

A seguito del cosiddetto decreto sblocca-cantieri e delle risultanze delle riunioni indette presso i Ministeri dei lavori pubblici e dell'ambiente, quest'ultimo dicastero ha approvato lo studio di impatto ambientale con alcune prescrizioni che sono in avanzata fase di completamento (anzi alcune sono già definite, come ci confermano i dirigenti del consorzio e gli enti locali).

Il consorzio ha comunicato che è stata elaborata la perizia di variante concernente la strada statale n. 109, che la stessa sarà prontamente trasmessa al Ministero dell'ambiente, non appena l'amministrazione consortile avrà provveduto ad approvarla. Per l'apertura di una nuova cava per i materiali da impiegare sul corpo diga, è stato redatto un apposito progetto che deve essere anch'esso trasmesso al Ministero dell'ambiente. Per le acque del fiume Corace un'apposita e approfondita analisi chimica e batteriologica ha dimostrato la piena rispondenza delle caratteristiche dei campioni esaminati ai limiti definiti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 luglio 1987, n. 515, e successive modifiche.

Poc'anzi il sottosegretario Calzolaio ha confermato che i sondaggi geotecnici e gli studi conseguenti relativi alla stabilità della spalla destra della diga sono stati eseguiti con risultati positivi che stanno per essere inviati al consiglio superiore dei lavori pubblici. Si tratta veramente di una buona notizia dal momento che mi sembra proprio questo l'ostacolo principale allo sblocco della vicenda.

La perizia di variante relativa alle opere di scarico, in conseguenza delle modifiche sopravvenute in seguito allo studio del modello idraulico, con la contestuale stima dei maggiori costi occorrenti, è stata già redatta secondo le notizie che abbiamo.

Resta unicamente da trasmettere al Ministero da parte del consorzio di bonifica la documentazione richiesta al fine di verificarne la rispondenza alle prescrizioni impartite dal Ministero. Spero vivamente che questo atto sia compiuto prima

possibile, al fine di rimuovere un ostacolo rilevante alla ripresa dei lavori del grande cantiere di Gimigliano.

Resta tuttavia aperta la questione dei rapporti tra consorzio e impresa a fronte di un fermo-lavori protrattosi per troppo tempo, per lunghi anni, in maniera ingiustificata e ormai comunque non più accettabile. La ripresa dei lavori è comunque possibile soltanto a fronte di una definitiva approvazione degli atti di cui si è parlato, in quanto ciò darebbe al consorzio la legittimità e l'autorità necessarie per ordinare alle imprese di ultimare le opere senza ulteriori indugi.

Per concludere diamo atto al Ministero dell'ambiente e a quello dei lavori pubblici del ruolo positivo che hanno esercitato nella vicenda.

Il sottosegretario ha ricostruito con grande puntualità le tappe di questa complessa vicenda. Esprimo la mia soddisfazione per questa risposta dell'onorevole Calzolaio, come sempre puntuale, approfondita e bene argomentata. Mi dichiaro fiducioso nella conclusione rapida e positiva dell'ulteriore iter della vicenda e sono certo che l'onorevole Calzolaio continuerà a dare un impulso decisivo alla definitiva e concreta riapertura del cantiere che ci sta molto a cuore. D'altra parte, mi pare che allo stato in cui sono giunte le cose, lasciare un'altra « incompiuta » in Calabria sarebbe veramente un fatto riprovevole. Sono certo dell'impegno che il Governo ha già dimostrato di volersi assumere e mi dichiaro soddisfatto — lo ripeto — di questa risposta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Tassone ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02169.

**MARIO TASSONE.** Signor Presidente, anch'io debbo ringraziare il sottosegretario Calzolaio per la sua risposta che ha fatto riferimenti molto precisi e puntuali a questa problematica relativa al fiume Melito. Ma, onorevole sottosegretario, non ritengo di dimostrare entusiasmo e grande soddisfazione per la sua risposta. Prendo atto del suo impegno e di quello dimo-

strato dal suo Ministero nel passato, anche se il modo in cui vanno le cose nel nostro paese ci crea qualche legittima preoccupazione. I problemi avrebbero dovuto essere risolti nel momento in cui questo progetto partiva e si era stabilito il finanziamento. Il fatto che non li abbiamo risolti o li affrontiamo in corso d'opera fa lievitare moltissimo le spese e pesa grandemente sulle disponibilità finanziarie e sul contribuente.

Si tratta di un progetto che parte da lontano: lei ha fatto riferimento al 1962 e alla politica delle acque avviata con l'intervento straordinario nel Mezzogiorno, che noi riteniamo importante e fondamentale. Quando in Calabria si parla di acque, si parla di vita, di aspettative, di attese e di rilancio del territorio. Ciò significa venire incontro alle legittime esigenze di progresso e di sviluppo della popolazione relativamente al turismo, all'agricoltura, all'artigianato e alle piccole e medie imprese produttive. In quest'ottica procedemmo dal 1960 in poi, recuperando i progetti speciali (mi pare i progetti speciali 26) relativi alla politica degli invasi e delle dighe all'interno della nostra regione calabrese. Purtroppo, non abbiamo raggiunto grandi risultati e potrei fare l'elenco degli appuntamenti mancati. Sembrava che questa diga avesse un diverso percorso e un diverso destino rispetto alle altre programmate con uno scadenziario ricordato anche nella mia interpellanza che, come lei ha giustamente detto, è dell'aprile 1998.

Lei ha fatto riferimento agli incontri avvenuti tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell'ambiente e alle conclusioni finali. Signor Presidente, signor sottosegretario, molte volte — per esperienza ho qualche elemento di giudizio — quando si raggiungono queste conclusioni tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell'ambiente, si tratta di un fatto miracoloso.

Si è raggiunto questo obiettivo anche grazie all'impegno del consorzio di bonifica che ha svolto un lavoro in termini dinamici e, a mio avviso, positivi. Ma vi è un grosso problema, signor sottosegretario.

Non vorrei che quando l'iter sarà stato completato, quando saranno state adempiute le prescrizioni, a conclusione dei lavori, si ponesse ancora il problema della ditta. La questione, infatti, è sorta con l'impresa Italstrade la quale, ad un certo momento, ha sospeso inspiegabilmente i lavori. Questo, peraltro, dopo aver incassato le anticipazioni per le espropriazioni e a norma di legge. L'intervento del Ministero dell'ambiente ed il VIA sono stati assunti come alibi. Per la sospensione dei lavori e la chiusura del cantiere, cioè, si è preso come alibi l'intervento della commissione con la valutazione di impatto ambientale.

Signor sottosegretario, si tratta di una storia vecchia. Presidente, sto concludendo; la ringrazio per avermi mostrato il campanello, anche perché noto che è stato lucidato...

Le imprese agiscono in questo modo: prendono gli anticipi e poi sospendono i lavori. Molte volte sono venute in Calabria ditte ed industrie le quali hanno beneficiato dei vantaggi e degli incentivi e poi hanno lasciato i lavori. Da qui la desertificazione e le ciminiere rimaste inutilizzate e senza destino.

Onorevole Calzolaio, mi ha fatto piacere che mi abbia risposto lei, ma la mia interrogazione era diretta al Presidente del Consiglio dei ministri. Quello che ho posto non è un problema del Ministero dell'ambiente o di quello dei lavori pubblici, né si tratta di una raccomandazione rivolta da parlamentari al Governo: è un problema del Presidente del Consiglio e del Governo nel suo complesso, perché parliamo di un'opera vitale per il destino della Calabria. Per questo invitiamo lei, ma soprattutto sollecitiamo l'esecutivo, ad assumersi, nel suo complesso, le proprie responsabilità affinché, conclusa la fase delle prescrizioni, l'opera non venga ancora dilazionata nel tempo, essendosi prestata attenzione alle speculazioni delle imprese e, soprattutto, ai nuovi trabocchetti che si preparano.

Per questi motivi posso ritenermi soddisfatto per gli aspetti sui quali mi ha risposto, mentre lo sono meno perché

avrei voluto un maggiore impegno da parte non solo del suo Ministero, ma del Governo nel suo complesso. Mi auguro che il futuro possa fare giustizia di quanto lei ha detto e delle preoccupazioni che ho espresso.

**(Trasporto di rifiuti  
attraverso il Sud Tirolo)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Boato n. 3-01037 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 5).

Il sottosegretario di Stato per l'ambiente ha facoltà di rispondere.

VALERIO CALZOLAIO, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in riferimento all'interrogazione presentata dagli onorevoli Boato, Turrone, De Benetti, Scalia e Galletti, concernente il transito di rifiuti, vorrei in primo luogo scusarmi per il ritardo con il quale la risposta è stata predisposta dagli uffici. Mi scuso sia per una questione più generale di rapporti istituzionali, sia, più specificamente, con riferimento al merito della risposta. Infatti, nel corso di questi oltre due anni, è stato emanato un decreto ministeriale, il n. 370 del 3 settembre 1998, che ha modificato le competenze, statali e regionali, sulla materia oggetto dell'interrogazione. Prima dell'emanazione del decreto, quando l'interrogazione è stata presentata, le competenze del Ministero dell'ambiente prevedevano: l'emanazione dei decreti di congruità delle fideiussioni prestate a favore dello Stato italiano dalle società che intendevano esportare rifiuti all'estero; l'effettuazione di controlli congiunti dai carabinieri del nucleo operativo ecologico sulla documentazione della società dopo che i trasporti fossero stati eseguiti e fossero giunti al Ministero i certificati di avvenuto corretto smaltimento o recupero; infine, l'emissione dei decreti di liberazione delle polizze fideiussorie.

Successivamente all'emanazione del decreto ministeriale 3 settembre 1998, n. 370, intitolato: «Regolamento recante

norme concernenti le modalità di prestazione della garanzia finanziaria per il trasporto transfrontaliero di rifiuti», tali competenze sono state trasferite alle regioni che, peraltro, erano già le autorità competenti ad autorizzare l'importazione e l'esportazione dei rifiuti, ai sensi del regolamento del Consiglio dell'Unione europea del 1993 sulla stessa materia.

In particolare, per quanto riguarda le procedure di controllo delle documentazioni di viaggio, esse vengono svolte dalle regioni che, nel caso di esportazione o importazione di rifiuti, sono competenti a ricevere le richieste di autorizzazione. La disciplina del trasporto ferroviario dei rifiuti è regolata, invece, dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 giugno 1991, n. 308, ed è equiparata a quella del trasporto delle merci pericolose per ferrovia. Tali normative non prevedono la possibilità di vietare le spedizioni di rifiuti, se non nel caso in cui esse si configurino come casi di traffico illecito oppure in contrasto con i piani di gestione (articolo 4, comma 3, e articolo 7, comma 4, del regolamento comunitario n. 259 del 1993).

Conseguentemente, non sembra possibile condizionare, ai sensi della normativa vigente, né la scelta del percorso né quella del vettore, non essendo peraltro applicabile, per i rifiuti destinati al recupero, il principio di prossimità sancito a livello comunitario per i rifiuti destinati allo smaltimento.

La questione posta dagli onorevoli interroganti è, tuttavia, di grande rilievo e può certamente essere trasferita a livello nazionale e comunitario, posto che, oltre all'inquinamento connesso al traffico su gomma, di cui purtroppo fatti e dati recenti confermano la gravità, vanno considerati anche i rischi di incidenti che possono essere di rilievo ben maggiore.

La normativa tecnica sul trasporto dei rifiuti è attualmente in fase di predisposizione nell'ambito dell'attuazione del decreto legislativo n. 22 del 1997, il cosiddetto decreto Ronchi; è ovvio che suggerimenti e proposte che emergessero a livello parlamentare sarebbero tenuti in

debito conto dal Governo e, in particolare, dal Ministero dell'ambiente, responsabile della predisposizione di tale normativa tecnica.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Boato ha facoltà di replicare.

**MARCO BOATO.** Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario di Stato Calzolaio per la sua risposta.

Per quanto attiene alle questioni specifiche che, insieme con altri colleghi del gruppo misto-verdi-l'Ulivo, anche su sollecitazione dei verdi del nord e del Sud Tirolo, avevamo posto, mi dichiaro soddisfatto relativamente alla parte tecnica di competenza del Ministero dell'ambiente; ringrazio il sottosegretario Calzolaio della puntualità del suo intervento ed anche delle scuse che ha espresso all'inizio della sua risposta per il singolare ritardo della risposta stessa, visto che la nostra interrogazione reca la data del 29 aprile 1997.

Dal punto di vista normativo, è vero ciò che ha affermato l'onorevole Calzolaio riguardo all'intervenuto trasferimento di competenze dopo il decreto ministeriale n. 370 del settembre 1998; sono corretti anche i riferimenti che il sottosegretario ha fatto sia al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 308 del 1991, sia al regolamento comunitario n. 259 del 1993.

Il motivo per il quale mi dichiaro insoddisfatto — ma non nel senso banale dell'interrogante che replica al rappresentante del Governo e che, in qualche modo, deve dichiarare la sua insoddisfazione per mantenere, nell'ambito della stessa maggioranza, una dialettica Governo-Parlamento — è lo scarso rilievo della parte conclusiva, importante e positiva, della risposta del sottosegretario di Stato per l'ambiente.

I problemi che abbiamo sollevato nella nostra interrogazione, presentata oltre due anni fa, sono ulteriormente, enormemente aumentati nel corso di questi due anni.

Sono aumentati rispetto alla specificità del traffico transfrontaliero di rifiuti — sia

quelli che comportano l'autorizzazione, sia quelli cosiddetti non pericolosi che non comportano un obbligo di autorizzazione — nel quadro di un aumento spaventoso e di un prevedibile ulteriore spaventoso aumento del trasporto in generale di merci lungo l'asse del Brennero (questo era poi l'oggetto specifico della interrogazione, anche se problemi analoghi si pongono pure con riferimento ad altri assi autostradali).

Vorrei evidenziare il fatto che uno studio effettuato su incarico della Comunità europea ha dimostrato che, per quanto riguarda il Brennero, si prevede entro il 2010 un aumento del 31 per cento di passeggeri (non è questa tuttavia la materia che ci riguarda) e del 63 per cento di merci. Nell'ambito di questo aumento complessivo vi è purtroppo da immaginarsi e da prevedere che, se le cose resteranno come sono attualmente, vi sarà un ulteriore incremento anche dei trasporti di materiale inquinante.

Pur essendo questa un'occasione molto contingente trattandosi dello svolgimento di una interrogazione (in questa sede, tra l'altro, non si possono stabilire in pochissimi minuti gli indirizzi della politica generale del Governo), suggerirei al sottosegretario per l'ambiente — nell'ambito anche di una responsabilità collegiale di Governo — di farsi carico in modo più esplicito sia delle problematiche puntualmente riferite al tema della interrogazione (che l'onorevole Calzolaio ha evocato nella parte finale della sua risposta), sia, per quanto riguarda proprio il Ministero per l'ambiente — in relazione al lavoro del Ministero dei trasporti, da una parte, e di quello dei lavori pubblici, dall'altra —, delle tematiche più complessive che riguardano lo spaventoso aumento del trasporto merci su gomma rispetto alle prospettive di un trasferimento di questo trasporto su rotaia; prospettive che sono ovviamente legate ad un cambiamento radicale del sistema fiscale, del sistema tariffario della politica dei trasporti nel nostro paese.

Sarei poco delicato e poco amichevole — voglio invece essere rispettoso ed ami-

chevole — nei confronti del mio amico Calzolaio se facessi carico a lui in questo momento del complesso della problematica che ho voluto evocare. Tuttavia, la nostra interrogazione — specialmente nel secondo quesito — faceva riferimento a questo tipo di problemi più generali.

Mi auguro pertanto che la sensibilità e del sottosegretario Calzolaio personalmente e del Ministero dell'ambiente nell'ambito di una collegialità di Governo possa svilupparsi più ampiamente su questi problemi nel prossimo futuro.

### ***(Discariche del Basso Varesotto)***

PRESIDENTE. Passiamo alla interrogazione Volontè n. 3-02369 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 6*).

Il sottosegretario di Stato per l'ambiente ha facoltà di rispondere.

VALERIO CALZOLAIO, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente*. Mi accingo a rispondere alla interrogazione n. 3-02369 dell'onorevole Volontè, che è stata presentata circa un anno fa per sottoporre all'attenzione dei Ministeri dell'ambiente e della sanità i problemi ambientali legati alla presenza di alcune discariche nelle province di Varese e di Como e, più precisamente, di tre discariche dismesse nella provincia di Como e della grande discarica di Gorla Maggiore.

Con tale interrogazione l'onorevole Volontè chiede sia un intervento di quei ministeri affinché sia scongiurata la realizzazione di nuovi siti di trattamento dei rifiuti o l'ampliamento di quelli esistenti nella zona, sia un monitoraggio completo dell'area al fine di assicurare le popolazioni circa i rischi per la salute e sul degrado ambientale.

Premesso che in materia di autorizzazione alla realizzazione-gestione di impianti di smaltimento e di controlli sono competenti rispettivamente la regione Lombardia e le province citate, ho cercato comunque di raccogliere informazioni e documentazioni che qui riassumo.

L'area in cui sono ubicate le discariche dismesse (quelle di Vigna Nuova, di Boschi Ramascioni e di Mozzate 3) ricade nella provincia di Como. Preciso che si tratta di discariche non più attive; infatti, quella di Mozzate-Vigna Nuova, che rappresenta il più vecchio impianto della zona, è chiusa dal 1984; quella di Mozzate-Boschi Ramascioni è stata chiusa nel gennaio 1996; e quella di Mozzate 3 è stata chiusa nel gennaio del 1993 e non è considerabile come un impianto a sé stante, configurandosi come il lotto della discarica di Gorla Maggiore la quale — attualmente è in esercizio — si trova nella provincia di Varese. Quest'ultimo impianto è stato autorizzato con deliberazione della giunta regionale della Lombardia del 1992. Tale deliberazione approvava anche il progetto generale e il primo lotto di riempimento. In seguito, con successive deliberazioni del 1993, 1995 e 1997 sono state approvate la realizzazione e la gestione, rispettivamente, del secondo, terzo, quarto e quinto lotto di discarica. Attualmente è in esercizio il quarto lotto.

Il predetto provvedimento di pianificazione provinciale non prevede per l'area in parola ulteriori siti di trattamento dei rifiuti, quali discariche residuali di ceneri tossiche o altri impianti interprovinciali, mentre le previsioni contenute nel piano provinciale di Como e nei successivi studi di localizzazione considerano la localizzazione di una discarica residuale nel comune di Mozzate, ubicata nell'ultimo settore dell'unico grande invaso della citata discarica di Gorla Maggiore attraversato dal confine tra le province di Varese e di Como.

Le verifiche e i controlli effettuati con periodicità sui siti di discarica sopra richiamati ed oggi esauriti relativi alla gestione post-chiusura non hanno nel tempo evidenziato problematiche riconducibili a fenomeni di inquinamento o danno ambientale significativi. Con riferimento ai disagi lamentati dalla popolazione, dallo studio condotto dalla ASL della provincia di Varese nel febbraio del 1998 relativo all'analisi della qualità del-

l'area nel polo delle discariche dei rifiuti solidi urbani nei comuni di Mozzate, Gorla Maggiore, Gorla Minore e Cislago, non risulta che si producano inquinamenti tali da provocare danni sanitari significativi alla popolazione. Comunque, in ordine all'esigenze di un monitoraggio completo ed esatto nell'area, informo che tale attività è espressamente prevista dal protocollo di intesa stipulata nell'aprile del 1993 tra i comuni di Mozzate e Gorla Maggiore e le province di Como e di Varese.

Il programma di monitoraggio ricomprendente l'intera area gravata dagli impianti posti al confine tra le suddette due province è stato disatteso dal comune di Mozzate che ha provveduto a effettuare interventi di monitoraggio autonomi limitati unicamente all'impianto localizzato nel proprio territorio (l'impianto situato in località Boschi Ramascioni).

Il protocollo di intesa poneva in particolare evidenza i problemi del coordinamento tecnico delle operazioni di riempimento, della viabilità di accesso alle discariche, del monitoraggio ambientale, della bonifica del territorio, dei corsi d'acqua e dell'ambiente.

Tale protocollo — come detto — non è stato portato ad esecuzione, ma successivamente in vista del comune perseguimento della cura degli interessi pubblici connessi alla salvaguardia e alla tutela dell'ambiente, attesa la necessità di un'azione coordinata tra i comuni di Mozzate e di Gorla Maggiore per le specifiche questioni del monitoraggio ambientale, è stato predisposto un nuovo schema di accordo fra gli enti locali per la risoluzione e la definizione dei problemi emergenti e la cessazione di ogni pregresso contenzioso. In particolare, in ordine alle problematiche connesse con il monitoraggio ambientale, è stato attivato un tavolo di lavoro tra le parti per elaborare e realizzare un progetto di monitoraggio ambientale e delle acque che risponda alle reciproche ed effettive esigenze di tutela e di risanamento ambientale demandando la puntuale definizione delle modalità della predetta attività di

monitoraggio ad un comitato paritetico composto dai sindaci dei due comuni che dovrà procedere all'unanimità, previa ratifica delle relative determinazioni da parte degli organi collegiali delle rispettive amministrazioni comunali, anche per quel che concerne la conseguente destinazione delle risorse.

Nello stesso accordo il finanziamento sarà costituito da un fondo comune vincolato finanziato dagli stessi comuni con l'impegno a suddividere quanto residui, a monitoraggio terminato, proporzionalmente alle quote versate, fermo restando il fatto che tali fondi dovranno essere comunque vincolati ad iniziative di carattere ambientale.

Da quello che risulta il comune di Gorla Maggiore ha predisposto, sulla base del precedente documento, il piano di monitoraggio dell'intera area dandone corso in collaborazione con il presidio multizonale di igiene e profilassi di Varese secondo le metodologie deliberate dalla giunta regionale, la quale stabilisce, oltre ai requisiti minimi e alla documentazione richiesta per la progettazione di discarica controllata per rifiuti solidi urbani e assimilabili, anche la metodologia di controllo per la gestione e la protezione ambientale delle discariche di rifiuti solidi urbani.

Dal 1996 il presidio multizonale di Varese effettua controlli sulla qualità dell'area per quanto attiene ad alcuni parametri previsti dal piano di monitoraggio. Questa è la situazione attuale.

Ovviamente, leggendo la nota predisposta dagli uffici è stato anche possibile rendersi conto che questo problema ricorre in varie località italiane visto che in Italia i corsi d'acqua tendono ad essere utilizzati come confine amministrativo e le discariche tendono ad essere localizzate al confine tra province diverse (ci sono molti contenziosi in varie parti d'Italia). Mi pare che sia stata manifestata più recentemente una volontà dei due comuni di collaborare per evitare che prosegua questo contenzioso.

Per quanto riguarda, invece, più in generale, i problemi di programmazione e

pianificazione, è la regione a dover effettuare l'atto indispensabile di indirizzo politico ed amministrativo: credo che la regione Lombardia stia predisponendo il piano.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare.

**LUCA VOLONTÈ.** Signor Presidente, sono molto soddisfatto per la risposta del sottosegretario Calzolaio, all'attenzione del quale in questa sede voglio soltanto ricordare la peculiarità della zona: questi paesi adiacenti alle discariche si trovano infatti in una situazione particolare, in quanto appartengono al bacino del fiume Olona, nel quale vi sono problemi di inquinamento che si trascinano da molto tempo oltre che problemi causati da varie alluvioni. È un aspetto che ho aggiunto soltanto quale elemento per una riflessione ulteriore, affinché l'amministrazione pubblica statale (non locale in questo caso) possa tenere sotto controllo tale situazione.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

#### **Approvazione in Commissione.**

**PRESIDENTE.** Comunico che nella seduta di oggi, mercoledì 2 giugno 1999, in sede legislativa, la XIII Commissione permanente (Agricoltura) ha approvato il seguente progetto di legge:

«Disciplina delle "strade del vino"» (approvato in un testo unificato dalla XIII Commissione permanente della Camera dei deputati, modificato dalla IX Commissione permanente del Senato, con modificazioni) (509-946-1176-1518-3490-B).

#### **In morte dell'onorevole Massimo Chiaventi.**

**PRESIDENTE.** Comunico che in data odierna è deceduto l'onorevole Massimo

Chiaventi, già membro della Camera dei deputati nell'XI legislatura.

La Presidenza della Camera ha già fatto pervenire ai familiari le espressioni della più sentita partecipazione al loro dolore, che desidera ora rinnovare anche a nome dell'Assemblea.

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

**PRESIDENTE.** Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Giovedì 3 giugno 1999, alle 9:

#### *1. — Discussione del disegno di legge:*

S. 3978 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 aprile 1999, n. 110, recante autorizzazione all'invio in Albania ed in Macedonia di contingenti italiani nell'ambito della missione NATO per compiti umanitari e di protezione militare, nonché rifinanziamento del programma italiano di aiuti all'Albania e di assistenza ai profughi (Approvato dal Senato) (6079).

— *Relatore:* Gatto.

#### *2. — Discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

POZZA TASCA ed altri; CORDONI ed altri; MARTINAT ed altri; TRANTINO; NARDINI ed altri; DI CAPUA ed altri; GAMBALE; MUSSI ed altri; CORDONI ed altri; CORDONI ed altri; SCHMID ed altri; BARRAL e BALOCCHI; SAONARA; BERGAMO; PRESTIGIACOMO ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; NARDINI ed altri: Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città (259-599-734-833-896-1170-1363-1938/ter-

2207/bis-2208-2696-2838-3385-3685-3871-4624-5287).

— *Relatore*: Cordoni.

3. — *Discussione della proposta di legge costituzionale*:

TREMAGLIA ed altri: Modifica all'articolo 48 della Costituzione concernente l'istituzione della circoscrizione Estero per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani residenti all'estero (*Seconda deliberazione*) (5186-B).

— *Relatore*: Cerulli Irelli.

(ore 14,30)

4. — Interpellanze urgenti.

**La seduta termina alle 18,20.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

---

*Licenziato per la stampa alle 20,05.*