinistra, la giunta di centrodestra (2010-2015) stava purtroppo portando avanti politiche di smantellamento sistematico dell'intero comparto. Una situazione che solo successivamente al 2015, con l'avvento di una nuova giunta di centrosinistra, ha cominciato lentamente a **migliorare**, anche grazie all'importante mole di investimenti deliberati da Parlamento e Governo. Infatti, in questi anni ho avuto la fortuna di assistere e di sostenere, nell'ambito di una piena collaborazione istituzionale, la grande opera di riforma portata avanti in questo settore durante i Governi Renzi e Gentiloni.

4.1. Connettere l'Italia

Dall'insediamento, nell'aprile 2015, di **Graziano Delrio** al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)**, si è avviata una **nuova stagione** dal punto di vista della programmazione dei trasporti in Italia. Mutuando il metodo applicato durante la **cura del ferro** di campana memoria, parole come programmazione, revisione della spesa, condivisione delle opere hanno ispirato l'azione di governo, in un lavoro costante di concerto con il Parlamento, le Commissioni competenti, le Regioni ed i Comuni. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha messo a sistema le diverse anime del vasto mondo della mobilità. Porti, aeroporti, logistica, ferrovie, strade, trasporto pubblico locale, sono tutti campi distinti ma sinergici, in cui è stata portata avanti un'opera riformatrice, i cui effetti benefici si dipaneranno ancora per anni. Una strategia che ho avuto l'onore di illustrare sinteticamente a Bruxelles, con un **[intervento al Parlamento Europeo](#)** nell'ottobre 2015, durante la **riunione interparlamentare** delle Commissioni competenti in materia di trasporti dove ero in **rappresentanza dell'Italia** per conto del PD.

Il primo passo di essenziale opera è stato il cosiddetto **"Allegato infrastrutture"** al Documento Economico e Finanziario (**DEF**), approvato nell'aprile 2016 e denominato **"Connettere l'Italia"**, a supporto del quale sono **[intervenuta in aula](#)**.

4.2. La cura dell'acqua, per un'Italia vero centro del Mediterraneo

Nell'agosto 2016, è entrato in vigore il **[decreto legislativo 169/2016](#)** di riorganizzazione delle Autorità Portuali, l'ultimo atto del **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**, approvato un anno prima. Questo è un lungimirante documento di visione, necessario allo sviluppo dell'economia italiana e che apporta cambiamenti decisivi a questo settore, come ho **[pubblicamente illustrato](#)** ad un **convegno** della FILT-CGIL nel luglio 2016.

Il nostro Paese, ed in particolare il Meridione, con i suoi 7.500 km di coste si incunea nel **cuore del Mediterraneo**. La portualità in Italia, sia merci che passeggeri, genera nel complesso circa il 2,6% del PIL, registrando oltre 11.000 imprese nel settore e 90.000 addetti impiegati (dati

Unioncamere, 2014). Complessivamente, sono interessati dall'interscambio commerciale marittimo oltre 230 miliardi di Euro (ISTAT, 2014), che rappresentano oltre il 15% del PIL nazionale. Il cluster della logistica nel suo insieme, invece, incide per il 14% sul PIL italiano, registrando 150.000 imprese nel settore e un milione di addetti (corrispondente a circa il 5% dell'occupazione complessiva). **L'Italia** è poi tra i paesi **leader dello shipping mondiale**, risultando 2° tra le flotte dell'Unione Europea e 4° al mondo. Anche l'età media della flotta (inferiore ai 13 anni) riflette la vivacità di un settore in cui si continua ad investire, per navi più moderne, più sicure, più ecologiche. Ciò fa sì che la parte del leone nelle esportazioni e nelle importazioni sia saldamente in mano all'economia del mare.

Tuttavia, tanti sono i **problemi** che affliggono la portualità italiana, a partire dall'eccesso di burocrazia e di frammentazioni delle Autorità Portuali. Grande è stato il lavoro di Governo e Parlamento, che con il Piano Nazionale ed i successivi atti legislativi hanno voluto cominciare a porre soluzione a questi temi. In particolare, in Campania è nata l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, che accorpa gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare. Il Porto di Napoli, fra i tre, era certamente il più sofferente, venendo da un lungo periodo di commissariamento, a cui si è posto fine con l'indicazione di **Pietro Spirito** come Presidente della neonata Autorità. Il processo di istituzione della nuova Autorità è stato **lungo e complesso, e da me fortemente sostenuto** in sede di Commissione Trasporti, al pari della nomina di Spirito e di cui spiego la fondatezza della scelta in un [intervento in radio](#) del novembre 2016. Ad un anno esatto da quella nomina, assieme al Presidente Spirito ed al **Ministro della Coesione Territoriale, Claudio De Vincenti**, nella sede della Fondazione con il Sud di Roma, [ho presentato](#) il volume "**Napoli Porto**", facendo il punto sui primi dodici mesi d'attività della nuova Autorità di Sistema Portuale, e salutando l'istituzione della **Zona Economica Speciale (ZES)** nel porto di Napoli, che può rappresentare un'occasione di sviluppo molto preziosa per la città e per l'intera regione Campania.

Tuttavia, tanti sono i nodi ancora da sciogliere in seno ai porti della Campania. Se Napoli sta ritrovando uno slancio, e se Salerno non l'ha mai perso, resta da definire con chiarezza il futuro dello scalo di **Castellammare**, fortemente connotato dalla presenza di **Fincantieri**. Infatti, se il gruppo industriale, che rappresenta uno dei più importanti complessi cantieristici navali d'Europa, gode di buona salute, desta invece preoccupazione la definizione delle commesse assegnate a Castellammare, sito produttivo con oltre **500 lavoratori**. Lo sforzo compiuto dalle parti sociali, a seguito dei dolorosi tagli degli anni passati, ha reso questa fabbrica tra le più produttive ed efficienti del gruppo Fincantieri. Tale configurazione merita di essere colta come una opportunità, e come una doverosa ricompensa verso i lavoratori. Per ora, infatti, sono assicurate commesse che ne garantiscono l'operatività per il prossimo triennio. Il tema, già sollevato dalla Regione Campania, ha visto da parte mia il presentare un'apposita [interrogazione parlamentare](#) al Ministero competente nel novembre 2017.

Supportare l'economia del mare significa anche guardare con attenzione ai processi formativi dei lavoratori marittimi. Un tema sul quale mi sono confrontata in diversi convegni tenutisi nell'[aprile 2016](#), nel [settembre 2017](#) e nel [novembre 2017](#), che hanno visto la partecipazione dell'Autorità Portuale campana, del Comitato per la Salvaguardia della dignità dei Marittimi (COSMAR), dell'Assessorato al Lavoro Marittimo dell'isola di **Procida (NA)**, dei sindacati, dei rappresentanti delle capitanerie di porto e degli istituti nautici. Le sollecitazioni da più parti ricevute hanno portato al deposito alla Camera dei Deputati nel novembre 2017 di una [risoluzione](#), scritta a quattro mani con il capogruppo del PD in Commissione Trasporti, On. Mario Tullio, e con il supporto del **Servizio Studi della Camera**, che impegna il Governo a rafforzare i processi formativi dei giovani che si vogliono avviare alle professioni legate al mare.

4.3. La cura del ferro e la tutela di nuovi diritti

Se grande è stato il lavoro fatto sulla portualità, parimenti importante è stato il lavoro svolto da Governo e Parlamento in vista del **potenziamento della rete ferroviaria**, in un quadro costante di coordinamento con la **logica europea** dei **corridoi** transnazionali di trasporto (**TEN-T**). Fra costruzione dei nuovi valichi alpini, completamento delle linee ad alta velocità, sviluppo dell'alta velocità di rete (ossia, la velocizzazione delle linee esistenti), potenziamento del settore merci (nel 2017 si sono registrati circa 49 milioni di treni/chilometro), acquisto di nuovi treni per le linee regionali, la **cura del ferro** promossa da Governo e Parlamento ha dato prova di funzionare.

Nuovi metodi di trasporto comportano però **nuovi fenomeni sociali**. Uno di questi è il **pendolarismo ad alta velocità**, vale a dire cittadini che, utilizzando le Freccie di Trenitalia o gli Italo di NTV, **risiedono in una città e lavorano in un'altra**, magari distante 200 km. Il fenomeno è recente, come del resto è recente la creazione di una rete ad alta velocità nel nostro Paese. Si stima che ad oggi facciano parte di questa particolare categoria circa **10.000-15.000 cittadini**: un numero destinato, con tutta probabilità, ad aumentare, come diversi studi dimostrano. Vivere in una città ma lavorare in un'altra è possibile economicamente solo grazie all'acquisto di abbonamenti, che consentono di prendere quotidianamente treni che, se acquistati singolarmente, rappresenterebbero una **spesa insostenibile**. Inoltre, questo fenomeno incide in particolare sulle famiglie che non possono permettersi di affittare/comprare un appartamento nella città dove si lavora. Pertanto, siamo davanti ad un'importante **questione sociale**.

In questa Legislatura, a seguito di diversi interventi dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e dell'Autorità Nazionale di Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), si è assistito all'**eliminazione degli abbonamenti** da parte di NTV e di un **pesante rincaro** da parte di Trenitalia. Queste **decisioni unilaterali** hanno influito pesantemente sulla vita dei pendolari. Per tale motivo, ho ritenuto mio dovere fornire ascolto alla battaglia portata avanti dal **Comitato Nazionale Pendolari ad Alta Velocità (CNPAV)**, fin dal giugno 2015, quando ho presentato una prima [interrogazione parlamentare](#). Con l'aggravarsi della situazione a seguito di nuovi rincari, si sono intensificati gli sforzi congiunti delle Commissioni competenti di Camera e Senato per evitare l'applicazione degli aumenti. Alla Camera mi sono fatta portavoce di una [nuova interrogazione](#) (gennaio 2017) e di una [risoluzione](#) (febbraio 2017), arrivando ad [interrogare in aula il Ministro Delrio](#), attraverso un [question time](#). Atti di cui ho reso conto durante una [conferenza con il CNPAV](#), che ha avuto luogo presso la Federazione Nazionale della Stampa nel gennaio 2017.

La vicenda del pendolarismo ad alta velocità evidenzia un fenomeno nuovo nella società italiana, ed accende un faro anche su **fenomeni collegati**, come quello della **concorrenza** sulle linee ad alta velocità e l'**attenzione all'utenza** in caso di eventi critici. Problematiche che mi hanno visto presentare due interrogazioni parlamentari differenti: [nell'ottobre 2015](#), ho evidenziato i disservizi di un **treno Italo NTV** ed il tema dell'accesso alla rete ferroviaria che a questa società deve essere garantito secondo legge; [nel luglio 2017](#) ho invece chiesto spiegazioni su una vicenda che ha guadagnato diversi articoli di giornali, inerente ad un **Frecciarossa Trenitalia** rimasto bloccato per ore in una galleria, con i passeggeri che, esasperati, sono scesi dal convoglio, rischiando di essere investiti dai treni in direzione opposta.

4.4. Trasporto pubblico locale in Campania

Come accennato, la mia volontà di impegnarmi in Commissione Trasporti nasce dalla **grave situazione** che, al momento della mia proclamazione come deputata, affliggeva la **Campania** dal punto di vista della programmazione e della gestione del trasporto pubblico locale (TPL).

Particolarmente grave era la condizione dell'**Ente Autonomo Volturno (EAV)**, una delle maggiori aziende di trasporto d'Italia, **partecipata al 100% dalla Regione Campania**. EAV occupa circa **3.000 dipendenti**, gestisce una rete di bus che produce 17 milioni di bus/km ed una rete



ferroviaria di circa 300 km per 150 stazioni. In particolare, la società gestisce le ferrovie suburbane Cumana, Circumflegrea, e Circumvesuviana; la metropolitana Napoli – Aversa Centro; le ferrovie regionali Napoli – Benevento e Napoli – Caserta – Piedimonte Matese; la funivia Castellammare di Stabia – Monte Faito. All’epoca, la disastrosa gestione della giunta regionale di centrodestra aveva causato una **gravissima posizione finanziaria** dell’EAV: i debiti verso i fornitori ed un’enorme mole di contenziosi mettevano a repentaglio l’esistenza stessa dell’azienda ed il futuro di tanti lavoratori, ed al contempo minavano la sopravvivenza delle tante piccole e medie imprese che erano in attesa di ricevere i giusti compensi per i servizi erogati. Pertanto, appena insediata nel luglio 2014, il mio **primo atto** è stato **interrogare il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** dell’epoca, Maurizio Lupi, sul grave stato dell’azienda regionale, [risposta che è arrivata nell’ottobre 2014](#).

Per far comprendere meglio cosa ha significato per la Campania la scellerata gestione delle politiche dei trasporti attuata dal centrodestra, cito un caso che, a mio avviso, è emblematico: quello della **linea metropolitana Arcobaleno**, gestita dall’EAV. Questa tratta è la ricostruzione della vecchia ferrovia Alifana chiusa nel 1976, che da progetto dovrebbe collegare il Centro Direzionale di Napoli con i comuni dell’area nord, fino a Santa Maria Capua Vetere, in provincia di Caserta, rendendola **la prima metropolitana interprovinciale d’Italia**. Nel 2009 si inaugura un terzo del percorso: si parte da Scampia, ed in pochi minuti si giunge ad Aversa, toccando i comuni di Mugnano e Giugliano. Un **progetto dall’elevata qualità architettonica**, che doveva concludersi in pochi anni. Tuttavia, con l’insediarsi della giunta regionale di centrodestra nel 2010, si **bloccano i lavori**, e si perdono le tracce del prolungamento a nord verso Santa Maria, ed a sud verso il Centro Direzionale. Ancor più grave, non si procede al completamento, sul tratto già in funzione, della stazione di **Melito**, quasi pronta per essere aperta al pubblico, e della stazione di **Scampia**, il cui cantiere abbandonato diventa un luogo simbolo dell’assenza delle istituzioni, in un quartiere già di per sé difficile. Pertanto, con l’On. Leonardo Impegno presentiamo nel dicembre 2014 [un’interrogazione parlamentare](#), di cui avremo risposta pochi mesi dopo.

Con l’insediarsi di **Graziano Delrio** al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell’aprile 2015, e con la **vittoria del centrosinistra in Campania** nel giugno dello stesso anno, inizia un percorso di risanamento e di rilancio del TPL regionale. In particolare, [l’art. 11 del decreto legge 193/2016](#) assegna alla Regione Campania un **contributo straordinario di 600 milioni di Euro** per far fronte ai **debiti** dell’EAV. Si può così cominciare a far respirare nuovamente l’azienda e rassicurare i lavoratori, ed al contempo far ripartire gli investimenti. Questa misura è stata **fortemente voluta dal Governo**, e **difesa** dal PD nelle Commissioni competenti del **Parlamento**, pur suscitando non poche **perplexità** dato lo stato generale del TPL in Italia, e la crisi che attanaglia tante aziende del settore in giro per il Paese. Un tema che andrebbe sempre ricordato, anche per **rispetto** dei tanti fornitori dell’EAV che, negli anni, sono falliti a causa di pagamenti mai arrivati, o arrivati troppo tardi. Desta però soddisfazione vedere la **ripartenza** di tanti **cantieri**, come quello di **Scampia** (aprile 2017) e di **Melito** (gennaio 2018). Se tutto andrà bene, in pochi anni la Campania avrà finalmente un servizio su ferro moderno ed integrato, così come immaginato dal centrosinistra all’inizio degli anni 2000.

4.5. Trasporto pubblico locale a Napoli

Se, grazie all’azione congiunta di Governo, Parlamento e Regione, l’EAV ha posto le basi per un futuro più sereno, purtroppo a **Napoli** città il **trasporto pubblico** è in un momento di **grande sofferenza**. **L’Azienda Napoletana Mobilità (ANM)**, partecipata totalmente e indirettamente dal Comune di Napoli, per il tramite di Napoli Holding, è affidataria in “house providing” dei servizi di trasporto pubblico su gomma e ferro e servizi complementari alla mobilità (come i parcheggi) su tutto il territorio partenopeo. Ogni anno, l’ANM eroga **servizi essenziali** per il **trasporto**, con circa 13 milioni di bus/km sul servizio urbano, 5,5 milioni di bus/km sul servizio extraurbano, e 5,5



milioni di treni/km di servizio su ferro, composto da due linee metropolitane (linea 1 e 6) e quattro funicolari (Chiaia, Centrale, Mergellina, Montesanto). Tale servizio è erogato attraverso l'impiego di una **forza lavoro** attiva di **2.642 unità**, di cui oltre 800 in età superiore ai 55 anni (situazione al febbraio 2016). Come mezzi, l'ANM può contare su **661** fra **autobus, filobus e tram** (di cui circa 380 attivi secondo dati del 2015), con un'età media di **15 anni**. Per le linee su ferro, l'azienda dispone di 44 motrici per l'esercizio della linea metropolitana 1, di cui 24 disponibili, e 6 treni per la linea metropolitana 6, attualmente chiusa al traffico dal 2013, oltre ad 8 treni funicolari. Nel marzo 2017, leggendo le delibere della giunta comunale napoletana, l'ANM presenta una significativa **perdita d'esercizio**, stimata, secondo il preconsuntivo del 2016, in **oltre 27 milioni di Euro**, con un patrimonio netto residuo pari a circa 8,3 milioni di Euro. Tale situazione, secondo lo stesso Comune di Napoli, delinea la **non reversibilità** con azioni ordinarie del quadro di deficitarietà dell'azienda: in altre parole, **l'azienda è sull'orlo del fallimento**.

Davanti alla gravità della situazione, sollecito un intervento del Governo attraverso un'**interrogazione** presentata nel **giugno 2017**, cui do ulteriore seguito un mese dopo con un **question time in Commissione**, durante il quale il Sottosegretario di Stato alle Infrastrutture ed i Trasporti, On. Umberto Del Basso De Caro, viene a relazionare sullo stato dell'azienda napoletana. Nel mentre, a causa l'incapienza amministrativa del Comune di Napoli, la situazione dell'ANM peggiora, nonostante l'approvazione di un nuovo piano industriale, che si rivela essere però molto fragile. Di questo, chiedo conto direttamente al **Sindaco di Napoli, Luigi De Magistris**, durante un **confronto online** andato in onda sul sito de **La Repubblica** nel **dicembre 2017**. Purtroppo, il primo cittadino, piuttosto che rispondere nel merito, preferisce portare avanti attacchi personali. Pochi giorni dopo, l'ANM chiederà il **concordato preventivo** per evitare il **fallimento**, il tutto in un **clima di tensione** segnato anche da scioperi selvaggi, disservizi continui ed **esasperazione**, unita ad una pericolosa disaffezione, da parte degli utenti.

Oltre al tema del servizio, sul panorama trasportistico cittadino vi è anche quello della **spesa per investimenti**, e degli sviluppi futuri soprattutto della rete su ferro. Con diversi interventi pubblici sulle maggiori testate locali, negli ultimi anni ho evidenziato, ad esempio, la necessità di una programmazione di più ampio respiro per la **Linea 6 della metropolitana** che, a regime, collegherà la zona ovest della città (quartiere Fuorigrotta) con il centro storico, attestandosi a piazza Municipio, prospiciente il porto, dove avverrà l'**interscambio** con la Linea 1, creando un sistema metropolitano integrato e completo a servizio della città. Una volta aperta nella sua interezza, sarà **lunga 5,5 km** e conterà **otto stazioni**, di cui **quattro** (Piazzale Tecchio, Lala, Augusto, Mergellina) sono state inaugurate nel 2007, salvo poi essere **chiuso al pubblico nel 2013** per carenza di traffico passeggeri sufficiente e di personale della società di gestione, che è per l'appunto l'ANM. Come evidenzio nell'ottobre 2017 in un'apposita **interrogazione parlamentare**, rafforzata qualche giorno dopo da un **question time in Commissione Trasporti**, la linea soffre di una serie di carenze strutturali, fra cui la mancanza di un deposito treni definitivo e scarsità di materiale rotabile, avendo solo sei treni risalenti a trent'anni fa. Inoltre, è un'incognita il **prolungamento verso Bagnoli**: un progetto commissionato, e già pagato, dal Comune di Napoli nel 2009, e che giace in un cassetto, nonostante i comitati cittadini dell'area ex Italsider abbiano richiesto una migliore accessibilità del quartiere attraverso il trasporto su ferro durante "**Co' Bagnoli**", la procedura di consultazione pubblica avviata da Invitalia nel luglio 2016.

Un miglior trasporto pubblico è anche un **trasporto accessibile a tutti**, compresi i diversamente abili. Sembra paradossale, ma nella **Linea 1**, fiore all'occhiello (dal punto di vista architettonico, non certo del servizio) della rete su ferro partenopea, se un disabile in carrozzella non è accompagnato ha molte difficoltà a salire a bordo dei treni, nonostante la linea sia formalmente realizzata senza barriere architettoniche. E' quanto ha fatto notare nell'agosto 2014 **Lucia Valenzi**, figlia di Maurizio, Sindaco di Napoli dal 1975 al 1983, e presidente dell'omonima



Fondazione. Una giusta **battaglia di civiltà**, anche alla luce dell'ingente mole di investimenti che la Linea 1 ha rappresentato, e che mi è sembrato doveroso sollevare durante il mio mandato parlamentare con un'[interrogazione del luglio 2015](#).

Quella dell'accessibilità di treni e stazioni ai diversamente abili è una problematica che riguarda anche la cosiddetta **Linea 2**, un servizio ferroviario di tipo metropolitano di competenza della società **Trenitalia**, che conta 12 fermate su 18,9 km per circa 77.000 passeggeri/giorno. La totalità delle **stazioni** della linea versa in **condizioni precarie** e necessiterebbe di interventi di ristrutturazione, insistendo su una linea inaugurata nel 1925. Inoltre, praticamente **nessuna delle fermate**, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), è **accessibile ai diversamente abili**: a ciò dovrebbe porre rimedio l'**accordo** stipulato fra **Comune** di Napoli e **RFI** nel maggio 2015, ma che ad oggi è rimasto **lettera morta**. Nelle **due interrogazioni a mia prima firma**, presentate nel [febbraio 2017](#) e nel [dicembre dello stesso anno](#), nonché nel [question time in Commissione Trasporti del maggio 2017](#), chiedo contezza, oltre che degli aspetti sopracitati, anche della **scadente qualità del servizio** erogato, nonché del **degrado** complessivo che i viaggiatori sono costretti a vivere ogni giorno. In particolare, desta negativa meraviglia lo stato del capolinea di **San Giovanni Barra**, stazione inaugurata pochi anni or sono, e che serve anche il campus dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II", dove ha sede l'ormai celebre [Developer Academy](#) della società americana **Apple**, nonché la **Networking Academy** del colosso statunitense **CISCO**. Un polo d'eccellenza, per raggiungere il quale si deve utilizzare un'infrastruttura non accogliente e non ben mantenuta: un vero **insulto** agli studenti, oltre che ai 25.361 abitanti del quartiere di San Giovanni a Teduccio, completamente dimenticati dal Comune.

4.6. Il dibattito politico sui trasporti e l'impegno dei Giovani Democratici

In questo scenario fatto di luci e ombre, fra la ripartenza del comparto trasporti nazionale fortemente sostenuta da Governo e Parlamento, una situazione regionale in via di miglioramento e quella napoletana decisamente più complessa, ha trovato spazio negli ultimi anni l'**iniziativa politica dei Giovani Democratici (GD)**, l'organizzazione giovanile del PD. Grazie al loro impegno ed alla loro passione, la Regione ha adottato una misura che prevede l'**abbonamento gratuito** ai trasporti **per tutti gli studenti campani**. E' questo il risultato più tangibile della loro campagna **#Mobilitiamoci**, cui ho preso parte in diverse occasioni: a **Mugnano** nel [giugno 2016](#), alla **Festa dell'Unità di Napoli** nel [settembre dello stesso anno](#), ed a quella di **Somma Vesuviana** nel **settembre 2017**. Se il Partito Democratico saprà **investire davvero sulla giovanile**, ed **aprirsi** alle nuove realtà di pensiero critico costruttivo che stanno emergendo, allora forse tratterà una vera prospettiva di sviluppo.

4.7. Le vicende AGCOM ed Almaviva

La Commissione cui sono stata assegnata, oltre che sui trasporti, è competente anche per quanto concerne le comunicazioni. Su questi temi, così come su tanti altri, vigilano diverse autorità indipendenti, organizzate in agenzie ripartite su tutto il territorio nazionale: basti pensare all'**Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)** a Torino, l'**Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA)** a Milano, l'**Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)** a Firenze, e così via. Forse pochi sanno che l'**Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni (AGCOM)**, istituita nel 1997, ha sede al Centro Direzionale di Napoli: il suo compito è assicurare la corretta competizione fra gli operatori e tutelare gli utenti. Spesso tali Autorità hanno **sedi distaccate**, verso le quali però, in ottemperanza alla [legge 114/2014](#), non possono destinare più del 20% del proprio budget ed una presenza del personale non superiore al 30% della forza lavoro complessiva. Nonostante queste chiare prescrizioni, negli anni si è assistito al **progressivo svuotamento** della sede AGCOM di Napoli a favore di quella distaccata di Roma. Per far luce su questo fenomeno, ho presentato nell'**ottobre 2014** un'[interrogazione](#)



[parlamentare](#), che ha rappresentato la base, nel **gennaio 2015**, per la stesura di una [risoluzione che impegna il Governo](#) a mantenere a Napoli il **cuore** delle **attività** dell'AGCOM.

A poca distanza dal grattacielo dell'AGCOM al Centro Direzionale, ha sede uno dei siti produttivi di **Almaviva Contact**, azienda leader di mercato in Italia nell'outsourcing di servizi CRM (customer relationship management) per aziende private ed enti pubblici. Nel marzo 2016, Almaviva annuncia l'avvio delle procedure di **licenziamento** per 218 posizioni di lavoro cosiddette *full time equivalent*. Tale riorganizzazione aziendale si poteva tradurre, considerato l'orario ridotto mediamente già applicato, in un esubero di circa **400 lavoratori** per la sede di Napoli. Grazie ad un'**importante azione** del Parlamento e della Regione, cui ho dato il mio contributo con un'[interrogazione presentata nell'aprile 2016](#), si è riusciti a scongiurare tale scenario. Restano tuttavia aperte una serie di questioni legate alla **regolamentazione** dei **call center**, i quali, per contenere i costi del personale, applicano il trasferimento di molte commesse verso operatori con sede al di fuori del territorio nazionale, ed in particolare in Paesi non appartenenti all'Unione Europea. Per contrastare tale politica, e sostenere l'occupazione in Italia, ho presentato un'[interrogazione parlamentare](#) nell'**ottobre 2016**.

5. La tutela dei diritti, della salute e della dignità dei cittadini

Come può trasparire dalla nota biografica, ho speso gran parte della mia vita a lottare per i **diritti civili** e la **parità di genere**. Tuttavia, durante questa Legislatura, ho maturato la convinzione che una forma di difesa ed affermazione dei diritti dei cittadini sia anche garantire un trasporto di qualità, e quindi il diritto alla mobilità, al rendere accessibili le città, al vivere al meglio il tempo che si è "costretti" a passare su un mezzo pubblico.

Questa nuova forma di impegno non mi ha fatto dimenticare le mie **battaglie storiche**, che ho portato avanti tanto nelle aule parlamentari quanto nella società civile, attraverso realtà come [Donne Meridiane](#), il movimento fondato nel 2015 con numerose compagne di vita per un risveglio della coscienza femminile a Napoli e provincia. Fra le tante attività portate avanti, mi piace ricordare il convegno organizzato a seguito del **G7 delle Donne** di Roma (aprile 2017), il primo meeting internazionale femminile di tale genere organizzato nell'ambito della **Presidenza Italiana del G7**. L'incontro, che ha avuto luogo presso la **Fondazione Quartieri Spagnoli (FOQUS)** nel **maggio 2017**, ci ha visto presentare anche la prima traduzione italiana del documento finale prodotto dal G7 delle Donne, disponibile, fino a quel momento, solo in inglese.

Tuttavia, il lavoro più impegnativo è stato quello per il convegno "[Mettere al mondo Napoli](#)" dell'**ottobre 2016**, in cui si è fatto il punto sulle strutture finalizzate al **parto rispettato e fisiologico** in città, che dovrebbe rappresentare la norma, cercando al contempo di limitare l'uso smodato del parto cesareo. A tal fine, nel 2000, la Regione Campania, con la delibera di giunta n. 14, stanziava 10 miliardi di lire per il potenziamento della rete materno infantile, e per dare vita a quattro «**Case del Parto**», tra cui una presso il presidio ospedaliero S. Maria del Popolo degli Incurabili di Napoli. Come illustro in un'[interrogazione del gennaio 2016](#), queste strutture non sono mai entrate in funzione, e di quel finanziamento si è preferito perdere ogni memoria. Al contrario, negli anni si è assistito alla **chiusura** di ben tre centri neonatali. Da qui la necessità di rilanciare il tema della **demedicalizzazione** del parto anche in ospedale in un ambiente accogliente: un diritto garantito da molti paesi europei avanzati.

Oltre alla rete di assistenza neonatale, la **sanità in Campania**, ed in particolare a Napoli, presenta grandi punti di **sofferenza**. In tal senso, sono drammaticamente numerose le sollecitazioni che durante il mio mandato parlamentare ho ricevuto dai cittadini. Le situazioni sono le più diverse: lo stato di **degrado** e di inefficienza dell'ASL di **Pianura**, su cui ho presentato un'[interrogazione nel settembre 2015](#); i **furti** e le **intimidazioni** subite dal personale dell'ASL di **Soccavo** ([interrogazione del dicembre 2015](#)); la **sofferenza** della **rete pediatrica**, con una drammatica



migrazione di piccoli malati fuori regione ([interrogazione del novembre 2014](#)) e la distrazione dei **fondi PAC** ad essa dedicata ([interrogazione dell'aprile 2015](#)). Vi è poi il tema dell'**assistenza ai diversamente abili**, come evidenzio in un [atto di sindacato ispettivo del febbraio 2015](#); la **mancata piena applicazione** in Campania della già citata **legge sull'autismo**, che denuncio in un [interrogazione del giugno 2016](#); la chiusura dell'**Istituto Martuscelli**, che dal 1873 fornisce assistenza a ciechi ed ipovedenti, su cui [chiamo a rispondere il Ministero competente](#) nel **settembre 2016**. Infine, un tema nazionale, sempre collegato ad una buona legge fatta dal PD: nell'Italia che vede finalmente il riconoscimento delle **unioni civili** fra individui dello stesso sesso, purtroppo nei manuali per la diagnostica l'**omosessualità** viene ancora indicata come una **patologia egodistonica**, contrariamente a quanto prescritto dalle linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS). Su questo difficile tema, presento **due sollecitazioni** al Ministero competente, nel [luglio 2015](#) e nell'[ottobre 2016](#).

6. In difesa della nostra più grande risorsa: la cultura

Napoli è città di grandi problemi, ma anche di grandi **risorse**. Una di queste è senza dubbio il nostro **patrimonio culturale**, che è vasto quanto diversificato: tante realtà, tanti piccoli ma storici saperi insistono sullo sfondo dei grandi poli museali e sulla bellezza che ogni strada trasuda. Dunque, anche in questo campo ho ricevuto **numerosi segnalazioni** da parte di associazioni e singoli cittadini, cercando di evidenziare, con il mio lavoro parlamentare, quelle a mio avviso più meritevoli. E' il caso, ad esempio, della difesa dell'arte tipografica, una pratica antica quanto nobile, su cui ho posto l'accento in un [interrogazione del marzo 2015](#). Sempre prendendo spunto dalle situazioni critiche evidenziate dalla cittadinanza, mi sono interessata dello stato del **Polo Museale di San Martino** e su quello del **Castel Sant'Elmo**, un comprensorio meraviglioso ed uno dei principali **punti panoramici** della città, consigliato dalla totalità delle guide e degli itinerari turistici. Nonostante questa concentrazione di tesori, vi sono diverse situazioni di **degrado**, sia degli ambienti museali che del piazzale antistante. Su questa situazione, [ho interrogato nel novembre 2017](#) il Ministero dei beni delle attività culturali e del turismo (MIBACT), sperando che quanto prima si possa provvedere ad un **rilancio** dell'area.

Mi piace pensare che su ogni mia azione, così come quelle di ogni napoletano, vi sia la tutela di **San Gennaro**. Su questo culto, molto sentito in città, vigila fin dal 1527 una **Deputazione**, che il Re Ferdinando I di Borbone nel 1811 pone sotto la Presidenza del Sindaco di Napoli, dandole quindi una **caratterizzazione laica**. Tale configurazione viene confermata nel 1894 dal Re d'Italia Umberto I e sancita da uno statuto, in cui si chiarisce che la Deputazione vigila anche sul **Tesoro di San Gennaro**, che ha sede in un'apposita **Cappella** ubicata nel **Duomo** di Napoli. Nonostante questa gloriosa storia, nel marzo 2016 il Ministero dell'Interno propone una **riforma** dello statuto che va ad **alterare** il carattere laico della Deputazione, sollevando una **protesta popolare**, con circa 3.000 cittadini che, il 5 marzo 2016, protestano davanti al Duomo di Napoli. Pertanto, presento un [interrogazione parlamentare](#) su questa vicenda, sulla quale il Ministero competente rapidamente **recede**, salvaguardando così una peculiarità tutta partenopea: dei laici che sorvegliano il culto di un santo... sperando forse in una sua disinteressata benedizione!

Dalla Cappella del Tesoro di San Gennaro, percorrendo idealmente via dei Tribunali (noto anche come Decumano maggiore), si arriva al **Conservatorio "San Pietro a Majella"**, fondato nel 1808, uno dei più importanti istituti superiori di studi musicali d'Italia. Recentemente, questo storico ente è stato al centro di un'aspra lotta di potere interna. Nel giugno 2017, si sono tenute le **elezioni** per designare il nuovo **Direttore**: queste hanno avuto un esito numericamente chiaro ed inequivocabile. Tuttavia, a seguito di un esposto anonimo, che denunciava presunte irregolarità, il Direttore uscente, in regime di autotutela, ha **annullato** la consultazione. A seguito di un **ricorso al TAR**, è stato stabilito che il risultato delle elezioni fosse regolare. Ciò nonostante, il Direttore uscente **non voleva dar seguito alla decisione** del TAR, anche a causa di una mancata azione di



sollecitazione da parte del dicastero competente, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca (MIUR). Pertanto, assieme all'On. Luisa Bossa, abbiamo segnalato con forza che l'annullamento delle elezioni era infondato, e che per il Conservatorio bisognava agire rapidamente, affinché si uscisse da una grave situazione di incertezza, [interpellando il Governo](#) sulla questione, che, il 1° dicembre 2017, [è venuto in aula alla Camera dei Deputati](#) a render conto di quanto stesse avvenendo. Per fortuna, a pochi giorni da quella risposta, la legalità è stata ripristinata in una così prestigiosa istituzione, per il bene della città e degli studenti tutti.

Infine, ma non per ordine di importanza, è doveroso ricordare che esattamente un anno fa, il 25 gennaio 2017, ci lasciava **Gerardo Marotta**, fondatore nel 1975 dell'**Istituto Italiano di Studi Filosofici**, presso il settecentesco palazzo Serra di Cassano, nel cuore di Monte di Dio. Quest'istituzione, in poco più di quarant'anni di vita, ha dato lustro a Napoli, essendo fucina di centinaia di convegni, momenti di riflessione ed approfondimento, nonché, per anni, casa di quella che, secondo Massimo Cacciari, è la **biblioteca filosofica privata più grande del mondo**, con centinaia di migliaia di volumi. L'opera di Gerardo Marotta ha regalato un'altissima reputazione alla città di Napoli, e pertanto ho inteso omaggiarlo con un [ricordo in aula alla Camera, il 31 gennaio 2017](#).

7. Il diritto ad una vita sicura

Molti degli atti parlamentari precedentemente citati hanno a che fare con la **vivibilità**: penso a quelli sulle stazioni della metropolitana e relativi circondari, quelli sulle ASL e gli ospedali, l'interrogazione su comprensorio di San Martino, ed altri. La mancanza di vivibilità è un **concetto ampio**, che tocca diversi aspetti: sociologici, economici, culturali. Tuttavia, in **certe zone di Napoli** è **più grave** di altre, raggiungendo livelli drammatici. E' il caso del **Rione Traiano**, popoloso quartiere di 30.000 abitanti e parte della IX Municipalità "Soccavo-Pianura" (106.299 abitanti), dove spesso **mi reco in visita** a famiglie ed associazioni locali. Purtroppo, a causa dell'assenza di presidi di pubblica sicurezza nel quartiere, la **camorra**, nei fatti, la fa da padrona, e sta trasformando la zona in un vero e proprio **ghetto**. Qui, infatti, anche le **iniziative di riscatto civile** e rigenerazione urbana, che tanto hanno migliorato la condizione di quartieri come Scampia o la Sanità grazie alla sensibilizzazione dell'intera cittadinanza napoletana, **rischiano di essere vanificate** dall'incontrastato controllo camorristico del territorio con l'occupazione fisica di spazi e luoghi pubblici, come denuncio in un'[interrogazione parlamentare del febbraio 2017](#). Sul caso, ho provveduto a sensibilizzare anche la Presidenza della Commissione parlamentare antimafia e la Presidenza della Commissione parlamentare d'inchiesta sullo stato delle periferie.

E' importante tenere alta l'attenzione su questi temi, perché è necessario uscire dalla **logica emergenziale**. Le denunce, le attività di controllo, vanno effettuate anche quando non c'è il "caso" sui giornali, perché è nel silenzio del lavoro di tutti i giorni che si **cambiano realmente le cose**. A tal proposito, l'Italia, nell'estate 2017, è rimasta **attonita** di fronte agli **incendi** che la divoravano. Pochi riusciranno a dimenticare il **Vesuvio** avvolto in una nuvola di fumo, come durante un'eruzione. Quell'emergenza è stata figlia di **atti criminali**, è vero, ma anche di **mancata programmazione** sui meccanismi di contrasto agli incendi. Nel silenzio imbarazzato della politica su questa vicenda, ho cercato di sollevare il tema, prima con un **intervento** in aula ([12 luglio 2017](#)), poi con la presentazione di un'**interpellanza urgente** pochi giorni dopo ([17 luglio 2017](#)), che è confluita in **question time al Ministro degli Interni** firmato da tanti deputati ([19 luglio 2017](#)). Il coraggio di molti ha bloccato quei terribili roghi. Alla politica tocca però il compito che questo non accada mai più.

8. Ringraziamenti

Questi alla Camera dei Deputati sono stati anni interessanti, ma anche difficili. Alle importanti risultati parlamentari, soprattutto sul tema dei diritti e delle politiche di trasporto, purtroppo non sono sempre corrisposte quelle alle elezioni. Pertanto, un ringraziamento va a quei **militanti** che, nonostante errori e divisioni, ci hanno sempre sostenuto, con passione e fatica, difendendo nei territori, nei circoli, nelle associazioni, la visione di un'Italia più giusta e più coesa.

Un ringraziamento va alle **strutture della Camera**, in particolare quelle della **IX Commissione** e del **Servizio Studi**: silenziosi quanto competenti servitori dello Stato, che rendono possibile ogni giorno il lavoro dei parlamentari, fornendo i necessari dati ed un'indispensabile assistenza.

In questo senso, non posso non citare il mio collaboratore, **Roberto Calise**, espressione di una categoria, quella degli **assistenti parlamentari**, che fatica a trovare una giusta riconoscenza all'interno della Camera dei Deputati. Roberto rappresenta la **meglio gioventù** napoletana, quella appassionata civilmente e competente sul lavoro: da qui, a mio avviso, il PD deve ripartire.

9. Contatti

La totalità degli atti da me prodotti alla Camera dei Deputati sono pubblici, così come la maggior parte dei miei interventi in contesti pubblici. Per maggiori informazioni, si rimanda a:



[Scheda di Anna Maria Carloni sul sito ufficiale della Camera](#)



[Profilo ufficiale Facebook di Anna Maria Carloni](#)



[Account ufficiale Twitter di Anna Maria Carloni \(@amcarloni\)](#)



[Canale ufficiale YouTube di Anna Maria Carloni](#)