

Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero per i beni culturali, venne recepito un parere emesso dal comitato per la valutazione d'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente sul sistema MO.SE.; vorrei ricordare che si trattava di un parere negativo con prescrizioni. Dunque, come prevede la legge, il parere venne recepito con decreto del Ministero dell'ambiente, di concerto con il ministro dei beni culturali. Successivamente, il TAR del Veneto, per vizi formali — sottolineo che non si tratta di vizi sostanziali, perché ciò non rientrerebbe nei compiti di un TAR —, abolì il decreto di recepimento e non la valutazione di impatto ambientale, che resta ed è negativa. Abolì semplicemente il decreto. Questo non vuol dire che la valutazione di impatto ambientale sia esaurita. La valutazione di impatto ambientale resta, in tutti i casi, sia ai sensi della vecchia legislazione sia, soprattutto, ai sensi della legge obiettivo approvata dall'attuale maggioranza. Quindi, non si tratta di una legge dei precedenti Governi di centrosinistra. È una legge voluta dall'attuale maggioranza, che, all'articolo 17, comma 2, recita testualmente: il procedimento di valutazione di impatto ambientale è obbligatorio e vincolante per tutte le opere ad esso soggette a norma delle vigenti disposizioni.

Il sistema MO.SE., inserito — come è noto — non da noi ma dall'attuale maggioranza fra le opere strategiche di interesse nazionale, ai sensi della legge obiettivo è una delle opere che deve essere soggetta a valutazione di impatto ambientale.

Non vi va bene la valutazione di impatto ambientale fatta nel 1998, perché sono intervenuti altri fattori? Ne citerò anch'io alcuni, intervenuti nel corso di questi ultimi anni. Tuttavia, non si può assolutamente saltare un pezzo essenziale delle procedure previste dalla legge, anche perché vorrei ricordare — e anche questo desidero rimanga agli atti — che si tratta di un'opera del valore stimato di quasi 8 mila miliardi di vecchie lire. È noto, peraltro, che fra la cifra preventivata ed il costo finale, normalmente nei lavori pub-

blici ci sono svariati adeguamenti dei costi in corso d'opera. Vorrei ricordare, inoltre, che quest'opera è attribuita in concessione diretta; cioè non è frutto di una gara. È frutto di una concessione — ripeto — diretta. E una parte considerevole dei subappalti verranno assegnati attraverso concessione diretta da parte di un concessionario privato e non saranno soggetti, diciamo così, alle more di una legge.

E voi volete che per un'opera data in concessione diretta, del valore di 8 mila miliardi, in caso di procedura non corretta, non ci sia qualche intoppo nel corso del decennio in cui prevedete di ultimarla? Lo dico per il bene della mia città, e perché voglio che si intervenga per la mia città. Ma bisogna assolutamente intervenire con procedure corrette. Trucchi e aggiramenti — insisto — per un'opera del valore di 8 mila miliardi non sono e non saranno assolutamente consentiti da nessuno. Tanto è vero che nel voler abbreviare a tutti i costi le procedure, soprattutto quelle legate alle opere complementari, sono incorsi nell'ira degli enti locali i quali, vorrei ricordarlo, hanno presentato al TAR del Veneto l'impugnativa contro la procedura usata fino ad ora.

In altre parole, quest'opera è in questo momento *sub iudice* da parte non solo del TAR ma anche delle associazioni ambientaliste ed è ancor di più *sub iudice* perché nell'ultima riunione del comitato per Venezia del 4 febbraio del 2003 gli enti locali veneziani si sono rifiutati di esprimere il loro parere, dal momento che non hanno ancora tutti gli elementi necessari da un punto di vista progettuale, ossia tutti gli ultimi aggiornamenti, per poter esprimere un loro parere. Infatti, nella riunione del comitato per Venezia che voi avete convocato per domani, gli enti locali, a meno di clamorosi colpi di scena, non esprimeranno la loro valutazione, con ciò mettendo in discussione quanto previsto dall'articolo 3 della legge n. 139 secondo il quale — insisto — i pareri del Comune di Venezia e di Chioggia sono obbligatori altrimenti non è assolutamente possibile andare avanti.

Vorrei affrontare rapidamente un altro punto perché è oggetto di discussione e so che il sottosegretario è persona attenta e non mancherà di riferire al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi. Io non so chi glielo abbia spiegato al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi che verrà nei prossimi giorni a Venezia ad inaugurare il MO.SE. Il Presidente del Consiglio non può venire a inaugurare il MO.SE. a Venezia, perché quest'ultima è ancora in fase di progettazione esecutiva. Come fa ad inaugurare un'opera che si trova ancora in fase di progettazione? Il Presidente del Consiglio verrà semmai ad inaugurare una diga foranea, opera complementare-beffa, che avevamo chiesto noi come alternativa al MO.SE. Capisco che la propaganda è cosa bellissima, ma si eviti — lo dico per il bene del nostro paese; lo sto dicendo veramente e non sto ironizzando — che il Presidente del Consiglio faccia una figura così barbina, per cui viene a Venezia convinto di inaugurare un'opera che ancora non c'è.

Venezia sa queste cose e non i giornali nazionali ai quali si può raccontare di tutto, come spesso succede.

Quando il Presidente del Consiglio arriverà a Venezia, noi veneziani sapremo benissimo che non sta inaugurando il MO.SE. — perché questo è ancora in fase di progettazione — ma verrà ad inaugurare un'opera complementare, per alcuni addirittura considerata come un'opera alternativa al MO.SE. Evitiamo la beffa e il danno per il nostro paese; lo dico io, esponente dell'opposizione, che potrei divertirmi su una cosa di questo genere. Lo dico — ripeto — per il bene del paese, per evitare che si cada nel ridicolo.

Vede, signor sottosegretario, io sarei anche prudente, perché soprattutto nel corso di queste settimane stanno ormai moltiplicandosi le prese di posizione del mondo scientifico — quindi non più la politica ma il mondo scientifico — e tutte cominciano a considerare il MO.SE. come un'opera vecchia.

Come ormai tutti sanno, il MO.SE. è un'opera che abbiamo ereditato dall'ingegneria e dall'idea della laguna degli inizi

degli anni ottanta ed è un'opera che, come è noto, era stata concepita pensando all'evento eccezionale di marea, quello che succede una volta ogni vent'anni, trent'anni, cento anni: si pensava, appunto, al 1966. Il problema vero con cui convive la mia città non è più quello di quell'unico grande evento, ma il fatto che si moltiplicano le acque alte che raggiungono i 100, 110, 120 centimetri, quelle cioè che rendono difficile la vita a noi per lunghi periodi di tempo.

Il MO.SE. per quelle acque alte non serve assolutamente a niente, perché è stato pensato, appunto, per un unico evento eccezionale di marea, nel caso ci sia la catastrofe, l'acqua alta a 1,96 metri come nel 1966: ma dai 110, dai 120 centimetri quell'opera non ci salva. In questo senso, vorrei segnalarle e segnalare al Parlamento, per chi avrà la bontà di leggere questi atti, tre studi scientifici pubblicati proprio in queste settimane. Il primo è presentato dal CNR ed è uscito nel gennaio del 2003. Mi limito a leggere semplicemente una frase che renderà ancor più evidente come il MO.SE. sia ormai superato. Il CNR dice che sia per il MO.SE., che per gli interventi diffusi — nel caso ci fosse l'innalzamento eustatico previsto dalla IPPC, noto organismo dell'ONU (quindi, non c'entra niente con la politica) — basterebbe un innalzamento del livello marino di una trentina di centimetri per mettere in crisi il sistema.

Ci si troverebbe allora, entro qualche decennio, davanti alla necessità di dover separare la laguna dal mare mediante opere che permettano alla superficie lagunare di restare ad un livello inferiore a quello del mare esterno durante periodi anche lunghi. In questo caso il MO.SE., se fosse già stato costruito, darebbe solo una protezione illusoria, che non eviterebbe allagamenti parziali, i quali si prolungherebbero anche durante intere giornate. Questo è il parere rilasciato dal CNR.

A questo studio del CNR si aggiunge un ulteriore studio dell'ENEA, svolto in collaborazione con la fondazione Mattei e con il Ministero dell'ambiente. Anche questo studio — in aggiunta ad una ricerca

effettuata dal dottor Vincenzo Ferrara intitolata « I problemi di impatto ambientale dei cambiamenti climatici in Italia » —, per quanto attiene l'area dell'alto Adriatico, in particolare tutta la fascia che va da Ravenna a Trieste, dà valutazioni analoghe a quanto precedentemente indicato dal CNR. Non è un caso che in questo studio dell'ENEA si sia parlato della piana di Fondi; desidererei — e questo il Governo può chiederlo — che l'ENEA facesse una analoga proiezione sulle conseguenze per la fascia che va da Ravenna a Trieste. Quindi, nell'anno 2100, cercheremmo di capire cosa potrà succedere per quanto riguarda quella fascia. Il Presidente di turno Biondi mi fa un cenno come a dire: « Ma come nel 2100 »? Certo, signor Presidente, l'opera MO.SE. infatti, a detta del proponente — si legga lo studio di impatto ambientale — è stata concepita per resistere cento anni, appunto fino al 2100. Queste previsioni sono state messe in risalto da eminenti scienziati del CNR, dall'ENEA e dal professor D'Alpaos, il massimo esperto dell'università di Padova in materia di studio della laguna di Venezia. Anche questo professore — sono in possesso dell'articolo, ma per limiti di tempo non lo leggerò — ha affermato che di fronte a questa situazione il MO.SE. è da considerarsi un'opera di vecchia concezione e non serve assolutamente a niente.

Signor sottosegretario, dovete sottoporre il MO.SE. ad una rivisitazione progettuale, perché così com'è stato concepito nell'arco di questi decenni, di fronte a tali previsioni di innalzamento del mare, si dimostrerà un'opera assolutamente inutile.

In data 18 febbraio voi stessi avete presentato al comune di Venezia un ulteriore studio sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture dei trasporti, dal magistrato alle acque di Venezia e dal consorzio « Venezia nuova ». In questo caso voi proponete un'ulteriore modifica del progetto, anche delle opere complementari. Voi stessi affermate che attuare queste opere — che non costano 8 mila miliardi — consente di guadagnare livelli fra i tredici e i quattordici centimetri. Come fanno i veneziani, guadagnare ulteriori tredici,

quattordici centimetri vuol dire che, senza il MO.SE., gran parte della nostra città, quando vi sono i centodieci, i centoventi centimetri non va sotto il livello. Perché spendere a tutti i costi 8 mila miliardi per un'opera vecchia e messa in discussione da gran parte del mondo della scienza, quando voi stessi presentate un progetto che può permetterci di riconsiderare meglio, alla luce di questi fenomeni di ostacolo in corso, cosa sia meglio fare? Questo progetto l'avete presentato voi il 18 febbraio del 2002 e se voi lo applicate, da parte nostra vi sarà un consenso: siamo d'accordo, sono le opere che abbiamo chiesto anche noi. Inoltre, anche per voi, vi sarà tutto il tempo per poter sottoporre il MO.SE. ad una nuova revisione progettuale. Non vi dico di buttarlo via, ma di sottoporlo ad una nuova revisione progettuale. Infatti, di fronte alle previsioni svolte da organi quali l'ENEA e il CNR — al di sopra delle parti —, il MO.SE. risulta essere un'opera obsoleta.

Signor sottosegretario, vi è infine un punto scarsamente sottolineato nel corso di questi mesi e che, secondo me, non è all'attenzione dei miei colleghi, anche se in seguito, nell'ambito dell'esame degli emendamenti, lo riaffermerò con forza.

Una valutazione di impatto ambientale è necessaria anche perché, contrariamente a quanto previsto dalla legge, il MO.SE. è un'opera estremamente pesante ed invasiva.

La legge, come lei sa, signor sottosegretario, prevede che gli interventi alle bocche di porto debbano essere flessibili e reversibili (vi è scritto nella legge). Come emerge dalla lettura della vecchia legge n. 171 del 1973, anche con riferimento alla legge n. 798 del 1984 e alla legge n. 139 del 1992, vi è una certa prescrizione: le opere alle bocche di porto sono sperimentali, flessibili e reversibili.

Le cito molto velocemente qualche cifra per dirle quanto sia reversibile e flessibile il MO.SE. Il sistema MO.SE. costa: 157 cassoni di calcestruzzo armato; 146 selle di appoggio di calcestruzzo armato; 5.960 palancole metalliche di larghezza un metro e di lunghezza tra i 10 ed i 28 metri;

12.055 pali prefabbricati di calcestruzzo armato di lunghezza compresa fra i 10 ed i 19 metri; 79 paratoie di acciaio; 212 materassi di pietrame di protezione, strati di ripartizione di inerti e via seguitando; 8 milioni e 575 mila tonnellate di materiale lapideo da fonti nazionali ed estere.

Per attuare il MO.SE. dovranno essere sbancati quattro milioni e seicentomila metri cubi dal fondo della laguna di Venezia; per realizzarlo, nella zona dove noi veneziani nei giorni di festa andiamo a prendere il sole in barca, si costruirà un'isola alta 4 metri.

Questi dati sono tratti dallo studio di impatto ambientale del proponente (non li affermo io perché così risulta scritto). Questa è l'opera che, a termine di legge, dovrebbe essere flessibile e reversibile. Quando si sbancano 4 milioni e 600 mila metri cubi di laguna, si capisce che la flessibilità e la reversibilità diventano concetti abbastanza labili.

Anche per tale motivo, io, che abito a qualche centinaia di metri dal luogo in cui dovrà essere realizzato il MO.SE., chiedo una valutazione di impatto ambientale perché — mi permetta — per un'opera di tal genere, non solo io, ma tutti i miei concittadini chiedono maggior sicurezza e minor impatto ambientale, atteso che poi alla fine in quel luogo ci vivremo noi.

Come vede, le forzature, se si vuole, sono assolutamente evitabili. La procedura non è ancora completata, ma vi è tutto il tempo per poterci lavorare. Non vi diciamo «no», ma vi chiediamo di approfondirla. Nel frattempo, si dovrebbe partire con le opere complementari che voi stessi avete posto. In merito a ciò saremmo assolutamente d'accordo, ma, per piacere, evitiamo di imboccare una strada che ci porterebbe alla presentazione di ricorsi, ad uno scontro politico inutile, senza, probabilmente, alla fine ottenere niente.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Zanella. Ne ha facoltà. Anche lei abita lì vicino.

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, sono di Mestre, ma mi occupo da lunga

data dei problemi che riguardano Venezia e la sua laguna.

PRESIDENTE. Anch'io.

LUANA ZANELLA. Purtroppo, il contingimento dei tempi mi assegna pochi minuti per affrontare una questione tanto delicata che richiederebbe ben altro approfondimento. Il collega Vianello comunque ha illustrato la questione ed ha anticipato anche molte delle considerazioni che intendevo svolgere e ciò mi facilita il compito.

La risoluzione, come ha affermato il collega, impegna il Governo ad assoggettare a valutazione di impatto ambientale il progetto MO.SE. e le opere complementari che lo integrano. Come noto, con sentenza n. 1350 del 22 giugno del 2000 il TAR del Veneto ha annullato il decreto del ministro dell'ambiente, emanato di concerto con il ministro per i beni e le attività culturali, che, recependo il giudizio negativo della commissione nazionale VIA, ha bocciato il progetto.

L'opera successivamente è stata inserita nel primo piano delle infrastrutture di interesse nazionale. Il decreto legislativo n. 190 del 2002, di attuazione della legge n. 443 del 2001, meglio nota come legge obiettivo, prevede, tra l'altro, che per le opere venga espletato il procedimento di valutazione di impatto ambientale e che il progetto, comprendente lo studio relativo, venga trasmesso al ministro dell'ambiente e tutela del territorio.

La scelta effettuata dal magistrato alle acque di sottoporre le opere complementari al MO.SE. alla procedura di impatto regionale, e non statale, ci appare illegittima. E non soltanto a noi: in questo senso va anche la lettera del 29 luglio 2002 inviata dal Ministero dell'ambiente alla regione Veneto ed in questo senso si esprimono anche i comuni coinvolti — Chioggia, Venezia, Cavallino — e la provincia di Venezia. Comuni e provincia impugnano poi la valutazione di impatto ambientale regionale, contestandone sia la forma sia il contenuto. La stessa regione tra l'altro non accoglie pienamente il pro-

getto giudicato negativamente in aspetti sostanziali: la lunata prevista alla bocca di porto di Punta Sabbioni non va bene e rischierebbe di provocare riflussi di maree che inquinerebbero nuovamente e pesantemente le spiagge, così come va riprogettato l'intervento alla bocca di porto di Chioggia.

Domani scade il termine per la presentazione del parere previsto, e di cui parlava il collega, dalla legge speciale per gli enti locali sul progetto definitivo MO.SE. I comuni hanno chiesto tempo e soprattutto una profonda revisione del progetto complessivo. Hanno chiesto tempo ed il 4 febbraio hanno rifiutato di presentare il parere perché il progetto definitivo a disposizione degli enti è quello vecchio e non è stato cioè corretto rispetto alla valutazione di impatto ambientale regionale.

Inoltre, il magistrato alle acque ha recentemente presentato alla commissione consiliare competente del comune di Venezia uno studio che accoglie alcune indicazioni espresse dal consiglio comunale, storicamente peraltro, nonché da associazioni ambientaliste e da chi ai problemi relativi alla salvaguardia di Venezia da anni ed anni si interessa.

Si ammette per la prima volta la possibilità di incidere sui picchi di marea, intervenendo sulla morfologia delle bocche; viene proposta la realizzazione di un canale navigabile, per ogni bocca di porto, ed il rialzo del resto dei fondali, aprendo un nuovo scenario progettuale che va assolutamente tenuto in considerazione.

Si tratta quindi di decidere rispetto ad opere costosissime — si parla di 8 mila miliardi di vecchie lire —, anche considerando le spese di manutenzione, che sono state calcolate dal progettista, il concessionario unico consorzio Venezia nuova, in ben 9 milioni di euro all'anno.

Siamo quindi di fronte ad un'opera non soltanto di fortissimo impatto ambientale, come ricordava in precedenza il collega, ma anche costosissima e che potrebbe addirittura « inchiodare » finanziamenti utili, e forse molto più utili, da indirizzare al complesso delle opere di salvaguardia,

di rivitalizzazione economica e sociale della città, di riequilibrio rispetto a squilibri che storicamente si sono determinati nell'ambiente lagunare.

Si tratta quindi di decidere rispetto ad un intervento molto importante; non si possono prendere perciò scorciatoie, tanto meno se queste contrastano, come cerchiamo di dimostrare nella proposta di risoluzione presentata, con le leggi dello Stato.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Zanella, è stata perfettamente nei termini.

Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali della risoluzione.

(Intervento del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento. La risoluzione illustrata in modo esaustivo — e anche appassionato — dall'onorevole Vianello e dall'onorevole Zanella, che sollecita l'impegno del Governo ad assoggettare a valutazione di impatto ambientale l'opera sinteticamente definita MO.SE. a salvaguardia della laguna e della città di Venezia, unitamente alle opere definite complementari, è stata ampiamente discussa nella VIII Commissione (Ambiente) di questa Camera, tanto è l'interesse dei parlamentari alla tutela di un territorio e di una città che indiscutibilmente appartiene al mondo intero.

Purtroppo, onorevole Vianello e onorevole Zanella, il fenomeno dell'acqua alta a Venezia non si risolve con le diatribe tecnico-scientifiche di chi con professionalità si interessa di quel problema, né con la contrarietà derivante da scelte diverse da quelle proprie, ritenute le migliori, e che portano al legittimo ricorso nelle sedi di competenza (ci mancherebbe altro).

Sta di fatto però che la legge obbiettivo — la legge n. 443 del 2001 — inserisce

nell'iter approvativo la verifica di impatto ambientale da espletare con il consenso sul progetto preliminare; ma tale procedura è da seguire per le opere sprovviste di VIA che iniziano *ex novo* l'iter per la definitiva approvazione del CIPE, restando soltanto escluse le locali verifiche delle interferenze da risolvere con una conferenza di servizi per l'esame del progetto definitivo.

Il progetto MO.SE. è stato già sottoposto alla procedura di VIA, come dettagliatamente riferito nei resoconti della VIII Commissione della Camera, anche se non ve ne era bisogno ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988; ma si contesta anche la competenza regionale sulla VIA per le opere complementari, sebbene simili tipologie di interventi non siano riconducibili alle categorie di cui all'allegato I della direttiva comunitaria n. 85/337, modificata con la direttiva comunitaria n. 97/11, che prevede l'obbligatorietà della procedura di VIA di competenza statale.

Riteniamo pertanto evidente che non possa invocarsi la sussumibilità del progetto MO.SE. tra gli interventi previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988, che ha dato seguito alla succitata direttiva comunitaria, in quanto gli interventi di cui trattasi non sono costitutivi, ma complementari al progetto delle opere alle bocche di porto.

Tuttavia, pur non esistendo alcuna connessione costitutiva per un'integrazione tecnica tra le opere di regolazione degli interventi complementari, non vi è dubbio che detti interventi rientrino fra quelli previsti dalla legge regionale n. 10 del 1999 e, quindi, da assoggettare alla VIA della regione Veneto, cui è attribuita la competenza esclusiva sul giudizio della compatibilità per tali opere. Ciò avviene in quanto le opere da realizzare — che, ribadiamo, non sono collocabili tra gli interventi sottoposti alla VIA nazionale ex decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988 — sono invece riconducibili nella categoria dei lavori marittimi volti a modificare la costa mediante la costruzione di dighe, moli e lavori di

difesa dal mare, considerate dalla suddetta legge n. 10 come interventi da sottoporre alla VIA regionale.

La commissione VIA regionale, com'è noto, ha concluso la fase istruttoria in data 4 novembre 2002, dopo avere acquisito il parere del comune di Venezia, della provincia di Venezia e del comune di Chioggia, così come previsto dalla norma, e la giunta regionale ha recepito il parere della suddetta commissione in data 8 novembre 2002.

Poiché il comune di Venezia, l'amministrazione provinciale di Venezia e l'associazione italiana per il world wide fund for nature-ONLUS hanno presentato ricorso al TAR per il Veneto in merito alla realizzazione delle opere complementari, appare evidente che si debba attendere la decisione dell'organo amministrativo non senza, però, esprimere l'auspicio che ciò avvenga al più presto, con la convinzione che debba essere rispettata la tutela degli interessi legittimi di chi dissente da soluzioni tecniche formali non condivise e di chi, nella legalità e nella giustezza delle scelte, non vuole ulteriori dilazioni che consentano all'acqua alta di continuare a danneggiare Venezia.

È opportuno precisare che, dinanzi ad opere strutturali che necessitano più di un quinquennio (pare, otto anni, se non dieci) per essere realizzate, è doveroso ottemperare a tutto ciò che possa impedire errori di aspettativa nel buon fine dell'impresa.

Non è di poco conto, però, il fatto che l'inizio dei lavori possa recare beneficio economico a centinaia di lavoratori impegnati nell'impresa e, quindi, attivare il circolo virtuoso che ogni opera strutturale innesca a favore dell'economia e, quindi, della società, sempre che quest'opera sia valida nella sua finalità.

Tuttavia, ciò che conforta il Governo è la fermezza espressa dal Ministero delle infrastrutture e dalla regione Veneto sulla fattibilità e l'utilità, sia dell'opera principale sia di quelle complementari, nel rispetto dell'iter burocratico a cui si aggiunge la positiva delibera del CIPE.

Da parte del Governo, quindi, ci si augura che, se esiste una qualche legittima

riserva sull'iter da seguire, essa possa essere, al più presto, dipanata, così come è convinzione del Governo che eventuali azioni speciose non vengano messe in essere per ostacolare un rapido avvio dei lavori: allora sì che ne deriverebbe un danno a Venezia e a tutti noi.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ordine del giorno della seduta domani.

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

Martedì 25 febbraio 2003, alle 10:

1. — Svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

(ore 16)

2. — *Discussione del disegno di legge* (previo esame e votazione di questioni pregiudiziali):

Delega al Governo in materia previdenziale, misure di sostegno alla previ-

denza complementare e all'occupazione stabile e riordino degli enti di previdenza e assistenza obbligatoria (2145-A).

— *Relatore*: Maninetti.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Norme in materia di risoluzione dei conflitti di interessi (*Approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (1707-C).

— *Relatore*: Bruno.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale*:

S. 1187 - Modifiche dell'articolo 117 della Costituzione (*Approvato, in prima deliberazione, dal Senato*) (3461).

— *Relatore*: Bruno.

La seduta termina alle 20,55.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 23.