

**Decreto**N° di Repertorio Generale : **673/2016**N° di Protocollo : **20528/2016**Titolario/Anno/Fascicolo : **7.4/2015/246**In Pubblicazione : dal **2/2/2016** al **17/2/2016**Struttura Organizzativa : **SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE**Dirigente : **DE VITA EMILIO****OGGETTO : PARERE DELLA CITTÀ METROPOLITANA NELLA PROCEDURA V.I.A. REGIONALE PER IL PROGETTO DI VARIANTE AL PII IN CONFORMITÀ AL PGT COMUNALE, RELATIVO ALLA RISTRUTTURAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE ESISTENTE E ALLA REALIZZAZIONE DEL NODO DI INTERSCAMBIO, IN COMUNE DI CINISELLO BALSAMO. RIFERIMENTO SILVIA: PROCEDURA N. R-1057**

Documenti : Testo dell'atto

 [versione firmata](#) [versione pdf](#)

*Per poter visualizzare i files in formato .pdf è necessario avere installato il software Acrobat Reader (disponibile [qui](#))*

*Per poter visualizzare i documenti firmati digitalmente è consigliato scaricare e installare il software DIKE (disponibile [qui](#)).*

*Nel caso in cui, all'apertura dei files in formato .pdf, compaia il messaggio ""Errore durante l'apertura del documento. Il file è danneggiato e non può essere riparato." è consigliato scaricare e installare il software PDF FOXIT READER (disponibile [qui](#)).*





## **Città metropolitana di Milano**

Area Pianificazione Territoriale Generale, delle Reti Infrastrutturali e Servizi di Trasporto Pubblico  
Settore Pianificazione Territoriale E Programmazione Delle Infrastrutture

### **Decreto Dirigenziale**

Raccolta Generale n.673/2016 del 01/02/2016

Prot. n.20528/2016 del 01/02/2016  
Fasc.7.4 / 2015 / 246

**Oggetto: Parere della Città Metropolitana nella procedura V.I.A. regionale per il progetto di variante al PII in conformità al PGT comunale, relativo alla ristrutturazione ed ampliamento del centro commerciale esistente e alla realizzazione del nodo di interscambio, in comune di Cinisello Balsamo.**

**Riferimento SILVIA: procedura n. R-1057**

#### **IL DIRETTORE DEL SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE**

**Premesso che:**

- con la Legge n. 56/2014 "*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*", la Città metropolitana dal 1° gennaio 2015 è subentrata alla Provincia di Milano, succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi ed esercitandone le funzioni;
- il comma 44 dell'art. 1 della citata Legge n. 56/2014 specifica le funzioni fondamentali della Città metropolitana e il comma 46 demanda allo Stato e alle Regioni, ciascuno per le proprie competenze, l'attribuzione di funzioni ulteriori alle Città metropolitane;

**Richiamate pertanto:**

- la L.R. n. 19/2015 "*Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della Legge n. 56/2014*";
- la L.R. n. 32/2015 "*Disposizioni per la valorizzazione del ruolo istituzionale della Città metropolitana di Milano e modifiche alla L.R. n. 19/2015*";

**Visto** il D.Lgs. n. 267/2000 "*Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali*", e s.m.i.;

**Visti e richiamati**, in attesa della revisione in ordine alla progressiva attuazione del modello organizzativo della Città metropolitana di Milano:

- lo Statuto della Città metropolitana approvato dalla Conferenza metropolitana dei Sindaci con delibera n. 2 del 22 dicembre 2014, atti 261846/1.10/2014/29 ed in particolare gli artt. 49 e 51 in materia di attribuzioni di competenze dei Dirigenti;
- gli artt. 57 e 59 dello Statuto della Provincia di Milano e gli artt. 43 e 44 del Regolamento sull'Ordinamento degli uffici e dei servizi approvato da ultimo con Deliberazione Consiglio Metropolitan n. 43 del 19/11/15 in materia di attribuzioni ai dirigenti ed individuazione degli atti di loro competenza;
- il Regolamento sul procedimento amministrativo e sul diritto di accesso agli atti amministrativi approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 54 del 19/12/11, atti n. 198340/1.1./2010/1;
- il Regolamento sul sistema dei controlli interni approvato con D.C.P. n. 15 del 28/02/13 ed in particolare l'art. 11, comma 5;

**Richiamato** il decreto del Sindaco metropolitano n. 319 del 10/12/2015 con il quale sono stati conferiti gli incarichi dirigenziali ai dirigenti a tempo indeterminato della Città metropolitana di Milano;

**Attestato** che sono stati effettuati gli adempimenti richiesti dalla Legge 190/2012, dal Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione della Città metropolitana di Milano e che sono state osservate le Direttive impartite a riguardo;

**Attestata** altresì, l'osservanza dei doveri di astensione in conformità a quanto previsto dagli artt. 5 e 6 del Codice di comportamento della Provincia di Milano, ora Città metropolitana di Milano;

**Richiamato** il Decreto del Sindaco metropolitano n. 205 del 29/06/15 che individua la competenza per *“l'emissione di pareri VIA su progetti di competenza diversa da quella provinciale, ai sensi della L.R. 5/2010 e del D.Lgs. 152/2006”*;

**Visti**, per quanto riguarda la Valutazione di Impatto Ambientale:

- il D.Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia ambientale”, con specifico riferimento alla Parte seconda, Titolo III, che disciplina le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale;
- la L.R. n. 5/2010 “Norme in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale” -che disciplina la procedura di valutazione di impatto ambientale regionale e il R. R. n. 5/2011 di attuazione della L.R. n. 5/2010;
- la L.R. n. 5/2010 ed il R.R. n. 5/2011 definiscono la Regione Lombardia, quale Autorità competente per le procedure di VIA relative ai progetti di *“Progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti all'interno del tessuto urbano consolidato”*;
- la D.G.P. n. 10 del 24/01/12 “Conferimento alle Province delle competenze sulla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e di Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A.”, la quale assegna al Settore Pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture la competenza per la *“valutazione di impatto ambientale (VIA) e verifica di assoggettabilità a VIA di progetti di competenza provinciale, ai sensi dell'art. 2 della L.R. n. 5/2010, e pareri VIA su progetti di competenza diversa da quella provinciale”*;

- lo Statuto della Città Metropolitana di Milano, che, agli artt. 33 c. 2 e 37, sancisce che la stessa esercita le funzioni fondamentali delle Province stabilite dall'art. 1 comma 85 della Legge n. 56/2014, tra cui la tutela e valorizzazione dell'ambiente, e le altre funzioni in materia di governo del territorio di beni paesaggistici già attribuite alla Provincia;

**Preso atto** che, ai sensi della Legge 241/1990 e s.m.i., il Responsabile del procedimento è il Dr. Emilio De Vita, Direttore del Settore Pianificazione territoriale e Programmazione delle Infrastrutture e che l'istruttoria è stata svolta dall'Arch. Marco Felisa.

**Inoltre, preso atto che:**

- il 25/06/15 le società Auchan SpA, Galleria Cinisello Srl, Immobiliare Europa SpA, Patrimonio Real Estate (in seguito denominata proponente), ha presentato alla Regione Lombardia istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, trasmettendo la documentazione progettuale anche alla Città Metropolitana di Milano (protocollo n. 157451 del 22/06/15), per il progetto di *Variante al PII in conformità al PGT comunale, relativo alla ristrutturazione ed ampliamento del centro commerciale esistente e alla realizzazione del nodo di interscambio, in comune di Cinisello Balsamo*;
- il progetto in questione, ai fini della procedura VIA, rientra nella categoria di intervento di cui al punto 7 lettera z.b) dell'Allegato B della L.R. n. 5/10 *“Impianti di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi, con capacità complessiva superiore a 10 t/giorno, mediante operazioni di cui all'Allegato C, lettere da R1 a R9, della parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006 [...]”*; la procedura di VIA si inserisce in quella approvativa/autorizzatoria del progetto di recupero di rifiuti non pericolosi, ai sensi del Dlgs n. 152/2006, sempre di competenza della Città metropolitana;
- il 25/06/15 è avvenuta la pubblicazione dell'avviso di deposito dell'istanza di VIA, del progetto e dello studio di impatto ambientale, sul quotidiano “Il Giorno”, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006;
- il 30/11/15 il proponente ha consegnato integrazioni al progetto e allo Studio di Impatto Ambientale (protocollo della Città Metropolitana n.301954);
- il 11/12/15 la Regione Lombardia, con nota protocollo n. 309246, ha convocato per il giorno 12/01/16 la Conferenza dei servizi istruttoria *“per l'acquisizione dei singoli pareri di competenza degli Enti territoriali e per la definizione della determinazione finale propeedeutica alla predisposizione ed adozione del provvedimento di VIA”*.

**Rilevato, in merito alle caratteristiche del progetto, che:**

- il progetto interessa l'ambito territoriale localizzato nel quadrante Nord-Orientale del comune di Cinisello Balsamo, compreso tra la tangenziale Nord A52, la SS 36, l'A4 e la SP58 Via Valtellina, nei comparti PA6-TP04 e AT/F Bettola del PGT del comune di Cinisello Balsamo.
- il comparto ricomprende al proprio interno insediamenti esistenti (il centro commerciale Auchan, costituente la quota realizzata del PII, per mq. 55.990 di SLP), aree libere (il residuo inattuato del PII) derivanti dalla demolizione di edifici industriali preesistenti, l'Ambito di Trasformazione AT/F Bettola - area pubblica di circa 3 ettari, attualmente occupata dal cantiere per il nuovo *terminal* della MM1, e destinata alla realizzazione di un Nodo di interscambio metropolitano, al servizio della predetta MM1 e, in prospettiva, della MM5, con funzioni integrate terziarie/direzionale.
- la proposta progettuale è finalizzata ad aggiornare l'articolazione planivolumetrica e funzionale del PII, anche al fine di attuare le previsioni dell'Ambito AT-F, realizzando, a cura degli operatori, il nuovo parcheggio di interscambio al servizio della fermata MM1

di Bettola, nonché integrando la stazione MM1 e il parcheggio con strutture di servizio alla mobilità intermodale e funzioni culturali, ricreative, sociali, di servizi alla persona, pubblico spettacolo, ristorazione e pubblici esercizi;

- è prevista la ristrutturazione ed ampliamento del centro commerciale esistente (per superficie di vendita - SV maggiore di mq.), utilizzando le capacità edificatorie residue del PII e le capacità edificatorie aggiuntive dell'Ambito AT-F;
- è prevista la realizzazione di parcheggi in misura superiore a 500 posti auto.

**Riscontrato, dal punto di vista programmatico, che:**

- l'intervento è previsto dall'Accordo di Programma “*per la realizzazione della linea metropolitana da Sesto FS a Monza Bettola*” del dicembre 2009, siglato da Regione Lombardia, Provincia di Milano, comune di Milano, comune di Monza, comune di Sesto San Giovanni, comune di Cinisello Balsamo;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (approvato con D.C.P. n. 93 del 17/12/13), prevede i seguenti indirizzi, discipline e prescrizioni per l'area ove ricade il progetto:
  - a) la tav. 1 individua l'interscambio “*previsto*” e il prolungamento della metropolitana M1 da Sesto FS a Cinisello/Bettola;
  - b) la tav. 3 individua, alle spalle dell'attuale centro commerciale, “*altri siti contaminati*”;
  - c) la tav.7 individua l'area all'interno degli “*Ambiti di ricarica prevalente della falda*” e “*Ambiti di influenza del canale Villoresi*” di cui all'art. 38 delle Nda.;
  - d) la tav. 8 prevede il prolungamento della “*rete ciclabile portante*” lungo la SP 5 e la connessione mediante un tratto classificato “*rete di supporto*” al terminal M1 di Sesto FS.

**Riscontri e acquisiti i contributi dei Settori della Città metropolitana di Milano:**

- nota del 30/12/15 del Settore Servizi per la Mobilità e Trasporto Pubblico Locale;
- nota del 08/01/16 del Settore Sviluppo Infrastrutture Metrotranviarie ed Espropri;
- nota del 11/01/16 del Settore Settore progettazione e manutenzione strade;
- nota del 26/01/16 dell'Area tutela e valorizzazione ambientale.

**Esaminata** la documentazione depositata dal proponente costituita da Studio di Impatto Ambientale, Sintesi non Tecnica, progetto e integrazioni, pubblicati sul sito web regionale [www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/](http://www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/);

**Considerato che, con riferimento alla valutazione** degli impatti sulle componenti ambientali, delle caratteristiche del progetto e della sua localizzazione, in relazione al rispetto dei vincoli e delle disposizioni degli strumenti pianificatori vigenti nel territorio interessato dagli interventi in esame, risulta quanto segue:

**1) Aspetti trasportistici e progettuali**

**1.1) Parcheggio di interscambio**

Si da atto dell'ampia trattazione riservata all'accessibilità e alla verifica delle capacità di viabilità e parchemento (incluso interscambio), anche a seguito di richieste in Conferenza di Servizi sulla viabilità sulla proposta preliminare di PII. Si esprime tuttavia riserva sul dimensionamento del parcheggio, unico interscambio di M1 in area di massima urbanizzazione e massima accessibilità, a maggior ragione in prospettiva del prolungamento M5.

Riguardo alla viabilità di accesso al parcheggio, con riferimento alla via Castaldi, si osserva ostacolo al deflusso può essere causato dalla contiguità di diverse intersezioni sulla

stessa oltre il termine della rampa del parcheggio di interscambio stesso.

Si riscontrano inoltre criticità connesse alla distribuzione degli spazi e dei percorsi interni al parcheggio, essendo concentrato e massimizzato il numero di stalli su un unico piano. In particolare, le distanze pedonali risultano anche di 300 m per l'arrivo al mezzanino M1, ove è presente un unico accesso di ridotte dimensioni, raggiungibile mediante rampa a più tornanti e setti interposti; sono inoltre assenti spazi accessori per servizi igienici, locale cassa / assistenza, stalli per motocicli. Il parcheggio per le biciclette è inoltre di dimensione assai ridotte.

### 1.2) Autostazione

Non si riscontrano corsie riservate al mezzo pubblico all'interno del comparto, in relazione al fatto che la capacità della viabilità viene dimostrata adeguata. L'accesso all'autostazione avviene tramite breve corsia e manovra di inversione "ad U"; ciò implica l'intersezione con le corsie opposte di marcia; per questo motivo il progettista ipotizza la semaforizzazione a chiamata per il bus.

Risulta inoltre critica la soluzione di uscita dall'autostazione, che avviene intersecando l'ingresso della rampa dei veicoli merci diretti al carico scarico del centro commerciale e non contempla una autonoma corsia in arrivo in rotatoria.

L'area interna dell'autostazione risulta sottodimensionata, a maggior ragione se si vuole privilegiare una politica di totale spostamento su mezzo pubblico. Non vi sono spazi aggiuntivi per un'auspicabile attestazione di ulteriori autoservizi, anche in relazione all'arrivo di un'ulteriore linea di metropolitana, né viene peraltro contemplato il transito / l'attestazione di altre linee. Si cita a titolo di esempio, l'importante linea Milano-Bergamo Z301, utilizzata da circa 2.000 passeggeri/giorno, per la quale potrebbero essere previsti nell'area 2/3 stalli di sosta un'adeguata viabilità di connessione con l'ingresso/uscita dell'A4, in modo da non gravare su tempi di percorrenza e costi di esercizio.

### 1.3) Ciclabilità

In coerenza col PTCP e con le linee di indirizzo del primo Piano Strategico della Città Metropolitana di Milano, è necessario prevedere un adeguato ed efficiente parcheggio di interscambio TPL/mobilità ciclabile, ritenuto centrale ai fini di un corretto sviluppo della mobilità sostenibile del territorio. È opportuno integrare il progetto che prevede un percorso circolare intorno all'area con percorsi a maglia destinati a connettere in modo diretto ed efficiente tutti i principali edifici previsti dal PII (commercio, terziario e servizi) al parcheggio di interscambio ed al resto delle strutture esistenti.

Si segnala che la Città Metropolitana di Milano ha in corso uno studio la fattibilità di un percorso cicloturistico lungo il fiume Lambro, connesso alla ciclo-via *Vento*, potenzialmente collegabile con il nodo di interscambio in progetto.

## **2) Bonifiche**

Nell'area di progetto sono state rilasciate due certificazioni di avvenuta bonifica per l'esecuzione di due interventi di bonifica ai sensi del D.M.471/99 (certificazione n. 154/2003 dell'11/11/2003 e certificazione n. 19/2004 del 24/02/2004). Precisa inoltre che le attività proposte non risultano in contrasto con quanto certificato.

## **3) Sistema delle acque**

Si rammenta che il Regolamento Regionale n. 4/2006 prevede che le acque meteoriche non suscettibili di essere contaminate e cadenti sui tetti, su superfici impermeabilizzate e sulla viabilità interna privata, debbano essere raccolte separatamente e smaltite localmente; nelle NdA del PTCP al comma 3 dell'art.38 è previsto che "venga favorita l'immissione delle acque meteoriche nel suolo e nei primi strati del sottosuolo". Il Regolamento prevede inoltre che le acque di prima pioggia vadano invece recapitate in rete fognaria.

## DECRETA

**di esprimere parere positivo** -ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e della L.R. n. 5/2010- nell'ambito della Valutazione di Impatto Ambientale di competenza regionale, della “*Variante al PII in conformità al PGT comunale, relativo alla ristrutturazione ed ampliamento del centro commerciale esistente e alla realizzazione del nodo di interscambio, in comune di Cinisello Balsamo*”, secondo la configurazione progettuale prospettata negli elaborati integrativi depositati dal proponente, a condizione che si realizzino le modifiche di seguito elencate, finalizzate a garantire la sostenibilità paesistico-ambientale e programmatica del progetto.

### **1) Aspetti trasportistici e progettuali**

#### 1.1) Parcheggio di interscambio

Al fine di migliorare il livello di servizio offerto dal parcheggio di interscambio, si propone di dedicare a tale funzione anche il piano -2, oltre al piano -3, adeguando accessi e rampe; si propone inoltre di aumentare il numero dei varchi di ingresso e uscita, in analogia ai parcheggi pertinenziali ad uso pubblico, prevede l'accodamento in uscita e lo smistamento in entrata su due file parallele, prevedere la risalita su due file parallele con continuazione in doppia fila su via Castaldi.

Onde evitare problemi di deflusso dal parcheggio, per evitare il transito lungo la via perimetrale Castaldi, è necessario venga contestualmente realizzata in Comune di Monza la viabilità tra le rotatorie di via Menotti e via Bettola.

Si ritiene necessario ristudiare il collegamento al mezzanino mediante un percorso di dimensioni adeguate, senza rampe a tornanti (con rampe di scale ed ascensori, ad esempio). Si ritiene infine necessario realizzare servizi igienici e un locale cassa / assistenza, oltreché adeguati stalli per motocicli e un più congruo spazio per il parcheggio cicli.

#### 1.2) Autostazione

Per evitare problemi nell'accesso all'autostazione tramite manovra di inversione “ad U”, si ritiene necessario anticipare l'inizio della corsia dedicata di svolta a sinistra in corrispondenza con l'uscita della rotatoria; per l'uscita, è opportuno prevedere una autonoma corsia sino alla rotatoria ed il ristudio dell'ingresso del carico scarico merci in altra posizione.

È altresì necessario dedicare più spazio alla struttura, al fine di consentire in un futuro l'attestamento e il transito di un maggior numero di autolinee, compresi gli autoservizi aziendali, aeroportuali, di lunga percorrenza.

#### 1.3) Fermata sussidiaria di via Biagi

Se ne richiede la riprogettazione con l'inserimento delle distanze di accosto ed interveicolo, in definitiva con prolungamento della corsia dedicata bus da rotatoria a rotatoria, nonché l'adeguata copertura della banchina per l'attesa dell'utenza. Risulta pedonalmente collegata all'interscambio e alla struttura commerciale con un percorso tortuoso, di cui si richiede il ristudio.

#### 1.4) Ciclabilità

Si ritiene necessario prevedere collegamenti diretti ed integrati alle reti ciclabili esistenti per garantire la connessione delle principali strutture del PII coi comuni di Cinisello Balsamo, di Monza e di Sesto San Giovanni. Dovranno essere connesse anche le mete di interesse fruitivo e turistico, quali i siti del parco Nord, il parco del Grugnotorto e il parco Lambro.

Infine, nella revisione dei percorsi delle autolinee per la nuova attestazione su M1/5 Bettola si invita ad ipotizzare, la creazione di percorsi ciclabili protetti per agevolare la connessione con il TPL ferro là dove non più servito dalla gomma.

## **2) Rifiuti**

Relativamente ai rifiuti prodotti, devono essere rispettati tutti gli obblighi stabiliti dal D.Lgs. 152/2006 riguardanti la corretta progettazione e definizione delle procedure di gestione degli stessi, in particolare:

- deve essere individuato il responsabile della gestione dei rifiuti fin dalla fase della loro produzione (art. 188);
- il raggruppamento dei rifiuti in deposito temporaneo deve essere effettuato secondo quanto disposto dall'art. 183, comma 1, lett. bb);
- deve essere prevista la corretta tracciabilità dei rifiuti (registri e formulari ed il SISTRI, qualora ne ricorrano le condizioni) ai sensi degli artt. 188-bis, 188-ter, 190 e 193;
- i rifiuti prodotti devono essere conferiti ad impianti autorizzati ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006, iscritti al registro dei recuperatori ai sensi degli artt. 214 e 216 del suddetto D.Lgs. oppure operanti con Autorizzazione Integrata Ambientale ai sensi del Titolo III-bis, della parte seconda, del d.lgs. 152/2006.
- i rifiuti prodotti dalle attività di cantiere e di scavo dovranno essere classificati e caratterizzati ai sensi dell'Allegato D al D.Lgs. 152/2006, per l'individuazione dell'esatta tipologia della relativa classe di pericolosità e conferiti ad idonei impianti autorizzati allo specifico ciclo di trattamento o smaltimento. Il deposito degli stessi dovrà avvenire in strutture dedicate al deposito temporaneo ex comma 1, dell'art. 183, del D.Lgs. 152/2006 ed individuate in un opportuno elaborato grafico.

## **3) Cave**

Ai fini di una corretta pianificazione delle attività legate al movimento terra, la Relazione Tecnica di progetto dovrà essere aggiornata con le informazioni di seguito riportate e riferite allo stato di attività dei siti di destino individuati, ed in particolare per le due cave di competenza:

- Cava Nord srl in attività con escavazione e recupero ambientale fino al 25/11/2015 e con il solo recupero ambientale fino al 25/11/2017;
- Cava EGES spa in attività con escavazione e recupero ambientale fino al 21/07/2015.

Le citate Cava Checchin srl e Cava Melzi & Figli sono invece di competenza dell'Amministrazione provinciale di Monza e della Brianza.”

## **4) Sistema delle acque, eventi accidentali**

Qualora durante la cantierizzazione dovessero verificarsi eventi accidentali quali sversamenti di sostanze inquinanti, saranno messe in atto specifiche procedure di pronto intervento (piani di emergenza) secondo i criteri e le modalità previste dalle normative in merito vigenti (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.).

## **DISPONE**

di demandare al Direttore del Settore Pianificazione Territoriale e Programmazione delle Infrastrutture la trasmissione di copia del presente atto alla Regione Lombardia - Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile - Autorità Competente per la VIA.

Il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, è classificato dall'art. 5 del PTPC a rischio medio/basso per cui verranno effettuati i controlli previsti dal Regolamento sul Sistema dei controlli interni secondo quanto previsto dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione per la Città metropolitana di Milano e dalle direttive interne.

Ai sensi degli artt. 7 e 13 del D.Lgs. 196/2003, i dati personali comunicati saranno oggetto

da parte della Città metropolitana di Milano di gestione cartacea ed informatica e saranno utilizzati esclusivamente ai fini del presente provvedimento. Il Titolare del trattamento dei dati è la Città metropolitana di Milano nella persona del Sindaco metropolitano, il responsabile del trattamento dei dati personali ai fini della privacy è il Direttore del Settore Pianificazione Territoriale e Programmazione delle Infrastrutture.

Il presente provvedimento è trasmesso al Responsabile del Servizio Archivio e Protocollo per la pubblicazione all'Albo Pretorio online della Città metropolitana nei termini di legge.

Il presente provvedimento viene pubblicato in Amministrazione Trasparente ai sensi dell' art. 39 del D.Lgs. n. 33/2013.

Della compiuta pubblicazione all'Albo Pretorio, ai fini dell'esecutività del presente atto, verrà compilata specifica attestazione a cura del Responsabile, che sarà allegata in forma digitale al documento di cui costituirà parte integrante.

**Il Direttore del Settore Pianificazione Territoriale  
e Programmazione delle Infrastrutture  
(Dott. Emilio De Vita)**

**Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate**