

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3265

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LOMBARDI GIOVANNI, RIPAMONTI, ALDISIO SALVATORE, PATRINI, ZANIBELLI, ALESSANDRINI, BERTÈ, BIANCHI FORTUNATO, BUTTÈ, COLOMBO VITTORINO, FERRARI GIOVANNI, GENNAI TONIETTI ERISIA, MIGLIORI, ORIGLIA, SANGALLI, AIMI, ANDREUCCI, BABBI, BARTOLE, BERSANI, BUZZI, CARRA, GORRIERI ERMANNO, MATTARELLI GINO, MARCONI, ARMANI, CIBOTTO, DEL BO, GAGLIARDI, LOMBARDI RUGGERO, MARTINA MICHELE, ROMANATO, SCHIRATTI, GALLI

Presentata il 28 agosto 1961

Integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po

ONOREVOLI COLLEGHI! — È noto che la pianura padana è la regione in Italia che meglio si presta allo sviluppo della navigazione interna attraverso il nostro massimo fiume, il Po, che fino dai più lontani tempi, ha sempre costituito la più fiorente via di traffico e di commercio dal mare Adriatico e Venezia alle città padane: Ferrara, Mantova, Cremona, Piacenza e Milano, congiunta al Po dapprima attraverso il Lambro e il Ticino e poi attraverso l'Adda.

In tempi più recenti e sulla base della rete esistente si sono susseguiti numerosi progetti e tentativi intesi a creare una complessa rete di vie d'acqua, aggiornate e convenientemente attrezzate che dovrebbero praticamente collegare al mare tutti i principali centri dell'Italia settentrionale.

L'asse fondamentale di questa rete sarebbe la cosiddetta *Dorsale Padana* e cioè una via d'acqua continua fra Trieste e Torino, passante per Venezia, Ferrara (Pontelagoscuro), Mantova (Foce Mincio), Cremona, Milano e Novara.

In relazione a quanto sopra, con regio decreto 8 giugno 1911, n. 813, fu classificata per

la seconda classe, ai sensi della legge 2 giugno 1910, n. 9, sulla navigazione interna, l'Idrovia Milano-Po-Adriatico, idrovia che venne iniziata al principio del 1919 dall'Azienda portuale di Milano, la quale venne, dopo breve tempo, soppressa con decreto 17 dicembre 1922. In conseguenza di ciò i lavori, già iniziati, vennero interrotti nel 1922 e non più ripresi.

Soltanto con la legge 24 agosto 1941, n. 1044, fu creato il Consorzio del canale Milano-Cremona-Po per la costruzione delle opere di navigazione interna del canale e dei porti di Milano e Cremona.

Tale Consorzio ha provveduto in questi anni allo studio accurato e completo dell'intero progetto dell'opera, ottenendo l'approvazione in linea tecnica delle singole tratte da parte del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e ha inoltre provveduto, in base alle direttive tecniche di una Commissione italo-svizzera costituita dai due Governi, alla compilazione di un progetto per la congiunzione di Milano al Lago Maggiore ed a Locarno.

Inoltre il Consorzio ha raggiunto di recente due realizzazioni della maggiore impor-

tanza: l'incarico dell'esecuzione dei lavori di costruzione del Porto interno di Cremona, autorizzati con decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 28 agosto 1959, Divisione XII, n. 3139, e già appaltati; l'acquisizione del patrimonio della soppressa Azienda portuale di Milano, di cui all'articolo 11 della legge citata, avvenuta in seguito al decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 19 ottobre 1960, di concerto con quello del tesoro.

Questi due fatti consentono di sperare che la realizzazione dell'annoso problema per la creazione della idrovia padana possa essere proseguita con la maggiore sollecitudine e finalmente raggiunta.

Ciò premesso ed allo scopo di mettere il Consorzio anzidetto nelle migliori condizioni per potere risolvere il problema, sembra necessario apportare alcuni ritocchi e complementamenti alla citata legge istitutiva 24 agosto 1941.

L'economia del territorio, che dovrebbe essere attraversato dal canale Milano-Cremona-Po, si è infatti in questi ultimi anni profondamente e rapidamente modificata. Viene ormai riconosciuto che l'agricoltura, anche fra le meglio sviluppate e redditizie, non può più bastare da sola alle esigenze vitali, ma richiede il sorgere di industrie che associandosi ed affiancandosi all'agricoltura diano nuovo e più valido impulso allo sviluppo dell'economia locale.

In relazione a queste esigenze il presente progetto di legge riconosce al Consorzio il diritto di espropriare, oltre le aree necessarie alle opere idrovie vere e proprie (canale, porti, scali e approdi), anche quelle occorrenti per le aree di sviluppo industriale poste lungo la linea.

Viene inoltre riconosciuta al Consorzio la facoltà, una volta approntato il piano di utilizzazione industriale delle aree, di concedere o rivendere queste, previa esecuzione dei lavori di urbanizzazione da compiersi dai comuni interessati o da appositi Consorzi.

E da osservare in proposito che la pianificazione delle aree per lo sviluppo industriale non può essere lasciata ai singoli industriali, ma deve necessariamente fare capo ad un ente di carattere pubblico che possa offrire le necessarie garanzie nell'interesse di tutti.

In questa materia sono state qui riprodotte alcune delle norme già sancite da altre leggi a favore di analoghe zone da industrializzare, come quelle portuali di Ferrara (legge 26 dicembre 1936, n. 2455), quelle del porto di Padova (legge 4 febbraio 1958, n. 158), quelle del porto di Ancona (legge 17 agosto 1960,

n. 907) e infine per l'ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera (legge 20 ottobre 1960, n. 1233).

Per quanto riguarda il finanziamento è stata prevista l'applicazione del contributo di miglioria nonché l'assunzione di mutui di favore presso la Cassa depositi e prestiti e la Cassa di risparmio delle provincie lombarde, mutui da garantirsi dai comuni e dalle provincie consorziate.

Si ritiene che i provvedimenti compresi nell'acclusa proposta di legge costituiscano una utile e necessaria integrazione delle disposizioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044.

Passando all'esame dei singoli articoli del progetto, si rileva quanto segue:

L'articolo 1 estende i poteri del Consorzio, oltre che alla costruzione del canale e dei porti di Milano e Cremona, anche ad altri porti, scali ed approdi.

L'articolo 2 tende a snellire e semplificare il funzionamento degli organi consortili, a modificazione dell'articolo 2 della legge del 1941, dando un particolare rilievo alla rappresentanza degli Enti locali.

L'articolo 3 modifica le competenze di spesa a carico degli Enti locali, dovendosi ritenere superate le disposizioni previste dal testo unico del 1913, come del resto oggi avviene a proposito delle infrastrutture stradali.

L'articolo 4 attribuisce alle opere di cui alla legge 24 agosto 1941, n. 1044, e a quelle previste all'articolo 1 della presente proposta di legge, il carattere di indifferibilità ed urgenza ai sensi della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Gli articoli 5 e 6 riguardano le aree contigue destinate allo sviluppo industriale e la relativa disciplina.

L'articolo 7 prevede la creazione di Consorzi costituiti da Comuni, Provincie, Camere di commercio ed altri enti, per lavori di attrezzatura ed urbanizzazione della zona, quali gli allacciamenti stradali e ferroviari, gli impianti di approvvigionamento di acqua ed energia per uso industriale, di illuminazione e le fognature.

Gli articoli 8 e 9 riguardano le espropriazioni degli immobili necessari per l'attuazione delle opere di navigazione e per l'urbanizzazione delle zone contigue.

L'articolo 10 riguarda i termini per la esecuzione delle opere e delle espropriazioni.

L'articolo 11 riguarda l'applicazione del contributo di miglioria di cui al regio decreto-legge 28 novembre 1938, n. 2000. La disposizione è conforme al disposto dell'articolo 11

della legge 20 ottobre 1960, n. 1233, per la zona di Venezia-Marghera.

L'articolo 12 disciplina la materia della pianificazione delle aree destinate allo sviluppo industriale a somiglianza di quanto stabilito dalla legge 20 ottobre 1960, n. 1233, per l'ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera.

L'articolo 13 autorizza il Consorzio a valersi del patrimonio e dei proventi delle retrocessioni e della rivendita delle aree industriali per i compiti previsti dalla legge istitutiva e ciò anche in armonia al disposto dell'articolo 11 della legge istitutiva e della nuova legge, nonché al concetto che il Consorzio non è un ente patrimoniale ma, un ente di costruzione che deve destinare tutti i mezzi disponibili a tale scopo fondamentale.

L'articolo 14 prevede l'accensione dei mutui colla Cassa depositi e prestiti e colla Cassa di risparmio delle provincie lombarde, a tasso di favore, con estensione della delegabilità da parte delle provincie dell'addizionale provinciale all'imposta comunale sull'industria, commercio, arti e professioni.

L'articolo 15 aggiorna quanto è disposto dall'articolo 5 della legge 24 agosto 1941, n. 1044.

L'articolo 16 è un'applicazione conforme all'articolo 43 del testo unico approvato con regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1621.

L'articolo 17 costituisce una semplificazione di quanto è disposto dal primo comma dell'articolo 16 della legge n. 1044.

La creazione di zone di sviluppo industriale è una delle maggiori aspirazioni delle popolazioni interessate alla costruzione dell'Idrovia. Un progetto di legge che ne favorisse il sorgere, realizzerebbe indubbiamente una delle esigenze più impellenti e preminenti per la rinnovazione dell'economia locale.

Onorevoli colleghi! gli scopi testé illustrati dalla proposta di legge in esame sono di tale evidenza — anche perché essi si inseriscono in una tradizione quale quella indicata dai precedenti legislativi di Porto Marghera e di Porto Corsini — che ci si augura una pronta e favorevole approvazione da parte del Parlamento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Compiti del Consorzio).

Il Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, istituito con la legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione delle opere di navigazione interna del canale Milano-Cremona-Po e dei porti di Milano e di Cremona, provvede anche alla costruzione di porti, scali e banchine nelle località attraversate dal canale.

ART. 2.

(Organi del Consorzio).

L'articolo 2 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito dal seguente:

« Sono organi del Consorzio:

- 1°) il Consiglio di amministrazione;
- 2°) il presidente ed il vice presidente;
- 3°) il Collegio dei revisori.

Il Consiglio di amministrazione è costituito da nove membri e precisamente:

- a) da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici;
- b) da un rappresentante del Ministero del tesoro;
- c) da un rappresentante del Ministero dei trasporti;
- d) da due rappresentanti della provincia di Milano;
- e) da due rappresentanti del comune di Milano;
- f) da un rappresentante della provincia di Cremona;
- g) da un rappresentante del comune di Cremona.

I rappresentanti dei Ministeri sono nominati con decreto ministeriale, quelli dei comuni e delle provincie sono nominati con deliberazione dei rispettivi Consigli.

Tutti i membri di cui sopra durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Il presidente ed il vice presidente sono nominati dal Consiglio di amministrazione nel proprio seno.

Il presidente rappresenta il Consorzio ed esegue le deliberazioni del Consiglio di amministrazione, con facoltà di assumerne tutti i poteri in caso di urgenza e salvo ratifica da parte del Consiglio medesimo.

Il vice presidente sostituisce il presidente nel caso di assenza o di impedimento.

Il Collegio dei revisori è composto di tre membri e precisamente di un rappresentante

III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

del Ministero del tesoro, di un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, nominati con decreti ministeriali, e di un rappresentante degli Enti locali di Milano e di Cremona, nominato d'accordo dalle rispettive Amministrazioni dei comuni e delle provincie.

Il rappresentante del Ministero del tesoro ha la funzione di presidente del Collegio.

Anche i membri del Collegio dei revisori durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

I rappresentanti ministeriali sono scelti fra funzionari in attività di servizio e saranno sostituiti nel caso di cessazione dal servizio.

Il Consorzio ha un segretario generale che ha veste di pubblico ufficiale e come tale assiste alle adunanze e ne redige i verbali, roga i contratti di competenza del Consorzio, custodisce gli atti del medesimo e ha poteri di certificazione in merito ad essi ».

ART. 3.

(Competenze di spesa degli Enti locali).

Il comma primo e secondo dell'articolo 4 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, sono sostituiti dai seguenti:

« Agli effetti della presente legge e con deroga a quanto è disposto dal secondo comma dell'articolo 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, i comuni e le provincie tenuti al pagamento delle spese della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, per la quota dei due quinti, sono:

a) le provincie di Milano e di Cremona;
b) i comuni di Milano e Cremona nonché gli altri comuni direttamente interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso comunque serviti.

Su proposta del Consiglio di amministrazione del Consorzio, il Ministro dei lavori pubblici, con suo decreto, approva il riparto delle spese, di cui al comma precedente.

Ogni altra disposizione in contrario è abrogata ».

ART. 4.

(Indifferibilità ed urgenza delle opere).

Le opere di navigazione, affidate dalla legge 24 agosto 1941, n. 1044, al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po e quelle indicate dall'articolo 1 della presente legge sono considerate ad ogni effetto indifferibili ed urgenti.

ART. 5.

(Facoltà di espropriazione e vincoli relativi).

Il Consorzio ha facoltà di espropriare, oltre alle aree necessarie per la sede del canale e

per tutte le sedi di porti, scali, approdi e banchine lungo la linea, ai sensi dell'articolo 3 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, anche quelle aree che, trovandosi in vicinanza dei porti, degli scali, degli approdi, delle banchine o del canale, convenga riservare per magazzini ed attrezzature o per zone da destinarsi al sorgere ed allo sviluppo di aziende industriali o commerciali.

Le aree delle zone contigue destinate agli scopi anzidetti risultano, per ogni località interessata, dalle annesse planimetrie che fanno parte integrante della presente legge.

Tali aree si intendono sottoposte a vincolo, anche agli effetti del piano regolatore, a far tempo dall'entrata in vigore della presente legge.

Lo stesso vincolo vale pei terreni destinati per la costruzione delle opere del canale Milano-Cremona-Po.

ART. 6.

(Piano generale di utilizzazione).

Le aree delle zone riservate per magazzini ed attrezzature o destinate al sorgere e allo sviluppo di aziende industriali e commerciali, saranno comprese in un piano generale di utilizzazione, da compilarsi dal Consiglio di amministrazione del Consorzio e da approvarsi con decreto del Ministero dei lavori pubblici, di concerto col Ministero dell'industria e commercio.

Alle espropriazioni di tali aree sono estese le disposizioni dell'articolo 4 della presente legge e dell'articolo 3 della legge 28 agosto 1941, n. 1044.

Gli oneri relativi agli espropri e agli acquisti degli immobili occorrenti per l'esecuzione di detto piano, per la parte riferentesi alla zona da destinarsi al sorgere ed allo sviluppo di aziende commerciali o industriali, resteranno a carico del Consorzio e ad esso rimarranno in corrispettivo gli eventuali benefici della alienazione o concessione in godimento degli immobili stessi.

ART. 7.

(Opere di urbanizzazione).

Allo scopo di favorire lo sviluppo delle aree destinate all'industria, contigue al canale, i comuni e le provincie, le Camere di commercio, industria e agricoltura e gli enti interessati possono costituirsi in Consorzio col compito di eseguire, sviluppare e gestire le opere di attrezzatura della zona, quali gli allacciamenti stradali e ferroviari, gli impianti di approvvigionamenti d'acqua e di

energia per uso industriale o di illuminazione e le fognature.

Allo scopo di coordinare la programmazione e l'esecuzione di tutte le opere, previste dalla presente legge, le deliberazioni dei predetti Consorzi, relative ai compiti, indicati nel comma precedente, devono uniformarsi al piano generale di utilizzazione, di cui al primo comma dell'articolo 5.

ART. 8.

(Indennità di espropriazione).

L'indennità da concedersi ai proprietari degli immobili da espropriare sia per l'attuazione delle opere di navigazione, sia per la industrializzazione delle zone contigue sarà ragguagliata al valore venale del terreno, tenendo conto della situazione al momento della espropriazione e della occupazione senza che possano influire le modificazioni che siano successivamente intervenute in dipendenza, sia diretta che indiretta, di opere pubbliche costruite o progettate nel porto o zona industriale, o di piani attinenti alla zona medesima.

ART. 9.

(Aree escluse dalle espropriazioni).

Sono escluse dalle espropriazioni per pubblica utilità le aree occupate da fabbricati ed impianti a destinazione industriale e servizi connessi già in attività alla data di entrata in vigore della presente legge.

Saranno pure escluse dalla espropriazione quelle aree, non destinate ad opere pubbliche, per le quali i proprietari presentino, entro sei mesi dall'approvazione del piano generale di cui all'articolo 6, un progetto di utilizzazione in proprio conforme agli scopi di sviluppo industriale della zona e del piano generale anzidetto.

I progetti di utilizzazione di cui al precedente comma dovranno essere approvati dal Consiglio di amministrazione del Consorzio e la relativa deliberazione dovrà essere sottoposta alla omologazione del Ministero dei lavori pubblici, di concerto col Ministero per l'industria e commercio.

In questo caso l'esclusione dall'espropriazione è subordinata all'utilizzazione ed entrata in funzione effettiva degli impianti approvati entro il termine che sarà stabilito dall'atto di approvazione.

Il Consiglio di amministrazione del Consorzio potrà, su ricorso degli interessati, accordare proroghe all'ultimazione e entrata in

funzione effettiva degli impianti o loro varianti, qualora le proroghe e le varianti siano da esso Consorzio riconosciute giustificate e utili.

Nel caso di mancata approvazione o di omologazione come nel caso di mancata utilizzazione ed entrata in funzione degli impianti, si fa luogo alla procedura espropriativa.

In questo secondo caso il Consorzio applicherà una penale pari a un terzo del valere dell'area da espropriare che tratterrà sull'indennità di espropriazione. Contro le deliberazioni del Consiglio di amministrazione del Consorzio è ammesso ricorso al Ministro dei lavori pubblici nel termine di trenta giorni dalla data di notifica della deliberazione.

I ricorsi dovranno essere dal Ministro predetto decisi entro sessanta giorni dalla loro ricezione, di concerto col Ministro dell'industria e commercio.

ART. 10.

(Termini di effettuazione delle opere).

I termini per il compimento di tutte le opere di navigazione interna e di industrializzazione delle aree di sviluppo industriale, previste dalla presente legge, nonché i termini per le relative procedure espropriative seguiranno il disposto della legge 10 marzo 1955, n. 102.

ART. 11.

(Contributi di miglioria).

Per le opere eseguite dal Consorzio sono imposti a carico dei proprietari interessati, e in sostituzione dei proventi, di cui agli articoli 19 e 21 del testo unico sulle disposizioni in materia di navigazione interna, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, contributi di miglioria secondo le modalità previste dal regio decreto-legge 28 novembre 1938, n. 2000.

Le somme incassate saranno interamente devolute al Consorzio, derogando, per quanto concerne quelle di spettanza dello Stato, a quanto disposto dagli articoli 16 e 20 di detto regio decreto.

ART. 12.

(Criteri informativi del piano generale di utilizzazione).

Il piano generale previsto dall'articolo 6 della presente legge, dovrà contenere, oltre ai criteri per la sistemazione delle aree e l'indicazione della relativa destinazione, anche le condizioni per la cessione delle stesse.

Il piano, ai fini delle condizioni di cessione delle aree da parte del Consorzio, deve contemplare i criteri orientativi della selezione delle iniziative di industrializzazione delle zone in rapporto:

a) all'incremento del livello di occupazione che può derivare direttamente o indirettamente, nella zona e nel territorio provinciale dell'investimento aziendale;

b) al necessario completamento dei cicli produttivi esistenti nei settori in cui operano le aziende della zona;

c) allo sviluppo delle imprese che valorizzano risorse economiche locali con riguardo anche ai prodotti agricoli;

d) all'esigenza di agevolare lo sviluppo delle aziende il cui capitale sia apportato in via autonoma da medi e piccoli operatori e, in particolare, di quelle che operino in settori complementari o sussidiari di quelli nei quali operano imprese a partecipazione statale.

Negli atti di vendita saranno previsti il vincolo di destinazione industriale ed i termini entro i quali dovranno essere attivati gli impianti, nonché la penale per i ritardi.

ART. 13.

(Impiego del patrimonio del Consorzio).

Il patrimonio attuale del Consorzio del canale Milano-Cremona-Po nonché le somme che successivamente saranno ricavate da eventuali retrocessioni dei beni espropriati o dalla vendita delle aree destinate agli impianti industriali, saranno dal Consorzio anzidetto impiegate per i compiti previsti dalla legge istitutiva e dalla presente legge.

Tale patrimonio e tali somme a norma dell'articolo 11 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, andranno a detrazione dei contributi dovuti dallo Stato e dagli Enti indicati nell'articolo stesso.

ART. 14.

(Operazioni di mutuo, relative autorizzazioni e garanzie).

La Cassa depositi e prestiti e le Casse di risparmio e i loro Istituti finanziari nonché le Sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario, sono autorizzati, anche in deroga ai relativi statuti, a concedere mutui trentacinquennali a tasso di favore al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po per la esecuzione delle opere di cui trattasi, contro garanzia, pro quota, degli Enti locali facenti parte del Consorzio con la loro fidejussione

e, sussidiariamente, mediante garanzia ipotecaria sui beni immobili appartenenti al Consorzio.

Fra i cespiti delegabili a favore della Cassa depositi e prestiti e della Cassa di risparmio, da parte delle provincie, è anche compresa l'addizionale provinciale all'imposta comunale sull'industria, commercio, arti e professioni.

Il Consorzio è anche autorizzato all'emissione di prestiti obbligazionari da garantire nei modi anzidetti.

ART. 15.

L'articolo 5 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito dal seguente:

« Tutti gli atti ed i contratti compiuti dal Consorzio del canale Milano-Cremona-Po per l'attuazione della presente legge, compresi gli atti ed i contratti di finanziamento, le prestazioni di garanzie sia personali che reali anche da parte di terzi, gli atti di consolidamento, estinzioni e revoca dei finanziamenti stessi, sono assoggettati all'imposta fissa di registro ed ipotecaria.

Ai conservatori di registri immobiliari sono dovuti gli ordinari emolumenti ».

ART. 16.

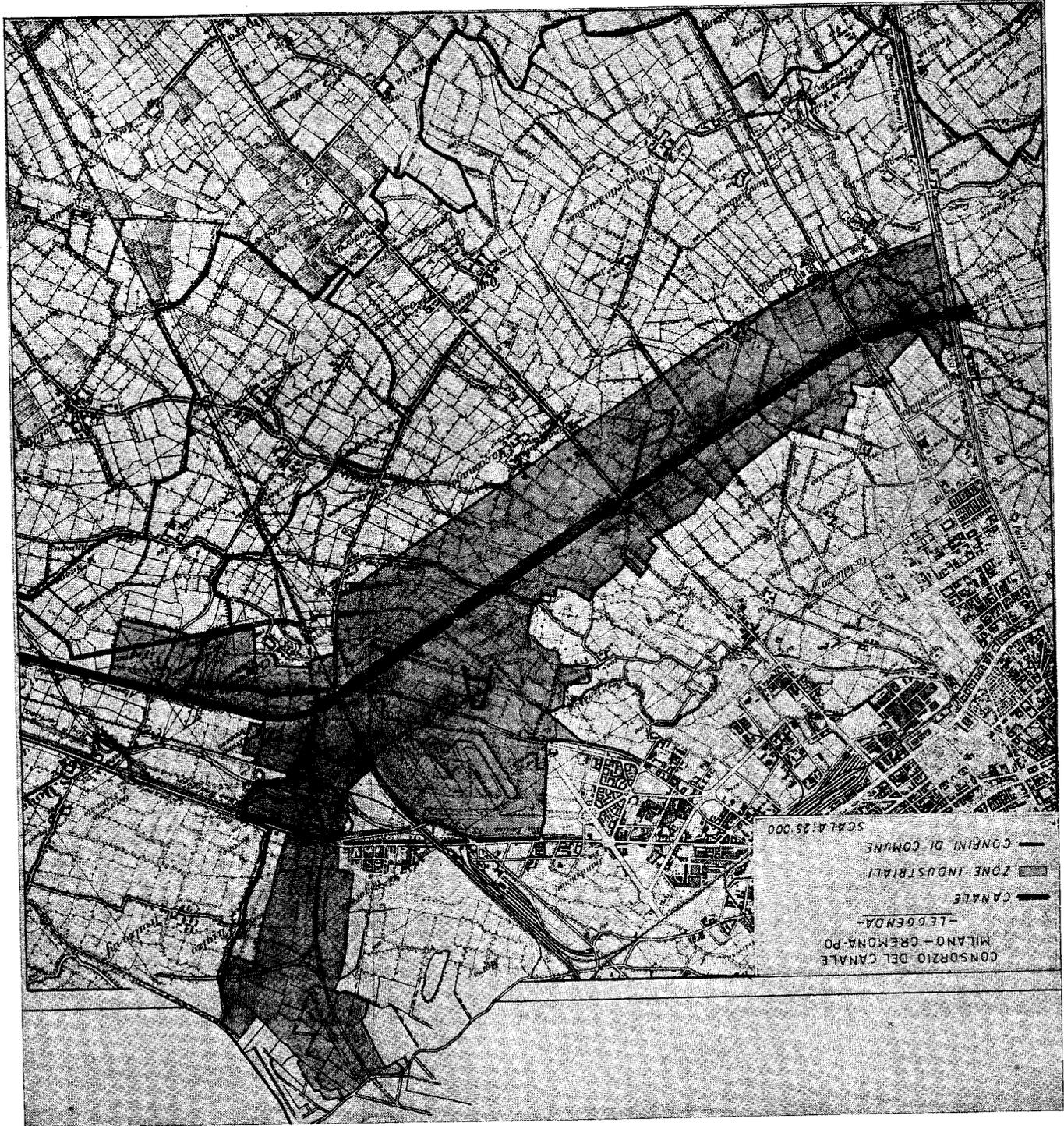
L'Avvocatura dello Stato è autorizzata ad assumere il patrocinio e la difesa del Consorzio nei giudizi attivi e passivi davanti alla Autorità giudiziaria, ai Collegi centrali, alle giurisdizioni amministrative speciali, relativamente agli atti del Consorzio stesso, ai sensi dell'articolo 43 del testo unico approvato con regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.

ART. 17.

(Statuto del Consorzio).

Il primo comma dell'articolo 16 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito dal seguente:

« Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno e delle finanze, sarà provveduto all'approvazione dello statuto del Consorzio, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge ».



CONSORZIO DEL CANALE
MILANO - CREMONA - PO
CANALE
-LEGGENDA-
ZONE INDUSTRIALI
CONFINI DI COMUNE
SCALA: 1:25.000

CONSORZIO DEL CANALE
MILANO - CREMONA - PO

— LEGGENDA —

— CANALE

— ZONE INDUSTRIALI

— CONFINI DI COMUNE

SCALA 1:25 000



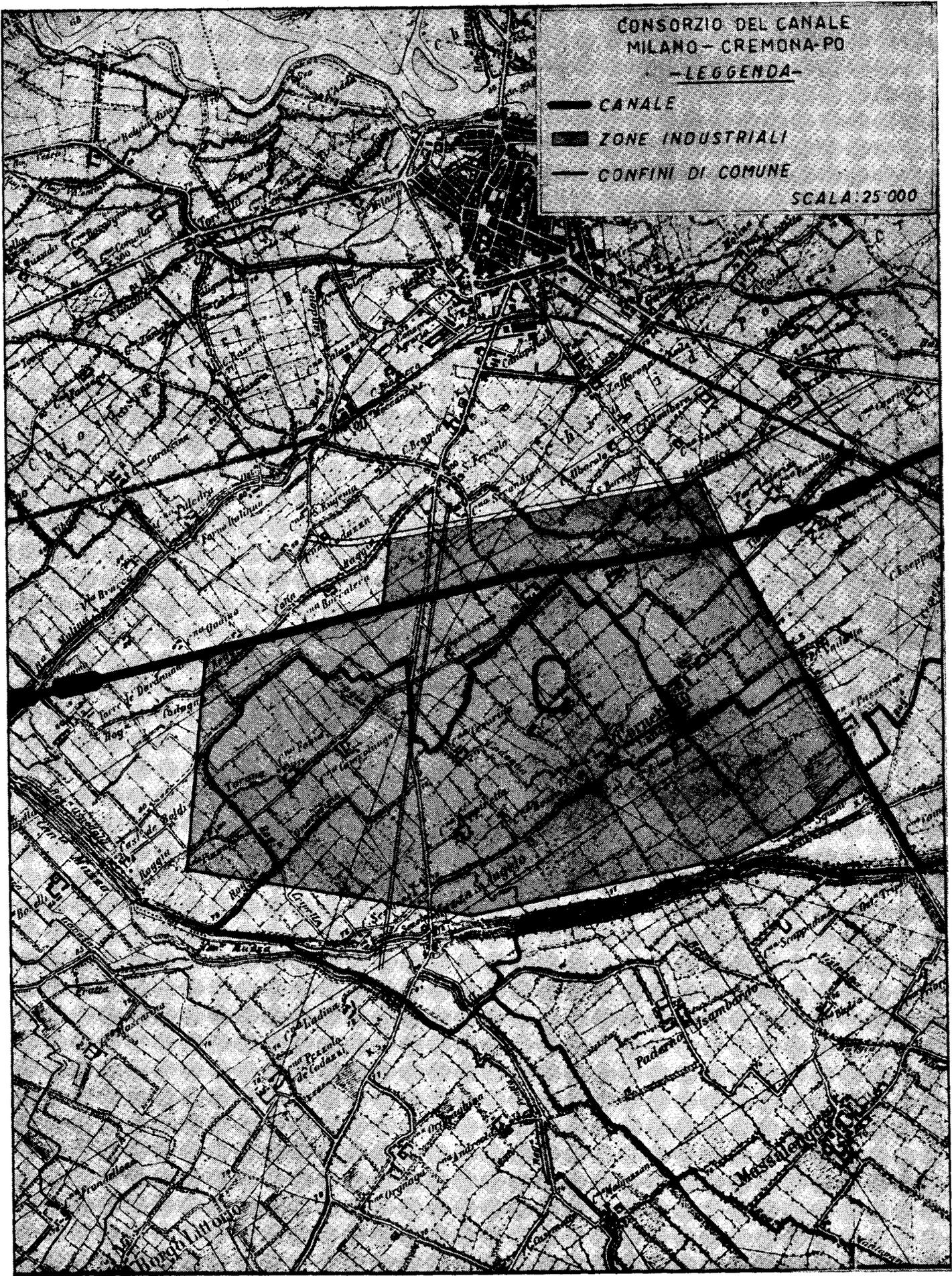


CONSORZIO DEL CANALE
MILANO - CREMONA - PO

-LEGGENDA-

-  CANALE
-  ZONE INDUSTRIALI
-  CONFINI DI COMUNE

SCALA: 25'000



CONSORZIO DEL CANALE
MILANO - CREMONA - PO
- LEGGENDA -

- CANALE
- ▭ ZONE INDUSTRIALI
- CONFINI DI COMUNE

SCALA: 25 000



CONSORZIO DEL CANALE
MILANO - CREMONA - PO

- LEGGENDA -

-  CANALE
-  ZONE INDUSTRIALI
-  CONFINI DI COMUNE

SCALA: 25'000





CONSORZIO DEL CANALE
MILANO-CREMONA-PD

LEGENDA

- CANALE
- ZONE INDUSTRIALI
- CONFINI DI COMUNE

SCALA 25 000

CONSORZIO DEL CANALE
MILANO - CREMONA - PO

— LEGGENDA —

— CANALE

▨ ZONE INDUSTRIALI

— CONFINI DI COMUNE

SCA. 1:100.000

MILANO

