

ACC 078/M1/9

10000/150/296

MISCELLANEOUS
COMMISSION
OCT. - DEC

10000/150/296

MISCELLANEOUS PROJECTS, ECONOMIC
COMMISSIONER, NORTH ITALY
OCT. - DEC. 1945

078/M1/9/PWU

MISCELLANEOUS PROJECTS

MISCELLANEOUS PROJECTS

(ECONOMIC COMMISSIONER - NORTH CAROLINA)

45

45

OCT

DEC

27

29

JECTS

10000

150

296

6/14/81
078/10/19

THIS FOLDER

CONTAINS PAPERS

45

FROM

OCT -

TO

Dec -

45

CATALOGUE -

[illegible]

File

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Economic Section

9 AIM/rlv

Reference: 078/MI/9/PWU

29 December 1945

Subject: Decrees Relative to "Canale Milano-Cremona-Po".

To : Ministry of Public Works.

Due to the imminent turnover of A.M.C. control in Northern Regions to the Italian Government and as this canal involves a long term program it has been decided that no order will be issued by A.M.C. giving effect to the subject matter of the ~~urgency~~ decrees relative to the "Canale Milano-Cremona-Po".

HATLAN CLEVELAND,
Acting Vice President.
Economic Section.

3867

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

LDD/ss

Tel: 267

14 December 1945

Ref: IS/9.11
078/10/1/PSC

SUBJECT: Decrees Relative to "Canale Milano - Cremona - Po"

TO : Industry and ^{Utilities} ~~Public Works~~ Sub-Commission

1. Reference your 078/10/1/PSC of 27 November 1945 to Regional Commissioner, Lombardia Region, above subject.

2. It is considered that the decrees referred to should not be implemented in US territory unless and until formal approval thereof is had from Acting Vice President Economic Section and the Executive Commissioner.

3. It is also considered that no order should be issued by AMC giving effect to the subject matter of such decrees at this time.

4. Copy of this letter is being sent to Economic Commissioner, North Italy.

5. May any future action in this matter be had only over the signature of the Acting Vice President Economic Section.

FOR THE ACTING VICE PRESIDENT:

L. D. Densmore
L. D. DENSMORE
Colonel, FA
Deputy Vice President

cc: Economic Commissioner, North Italy
Executive Commissioner
Legal Sub-Commission
Chief Supply Group, Economic Section

3866

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

8
IDD/sc

Tel: 267

14 December 1945

Ref: ES/9.11
078/10/1/PMU

SUBJECT: Decrees Relative to "Canale Milano - Cremona - Po"

TO : Industry and ^{Utilities} ~~Public Works~~ Sub-Commission

1. Reference your 078/10/1/PMU of 27 November 1945 to Regional Commissioner, Lombardia Region, above subject.
2. It is considered that the decrees referred to should not be implemented in AMG territory unless and until formal approval thereof is had from Acting Vice President Economic Section and the Executive Commissioner.
3. It is also considered that no order should be issued by AMG giving effect to the subject matter of such decrees at this time.
4. Copy of this letter is being sent to Economic Commissioner, North Italy.
5. May any future action in this matter be had only over the signature of the Acting Vice President Economic Section.

FOR THE ACTING VICE PRESIDENT:

L. D. Densmore
L. D. DENSMORE
Colonel, FA
Deputy Vice President

cc: Economic Commissioner, North Italy
Executive Commissioner
Legal Sub-Commission
Chief Supply Group, Economic Section

INDUSTRY & UTILITIES S.C.	
15 DEC 1945	<i>Alt-</i>
INDEXED	3865
FILED	
RECORDED	
COMM. & INFO.	✓

IL CANALE NAVIGABILE MILANO-PO

Per congiungere Milano con il Po e quindi con la potente rete di idrovie del Veneto e di Ferrara e col mare a Venezia ed a Porto Garibaldi, bastano soli settanta chilometri di canale che si svolgono pressochè in rettilineo da Milano a Cremona.

Il primo progetto organico di questo canale fu ideato e redatto dal Genio Civile di Milano nel 1908; furono poi compilati altri progetti i quali mantenevano tutti sostanzialmente le caratteristiche del primo.

Nel 1917 venne istituita l'Azienda Portuale di Milano, presieduta dall'On. Caldara che ottenne la concessione per l'esecuzione di questo canale e del Porto di Milano, e riuscì a finanziare ed organizzare i lavori i quali vennero iniziati nel 1920. Le opere procedevano con ritmo sempre migliore, allorché Mussolini con R.D. 17 dicembre 1922 fece sopprimere l'Azienda e revocare la concessione per la costruzione del porto e del canale. Ma lo stesso governo fascista si ricredette e riconosceva l'errore di avere interrotto questi lavori facendo emanare una legge (24 agosto 1941 n. 1044) per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po. Con questa legge viene istituito un Consorzio nel quale fanno parte lo Stato, la Provincia ed il Comune di Milano, la Provincia ed il Comune di Cremona e viene disposto che lo Stato concorra alla spesa con un contributo del 60 % e gli enti locali interessati con un contributo del 40 %.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP. approvava il 31 ottobre 1941 il progetto di massima dei lavori che comprendeva:

- 1) un progetto per il porto di Milano;
- 2) un progetto per il canale Milano Po;

pressoche in rettilineo da Milano a Cremona.

Il primo progetto organico di questo canale fu ideato e redatto dal Genio Civile di Milano nel 1908; furono poi compilati altri progetti i quali mantenevano tutti sostanzialmente le caratteristiche del primo.

Nel 1917 venne istituita l'Azienda Portuale di Milano, presieduta dall'On. Caldara che ottenne la concessione per l'esecuzione di questo canale e del Porto di Milano, e riuscì a finanziare ed organizzare i lavori i quali vennero iniziati nel 1920. Le opere procedevano con ritmo sempre migliore allorché Mussolini con R.D. 17 dicembre 1922 fece sopprimere l'Azienda e revocare la concessione per la costruzione del porto e del canale. Ma lo stesso governo fascista si ricredde e riconosceva l'errore di avere interrotto questi lavori facendo emanare una legge (24 agosto 1941 n. 1044) per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po. Con questa legge viene istituito un Consorzio nel quale fanno parte lo Stato, la Provincia ed il Comune di Milano, la Provincia ed il Comune di Cremona e viene disposto che lo Stato concorra alla spesa con un contributo del 60 % e gli enti locali interessati con un contributo del 40 %.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP. approvava il 31 ottobre 1941 il progetto di massima dei lavori che comprendeva :

- 1) un progetto per il porto di Milano ;
 - 2) un progetto per il canale Milano Po;
 - 3) un progetto per il porto di Cremona;
- per un importo complessivo di 600 milioni.

3862

Il Porto di Milano, ubicato nella stessa località prescelta nel progetto del Genio Civile del 1908 è situato presso Rogoredo. Avrà uno specchio d'acqua di mq. 225.000. La larghezza complessiva delle banchine utili sarà di m. 5.600. Potrà essere capace di un traffico

mm:

./.

=2=

di 4 milioni di tonnellate nell'ipotesi che ogni ml. di banchina consenta il carico e lo scarico di 700 Tn. all'anno. I piazzali fiancheggiati le banchine avranno una superficie di mq. 1.500.000.

Il canale Milano-Cremona-Po avrà origine dall'avamposto di Milano nei pressi di Rogoredo a levante della linea ferroviaria Milano-Genova, correrà quasi parallelo alla linea ferroviaria Milano-Bologna fino a Lodi, e raggiungerà l'Adda a valle di Pizzighettone accostandosi al fiume Adda, un ponte canale. Correrà poi parallelo alla ferrovia Pizzighettone-Cremona fino a raggiungere il Po ad oriente della città. Complessivamente il canale sarà lungo Km. 70. =

Il pelo d'acqua a Milano avrà la quota di m. 100,60 s.l.m., la quota delle acque media del fiume Po a Cremona è di m. 34 s.l.m. Si avrà quindi una differenza di quota di m. 66,60. Il dislivello sarà superato a mezzo di 10 conche di cui le prime avranno un salto di m. 7,10, la nona di m. 6,50 e l'ultima, che comunica col Po avrà un salto da m. 0,00 a m. 5,80 ed in media m. 2,05.

La sezione normale del canale avrà una larghezza, al pelo d'acqua, di m. 30 con fondale di m. 3,00 =

Le curve avranno un raggio di almeno 1000 metri.

Il fabbisogno d'acqua sarà di mc. 4 al secondo che si otterranno dalle erogazioni della falda Creatica, e dai navigli esistenti presso Milano e da assegnazioni di maggiore portata derivabile dalla regolazione dei laghi di Como e Maggiore.

Le dimensioni delle conche saranno quelle stabilite dal Consiglio Superiore dei LL.PP. - lunghezza utile m. 61, larghezza m. 10, profondità m. 3.

ra quasi parallelo alla linea ferroviaria Milano-Bologna fino a Leoni, attraverserà poi la ferrovia e la Via Emilia accostandosi al fiume Adda, e raggiungerà l'Adda a valle di Pizzighettone attraversando il fiume con un ponte canale. Correrà poi parallelo alla ferrovia Pizzighettone-Cremona fino a raggiungere il Po ad oriente della città.

Complessivamente il canale sarà lungo Km. 70. =

Il pelo d'acqua a Milano avrà la quota di m. 100,60 s.l.m., la quota delle acque media del fiume Po a Cremona è di m. 34 s.l.m. Si avrà quindi una differenza di quota di m. 66,60. Il dislivello sarà superato a mezzo di 10 conche di cui le prime avranno un salto di m. 7,10, la nona di m. 6,50 e l'ultima, che comunica col Po avrà un salto da m. 0,00 a m. 5,60 ed in media m. 2,05.

La sezione normale del canale avrà una larghezza, al pelo d'acqua, di m. 30 con fondale di m. 3,00 =

Le curve avranno un raggio di almeno 1000 metri.

Il fabbisogno d'acqua sarà di mc. 4 al secondo che si otterranno dalle erogazioni della falda Greatica, e dai navigli esistenti presso Milano e da assegnazioni di maggiore portata derivabile dalla regolazione dei laghi di Como e Maggiore.

Le dimensioni delle conche saranno quelle stabilite dal Consiglio Superiore dei LL.PP. - lunghezza utile m. 81, larghezza m. 10, profondità m. 3.

Tempo necessario per ogni concata minuti 30.

Il volume di scavo delle terre sarà di circa mc. 7.200.000. **3863**

E' prevista una occupazione permanente di terreni della larghezza media di m. 70 per la lunghezza complessiva di Km. 70.

Il porto di Cremona - avrà in un primo tempo banchine sufficienti per un traffico annuo di 750.000 Km. e sarà ampliabile in tempi successivi con altro bacino.

./.

-3-

Il porto di Cremona ed il canale navigabile saranno chiusi alle comunicazioni con il Po durante i periodi in cui le acque di piena supereranno la quota di m. 37,75 limite di navigabilità per il Po. Tale limite è superato solo per una media di giorni 2,7 all'anno ed il periodo massimo di interruzione è stato di giorni 7 e si è verificato solo due volte in 15 anni.

Il canale è studiato per l'esercizio con barche da 600 T.

I lavori per il canale sono stati appena iniziati nel 1942 con lo scavo di un breve tratto nei pressi di Milano e poi sospesi a causa della guerra.

Considerando la grande importanza sociale e politica di questa opera, ed il grande interesse che la Svizzera manifesta alla sua esecuzione perchè con il prolungamento, allo studio, fino al lago Maggiore si avrà una idrovía che congiungerà la Svizzera stessa con l'Adriatico, il Ministro dei LL.PP. Romita ha fatto comprendere la ripresa dei lavori del canale nel piano predisposto, per la Provincia di Milano, per la esecuzione di opere da eseguire per la disoccupazione.

Il Consorzio ha redatto due progetti di stralcio, aggiornati nei prezzi, per l'importo complessivo di L. 625.000.000 che sono stati approvati e finanziati dalla A.M.G.

Con questi progetti si potrà eseguire lo scavo di Km. 16 circa di canale a partire da Milano con qualche piccola opera d'arte e con l'impiego di oltre 2.500 operai al giorno per un periodo di 12 mesi.

Il costo complessivo dei lavori si aggirerà sui 5 miliardi di lire e la durata è prevista in sei anni.

Il Ministero dei LL.PP. ha preparato una nuova legge per l'esecuzione

Il canale è studiato per l'esercizio con barche da 600 T.

I lavori per il canale sono stati appena iniziati nel 1942 con lo scavo di un breve tratto nei pressi di Milano e poi sospesi a causa della guerra.

Considerando la grande importanza sociale e politica di questa opera, ed il grande interesse che la Svizzera manifesta alla sua esecuzione perchè con il prolungamento, allo studio, fino al lago Maggiore si avrà una idrovía che congiungerà la Svizzera stessa con l'Adriatico, il Ministro dei LL.PP. Romita ha fatto comprendere la ripresa dei lavori del canale nel piano predisposto, per la Provincia di Milano, per la esecuzione di opere da eseguire per la disoccupazione.

Il Consorzio ha redatto due progetti di stralcio, aggiornati nei prezzi, per l'importo complessivo di L. 625.000.000 che sono stati approvati e finanziati dalla A.L.G.

Con questi progetti si potrà eseguire lo scavo di Km. 16 circa di canale a partire da Milano con qualche piccola opera d'arte e con l'impiego di oltre 2.500 operai al giorno per un periodo di 12 mesi.

Il costo complessivo dei lavori si aggirerà sui 5 miliardi di lire e la durata è prevista in sei anni.

Il Ministero dei LL.PP. ha preparato una nuova legge per l'esecuzione ed il finanziamento delle opere in sostituzione di quella del 1941, e ad essa sarà data esecuzione non appena la Lombardia sarà restituita al Governo italiano.

Sono stati nel frattempo emessi i decreti di indifferibilità ed urgenza dei lavori compresi nei due progetti approvati affinché sia possibile la rapida presa in possesso delle zone di terreno interessa-

te dal canale e si possono quindi iniziare subito i lavori.

I decreti sono stati inviati al Genio Civile di Milano affinché ad essi sia data esecuzione da parte della A.N.G.

THE NAVIGABLE WATERWAY MILAN - PO

In order to connect the city of Milan with the Po river, and consequently with the extended grid of waterways of Veneto Region and Ferrara, and with the sea at Venice and Porto Garibaldi, only a seventy Km. canal is required, following an almost straight line from Milan to Cremona.

The first complete project for this canal was originated and prepared by the Milan Genio Civile in 1908, and other projects were then drawn up, which retained substantially the features of the first project.

In 1917 the Azienda Portuale di Milano was instituted, the direction of which was taken by Hon. Caldara, who obtained a grant for execution of this canal and port of Milan, and succeeded in financing and organizing the works, which were commenced in 1920. Works were being carried out at an ever improving rate when Mussolini issued a Decree on 17 Dec 1922, suppressing the Azienda and revoking the grant for construction of the port and canal. But the same Fascist Govt. recognized afterwards the mistake made by them in interrupting the works, and a law was enacted (No. 1044 of 24 Aug 1941) for construction of the navigable canal Milan - Cremona - Po. This law instituted a Consorzio, members of which are: the State, the Province and Commune of Milan and the Province and Commune of Cremona, and rules that the State will contribute 60% of the expenditure while the interested local bodies contribute 40%.

The Superior Council of Public Works on 31st Oct 1941 approved the general project, including:

- 1) A project for the Port of Milan;
- 2) A project for the Milan-Po canal;
- 3) A project for the Port of Cremona;

for a total amount of 600,000,000 Lire.

The Port of Milan, is located near Rogoredo in the same position selected in 1908. Its basins will have a surface of 225,000 sq. meters. The total width of the quays will be of 5,600 metres. The port will take a traffic of 4,000,000 tons, assuming that each meter of quay allows loading and unloading of 700 tons per annum. The space behind the quays will be of 1,500,000 sq. metres.

The Milan-Cremona-Po canal will originate from the outer port of Milan near Rogoredo, east of the Milan-Genoa railway line, will run almost parallel with the Milan-Bologna railway line till Lodi, will then cross the railway and the Mailia Highway nearing the Adda River, and will then reach the Adda at Pizzigettone crossing the river on a canal-bridge. It will then run parallel

- 2 -

to the Pizzighettone-Cremona railway until it reaches the Po river east of the town.

The total length of the canal will be of 70 Km.

The water level at Milan will be 100,60 metres over sea level, while the average level of the water of the Po river at Cremona is 34 metres above the sea level. The difference in level amounts therefore to 66,60 metres, and will be overcome by using 10 locks, the first eight will have head of 7,10 m, the ninth of 6,50 m. and the last one, which is connected with the Po river will have an head from 0,00 to 5,80 m, with an average of 2,05 m. The normal section of the canal will be 30 m wide at water level, and will have a depth of 3,00 metres. The curves will have a radius of at least 1,000 metres.

The demand for water will be of 4 cu.m per second, which will be supplied by underground water, and by the waterways existing near Milan. Other waters will be diverted from Lakes Como and Maggiore.

The dimensions of the locks will be those set forth by the Superior Council of Public Works; that is, length 81 metres, width 10 metres and depth 3 metres. The time taken by each lock will be 30 minutes. The volume of earth excavated will be 7,200,000 cu.m.

The project involves permanent occupation of lands for an average width of 70 metres for a total length of 70 Km.

The Port of Cremona will at first have quays sufficient for a yearly traffic of 750,000 tons and will be enlarged later by adding another basin.

The Port of Cremona and the navigable canal will be closed to communication with the Po river in the periods in which the water level exceeds 37.75 m., which is the limit of navigability for the Po river. This limit is exceeded during an average of 2.7 days per annum. The maximum period of interruption was of 7 days and occurred only twice in 15 years. The canal is designed for operation with 600 ton barges.

The works on the canal were barely commenced in 1942 by excavating a short tract near Milan, when they were interrupted by the war.

Considering the great social and political importance of this work, and the great interest shown by Switzerland in its execution (the extension of the Canal to the Lake Maggiore, now being studied, will produce a waterway connecting Switzerland with the Adriatic Sea). the Minister of Public Works Romita ordered that the works for the canal in accordance with the plan be included in the unemployment projects for the Province of Milan.

The Consorzio has prepared two sections of the project, with up-to-date prices totalling 625,000,000 Lire, which have already been approved and financed by A.M.G.

3859

..//..

- 3 -

These projects cover excavation of about 16 Km of the canal from Milan, with the employment of over 2,500 workers per day for a period of 12 months.

The total cost of works will be about 5,000,000,000 lire, and the duration is estimated at 6 years.

The Ministry of Public Works has prepared a new law for execution and financing of works in lieu of that of 1941, and it will be enacted as soon as Lombardia Region is returned to the Italian Government.

In the meantime, the Decrees of undelayability and urgency of works included in the two projects have been enacted, so to make it possible to quickly occupy the zones concerned, and works can be commenced right away.

The Decrees have been sent to the Genio Civile at Milan for implementation by A.M.G.

3858

THE NAVIGABLE WATERWAY MILAN - PO

~~A~~ ~~ca~~ The proposed canal is a project proposes

In order to connect the city of Milan with the Po river, and consequently with the extended grid of waterways of Veneto Region and Ferrara, and with the sea at Venice and Porto Garibaldi, ~~only a seventy km. canal is required,~~ following an almost straight line from Milan to Cremona.

The first complete project for this canal was originated and prepared by the Milan Genio Civile in 1908, and other projects were then drawn up, which retained substantially the features of the first project.

In 1917 the Azienda Portuale di Milano was instituted, the direction of which was taken by ~~Gen. Caldara~~, who obtained a grant for execution of this canal and port of Milan, and succeeded in financing and organizing the works, which were commenced in 1920. Works were being carried out at an ever improving rate when Mussolini issued a Decree on 17 Dec 1922, suppressing the Azienda and revoking the grant for construction of the port and canal. But the same Fascist Govt. recognised afterwards the mistake made by them in interrupting the works, and a law was enacted (No. 1044 of 24 Aug 1941) for construction of the navigable canal Milan - Cremona - Po. This law instituted a Consorzio, members of which are: the State, the Province and Comune of Milan and the Province and Comune of Cremona, and rules that the State will contribute 60% of the expenditure while the interested local bodies contribute 40%.

The Superior Council of Public Works on 31st Oct 1941 approved the general project, including:

- 1) A project for the Port of Milan;
- 2) A project for the Milan-Po canal;
- 3) A project for the Port of Cremona;

for a total amount of 600,000,000 Lire.

The Port of Milan, is located near Rogoredo in the same position selected in 1908. Its basins will have a surface of 225,000 sq. meters. The total width of the quays will be of 5,600 metres. The port will take a traffic of 4,000,000 tons, assuming that each meter of quay allows loading and unloading of 700 tons per annum. The space behind the quays will be of 1,500,000 sq. metres.

The Milan-Cremona-Po canal will originate from the outer port of Milan near Rogoredo, east of the Milan-Genoa railway line, will run almost parallel with the Milan-Bologna railway line till Lodi, will then cross the railway and the Emilia Highway nearing the Adda River, and will then reach the Adda at Pissigettone crossing the river on a canal-bridge. It will then run parallel

- 2 -

to the Pizzighettona-Cremona railway until it reaches the Po river east of the town.

The total length of the canal will be of 70 Km.

The water level at Milan will be 100.60 metres over sea level, while the average level of the water of the Po river at Cremona is 34 metres above the sea level. The difference in level amounts therefore to 66.60 metres, and will be overcome by using 10 locks, the first eight will have head of 7.10 m, the ninth of 6.50 m. and the last one, which is connected with the Po river will have an head from 0.00 to 5.80 m, with an average of 2.05 m. The normal section of the canal will be 30 m wide at water level, and will have a depth of 3.00 metres. The curves will have a radius of at least 1,000 metres.

The demand for water will be of 4 cu.m per second, which will be supplied by underground water, and by the waterways existing near Milan. Other waters will be diverted from Lakes Como and Maggiore.

The dimensions of the locks will be those set forth by the Superior Council of Public Works; that is, length 81 metres, width 10 metres and depth 3 metres. The time taken by each lock will be 30 minutes. The volume of earth excavated will be 7,200,000 cu.m.

The project involves permanent occupation of lands for an average width of 70 metres for a total length of 70 Km.

The Port of Cremona will at first have quays sufficient for a yearly traffic of 750,000 tons and will be enlarged later by adding another basin.

The Port of Cremona and the navigable canal will be closed to communication with the Po river in the periods in which the water level exceeds 37.75 m., which is the limit of navigability for the Po river. This limit is exceeded during an average of 2.7 days per annum. The maximum period of interruption was of 7 days and occurred only twice in 15 years. The canal is designed for operation with 600 ton barges.

The works on the canal were barely commenced in 1942 by excavating a short tract near Milan, when they were interrupted by the war.

Considering the great social and political importance of this work, and the great interest shown by Switzerland in its execution (the extension of the Canal to the Lake Maggiore, now being studied, will produce a waterway connecting Switzerland with the Adriatic Sea), the Minister of Public Works Romita ordered that the works for the canal in accordance with the plan be included in the unemployment projects for the Province of Milan.

The Consorzio has prepared two sections of the project, with up-to-date prices totalling 625,000,000 Lire, which have already been approved and financed by A.M.G.

3856

..//..

- 3 -

These projects cover excavation of about 16 Km of the canal from Milan, with the employment of over 2,500 workers per day for a period of 12 months.

The total cost of works will be about 5,000,000,000 lire, and the duration is estimated at 6 years.

The Ministry of Public Works has prepared a new law for execution and financing of works in lieu of that of 1941, and it will be enacted as soon as Lombardia Region is returned to the Italian Government.

In the meantime, the Decrees of undelayability and urgency of works included in the two projects have been enacted, so to make it possible to quickly occupy the zones concerned, and works can be commenced right away.

The Decrees have been sent to the Genio Civile at Milan for implementation by A.M.C.

3855

Tel. 489081. Ext. 539

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Industry and Utilities Sub-Commission

ADM/riv

8 December 1945

Ref: 078/MI/9/PWU

Subject: Milano - Cremona - Po Canal.

To : Colonel A.J. Ristedt.
A/Director, Industry and Utilities Sub-Comm.

1. Attached is translation of brief report by the Ministry of Public Works on the Milano-Cremona-Po Canal which we believe gives a fairly complete overall picture of the project.

NORMAN W. HYLAND,
Major Spec. Res.
Chief, Public Works, Div.

3854

Tel. 489081 Ext. 339

File
ADM/rlv

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Public Works and Utilities Department

Ref: 078/LQ/1/PWU

27 November 1945 ✓

Subject: Decrees relative to "Canale Milano-Cremona-Po".

To : Regional Commissioner, Lombardia Region.
(Att; Regional Engineer).

1. Reference your PWU/16 dated 13 November 1945.
2. This matter was referred to the Civil Affairs Division who referred us to the Legal Sub-Commission. Enclosed is a copy of their reply.
3. We have discussed the matter with Dott. Manfredonia who will forward the two originals of the decrees plus a translation of the enclosed letter to his Genio Civile officer in Milan who will, in turn, contact you.
4. Please accord him all the courtesy and cooperation possible.

By Command of Rear Admiral Stone:

NORBERT W. HYLAND,
Major Spec. Res.
Chief, Public Wks, Div.

Encl: Copy of communication from
Legal Sub-Commission.

3853

C O P Y

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Legal Sub-Commission

AG/4010/4/L.

ES/es
21 November 1945

Subject: Proposed decrees relative to "Consorzio del Canale
Milano-Cremona-Po.

To : Public Works and Utilities Department.

Reference your inter-office memo 134/PWU of 20 November 1945
with encl.

1. Assuming that you and the Provincial Commissioner of Milan
Province agree with the technical content of the two proposed decrees there
is no obstacle from the legal side, as far as AMG practice is concerned, to
their publication in the "Foglio degli annunci legali della Provincia di
Milano".

2. The two decrees are returned herewith.

(sgd) G.G. HANNAFORD,
Lt. Col.,
Deputy Chief Legal Advisor.

Encl: Two decrees of Ministry for Public Works.

3852

078/10/11

File 078

Tel : 320

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION

EJR/sg

INTER OFFICE MEMO.

134/PWU.

20 November 1945

SUBJECT: Proposed decrees relative to
"Conserzio del Canale
Milano - Cremona - Po."

TO : Legal Sub-Commission
(Attention: Lt.Col. G.G. Hannaford).

FROM : Public Works & Utilities Department.

1. Two decrees Affari Generali G 162 (1-A and 1-B) are submitted for the Legal Sub-Commission's opinion as to whether any A.M.G. policies or practices will conflict with the implementation of these decrees.
2. When this project was first initiated options were obtained on lands along the route but to make the necessary surveys and engage in actual operations these decrees are required to permit entrance upon that lands.
3. Have been advised by Italian Government officials that as this, is a local matter the publication of these decrees would normally be made in the "Foglio degli annunci legali dalla Provincia di Milano" rather than in the "Gazzetta Ufficiale".
Is this customary or in accordance with established practices?

E. J. RISTEDT
Colonel, C.E.

Copy to : File 078

3851

Tel. 12641
Ext. 2218

HEADQUARTERS
 ALLIED MILITARY GOVERNMENT
 LOMBARDIA REGION
 APO 394

Public Works and Utilities Division

13 November 1945

PWU/16

SUBJECT: Canal from Milan to Po River.

TO : Allied Commission -
 (Public Works & Utilities) ←

1. Ref. my PWU/16 of 31/10/45 forwarding the above project (L. 625.000.000.=) for approval.

2. Dott. Manfredonia (Vice-Director General delle Acque Pubbliche) has visited this H.Q. regarding publication of the necessary order to enable the Italian authorities to enter into possession of the lands across which the canal will pass.

3. Italian law provides that in the case of an urgent project of public interest, the Government may expropriate and enter into immediate possession of the necessary lands. The question of compensation follows, according to a stabilised procedure.

4. This matter has been referred to the R.C., who has discussed it with the Executive Commissioner of A.C.. It was considered to be a case in which the Civil Affairs Division of AC. should authorise the Italian Government to publish the necessary decree, which AC. would then make applicable in the AMG (Lombardia) territory concerned.

5. AC.(Public Works & Utilities) has already approved the project in principle and definite approval is awaited.

6. Dott. Manfredonia will visit AC. (P.W.U. Sub-Commission) to explain the situation and will request a presentation to the Civil Affairs Division so that the necessary arrangements can be made.

For the Regional Commissioner:

A.G. Evans
 A.G. EVANS,
 Major, R.E.,
 Regional Engineer.

Copy to:

R.C. Lombardia AMG,

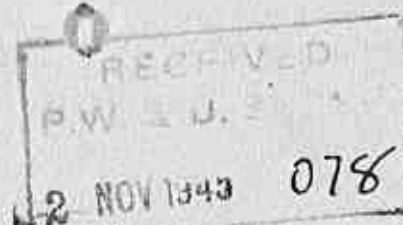
Italian Ministry LL.PP. (per attention Dott. Manfredonia).

AGD/IL

3850

Tel. 12641
Ext. 2218

HEADQUARTERS
ALLIED MILITARY GOVERNMENT
LOMBARDIA REGION
APO 394



Public Works and Utilities Division

30 October 1945

PWU/16

SUBJECT: New programmes of Public Works.

TO : Allied Commission (Public Works & Utilities).

1. Ref. my PWU/16 of 12 October '45 enclosing proposed winter programme for Milan Province, approved by your letter 078/LO/I/PWU of 19 October '45.

2. Attached is a copy of the proposed programme for other provinces of the Compartimento. The projects listed are desirable and will help toward the relief of winter unemployment.

3. It is suggested that the matter be referred to Ministry of LL.PP. Your approval of the programmes in principle is requested, before presentation of the individual projects.

For the Regional Commissioner:

A.G. Evans
A.G. EVANS,
Major, R.E.,
Regional Engineer.

Encl:

copy of programme

*Presentato dal Capo d. Felice e
programma e' utile di approvazione
e comparso a quanto e' fin' noto separatamente
e programma del ministero.*

5-11-1945

L. Zeffiani
3849

AGE/DL

MINISTERO LAVORI PUBBLICI
UFFICIO SUPERIORE COMPARTIMENTALE

DEL
GENIO CIVILE

PIAZZALE CADORNA, N. 15 - TELEFONO 85-697

N. di protocollo 1578 .data 27.11.1945 anno X

Risposta al Allegati N. 1 prospetto

Oggetto: Programme opere pubbliche urgenti per la Lombardia

All'Ingegnere Regionale per la Lombardia A.M.G.

Divisione Lavori Pubblici

MILANO

Si comunica e si propone quanto appresso:

1) Come è noto, è stata approvata in via di massima, d'intesa fra l'A.M.G. ed il Ministero dei Lavori Pubblici di Roma, la spesa di £. 840.000.000 - per lavori pubblici da eseguire di urgenza nella provincia di Milano, per alleviare la disoccupazione, in base a programma apposito che comprendeva anche lavori per la costruzione del Canale Navigabile Milano - Cremona - Po per lo

importo di £ 625.000.000 -

N. di protocollo 1572 Ministero dell'Interno Milano, 27 OTT. 1945 1945 anno X

Risposta al Decreto Allegati N. 1 prospetto

Oggetto: Programma opere pubbliche urgenti per la Lombardia

All'Ingegnere Regionale per la Lombardia A.M.G.

Divisione Lavori Pubblici

M I L A N O

Si comunica e si propone quanto appresso:

1) Come è noto, è stata approvata in via di massima, d'intesa fra l'A.M.G. ed il Ministero dei Lavori Pubblici di Roma, la spesa di £ 840.000.000 - per lavori pubblici da eseguire di urgenza nella provincia di Milano, per alleviare la disoccupazione, in base a programma apposito che comprendeva anche lavori per la costruzione del Canale Navigabile Milano - Cremona - Po per lo importo di £ 625.000.000 -

2) Si è ritenuto opportuno che, in attesa del passaggio di questa Regione dall'Ammin. Alleata al Governo Italiano, sia provveduto anche per le altre Province della Lombardia, all'18/10/45 dei lavori adatti ad alleviare la disoccupazione.

3) Si trasmette pertanto, per le decisioni di Cotesto On. Comando, l'unito prospetto di lavori urgenti, e più prontamente appellabili dagli Uffici del Genio Civile della Lombardia (escluso l'Ufficio di Milano per il quale si è già provveduto) e dell'Ufficio Speciale per la Viabilità Statale.

4) Il prospetto suddetto è un estratto del programma di lavori pubblici da eseguire nell'esercizio 1945-46 dal Ministero dei Lavori Pubblici, dopo il passaggio dell'Amministrazione Alleata al Governo Italiano; programma trasmesso in data 13 Settembre scorso, da questo Ispettorato al detto Ministero.

5) Come risulta dal prospetto suddetto, l'importo complessivo di lavori e spese da approvare in linea di massima, oltre quello già approvato per la Provincia di Milano, ammonterebbe a complessive L. 883.000.000.

6) I dipendenti Uffici del Genio Civile e della Viabilità Statale sono già stati invitati a preparare, e tenere pronti per l'approvazione di Cotesto Comando, i progetti occorrenti, nei limiti di spesa del programma di stralcio suddetto, già a loro comunicato, e che li riguarda.

4) Il prospetto suddetto è un estratto del programma di lavori pubblici da eseguire nell'esercizio 1945-46 dal Ministero dei Lavori Pubblici, dopo il passaggio dall'Amministrazione Alleata al Governo Italiano; programma trasmesso in data 13 Settembre scorso, da questo Ispettorato al detto Ministero.

5) Come risulta dal prospetto suddetto, l'importo complessivo di lavori e spese da approvare in linea di massima, oltre quello già approvato per la Provincia di Milano, ammonterebbe a complessive *L. 882.222.000.*

6) I dipendenti Uffici del Genio Civile e della Viabilità Statale sono già stati invitati a preparare, e tenere pronti per l'approvazione di Cotesto Comando, i progetti occorrenti, nei limiti di spesa del programma di stralcio suddetto, già e loro

comunicato, e che li riguarda.

L'ISPETTORE GENERALE
(Ing. Rocco Lauzi)

Ing. Rocco Lauzi

0094