

ALLEGATO

**PRESCRIZIONI PROPOSTE DAL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

PARTE 1^ - Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola

**PARTE 2^ - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta
Garibaldi - Bignami**

PRESCRIZIONI – PARTE 1^A

Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola

Le prescrizioni, emerse nel corso dell'istruttoria, da recepire in sede di Progetto Definitivo sono per gli:

- ***Aspetti tecnici:***

l'approfondimento progettuale dovrà riguardare i seguenti temi:

A) Trasporti, interferenze e viabilità

A1 - coordinare la progettazione per la realizzazione dell'insediamento urbanistico in Comune di Cinisello Balsamo con le previsioni del Progetto Definitivo del prolungamento della M1 rendendo inoltre compatibile il sistema viabilistico previsto nell'area con il nuovo terminale della M1 verificando le previsioni del Piano Integrato di Intervento e del Piano Regolatore del Comune che prevedono la realizzazione di forti trasformazioni urbanistiche oltre che l'attestazione, presso la medesima area, di importanti infrastrutture di trasporto;

A2 - coordinare la progettazione definitiva per la realizzazione dell'insediamento urbanistico in Comune di Cinisello Balsamo con gli studi in atto per la realizzazione del parcheggio di interscambio.
Ciò al fine di consentire la massima accessibilità all'area di interscambio ferro-gomma presso la stazione di testa Monza Bettola;

A3 - il progetto dovrà essere integrato con l'indicazione di massima delle aree destinate a parcheggi di interscambio, in modo da consentire le valutazioni inerenti ai presumibili flussi di traffico indotto dalla realizzazione dell'opera a regime ed ai potenziali impatti generati;

A4 - quantificare il peso della domanda di trasporto generata dal polo attrattore-generatore di traffico del nuovo capolinea di Monza Bettola, valutando il possibile ulteriore incremento della domanda generata dalle nuove previsioni urbanistiche in Comune di Cinisello;

A5 - valutare l'impatto del cantiere sulla mobilità urbana e indicare i percorsi viabilistici alternativi da adottarsi anche in considerazione del fatto che l'area in oggetto sarà interessata dai lavori della ex SS36;

A6 - integrare la documentazione relativa al materiale rotabile con :

- l'indicazione del calcolo del fabbisogno in relazione al programma di esercizio previsto per la linea metropolitana;
- l'indicazione dei tempi e delle modalità di acquisizione dei mezzi da parte dell'azienda esercente;
- la descrizione delle caratteristiche tecniche del nuovo rotabile da acquisire.

B) Geologia ed Idrogeologia

B1 - per quanto riguarda la caratterizzazione geotecnica ed idrogeologica del sottosuolo, dovranno essere rispettate le disposizioni di cui all'art. 16, comma 4, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e del Decreto 11 marzo 1988;

B2 - dovrà essere condotta un'analisi della presenza di pozzi idrici pubblici nella zona di intervento e delle eventuali interferenze con la realizzazione dell'opera.

- ***Aspetti ambientali:***

Per quanto riguarda gli aspetti relativi al *rumore e vibrazioni, atmosfera e salute pubblica*, si elencano le seguenti prescrizioni:

C) Cantiere

C1 - in sede di Progetto Definitivo dovranno essere indicate con precisione le sistemazioni logistiche dei cantieri e le aree destinate ad ospitare le attrezzature, la cui collocazione dovrà essere concordata con le amministrazioni comunali interessate;

C2 - con riferimento a potenziali recettori, dovranno essere indicati i sistemi di abbattimento e di monitoraggio delle polveri generate in fase di cantiere nelle tratte in cui si prevede la realizzazione a cielo aperto;

C3 - in fase di cantierizzazione dovranno essere adottati accorgimenti nella scelta dei macchinari, nella manutenzione delle macchine e nelle procedure di cantiere per limitare, per quanto possibile, il disagio della popolazione esposta alle emissioni acustiche;

C4 - per quanto riguarda l'impatto temporaneo del rumore di cantiere proveniente dagli imbocchi dei tratti realizzati a foro cieco, dovranno essere indicati gli accorgimenti per la riduzione dei disagi della popolazione;

C5 - si dovranno programmare opportuni rilievi fonometrici per valutare i livelli di immissione in corrispondenza dei recettori e se necessario andranno adottate, compatibilmente con le esigenze dell'attività di cantiere, schermature antirumore provvisorie.

D) Rumore e Vibrazioni (esercizio)

D1 - dovrà essere valutata l'opportunità di rivestimenti interni fonoassorbenti dei condotti, onde contenere le emissioni delle aperture in superficie;

D2 - dovranno essere svolti approfondimenti e valutazioni relativamente alle vibrazioni trasmesse al terreno dal sistema convoglio-armamento ed al conseguente disturbo degli occupanti edifici interessati; l'analisi del disturbo delle persone dovuto alle vibrazioni andrà effettuata conformemente alle norme tecniche in materia (ISO 2631 e UNI 9614); dovrà essere in proposito indagata una fascia di ampiezza adeguata, oltre la quale gli effetti delle vibrazioni possono essere ritenuti trascurabili in termini di disturbo agli occupanti gli edifici, tenendo

conto dell'intensità e della frequenza delle vibrazioni trasmesse dal sistema convoglio-armamento e delle caratteristiche di propagazione ed attenuazione del terreno; in tale fascia, della quale dovranno essere indicati i parametri utilizzati e i criteri di dimensionamento, dovranno essere individuati e caratterizzati gli edifici presenti, dovrà essere stimata l'intensità delle vibrazioni e definita la distanza oltre la quale tali vibrazioni sono ritenute non rilevanti;

- D3 - dovrà essere predisposto un Piano di monitoraggio dell'impatto acustico post-operam delle vibrazioni prodotte dall'esercizio dell'infrastruttura, con particolare riguardo alle situazioni di potenziale criticità;
- D4 - dovrà essere predisposto un piano di manutenzione finalizzato ad evitare che fenomeni di usura e deterioramento incrementino le vibrazioni trasmesse al terreno dal sistema convoglio-armamento, con incremento del disturbo agli occupanti gli edifici;
- D5 - dovrà essere prodotta una relazione sulle possibili soluzioni mitigative tecnicamente ed economicamente adottabili ad opera realizzata, nel caso in cui il monitoraggio post-operam evidenziasse situazioni di disturbo alle persone.

E) Paesaggio

- E1 - dovranno essere indicati gli interventi di ripristino degli elementi vegetazionali e le eventuali opere di inserimento a verde da realizzarsi mediante la messa a dimora di specie vegetali autoctone (d.g.r. 29 febbraio 2000 n. 6/48740), prevedendo inoltre uno specifico piano di manutenzione delle aree rivegetate;
- E2 - dovrà essere predisposto un piano coordinato delle ipotesi infrastrutturale e degli assetti locali della viabilità, con particolare riferimento alle condizioni di accessibilità al nodo di interscambio.

F) Archeologia

- F1 - la sorveglianza delle attività di scavo, in particolare in zone non urbanizzate, dovrà essere condotta da ditta specializzata nel settore archeologico sotto la direzione della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia.

PRESCRIZIONI – PARTE 2^

**Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta
Garibaldi – Bignami**

Le prescrizioni, emerse nel corso dell'istruttoria, da recepire in sede di Progetto Definitivo sono per gli:

- ***Aspetti tecnici:***

L'approfondimento progettuale dovrà riguardare i seguenti temi:

A) Trasporti, interferenze, tracciato e viabilità

- A1 - approfondire lo studio della domanda di traffico, anche per verificare l'affermazione che il carico acquisibile in massima parte proverrà dalla modalità pubblica, non essendo previsto un parcheggio di interscambio;
- A2 - valutare la possibilità di prevedere predisposizioni che permettano di realizzare eventuali prolungamenti della linea oltre il terminale di Garibaldi FS;
- A3 - verificare la possibilità di utilizzare depositi esistenti (Famagosta) in alternativa alla realizzazione di un nuovo deposito-officina sotterraneo a Bignami;
- A4 - coordinare l'intervento in esame con le progettazioni in atto interferenti, riqualificazione della SP5, metrotranvia Milano-Cinisello e con le opere previste dal Piano Integrale di Intervento in particolare nell'area Zara – Volturro;
- A5 - approfondire e favorire le possibilità di interscambio con la futura metrotranvia Milano – Cinisello e quelle relative al nodo Garibaldi (Passante, Servizio Ferroviario, M2);
- A6 - garantire in tutte le fasi un'adeguata mobilità, in particolare produrre uno studio che evidenzi la viabilità privata e pubblica nelle fasi di costruzione e nella fase di esercizio;
- A7 - dovrà essere redatto uno specifico elaborato che permetta di valutare le conseguenze, seppur temporanee, sul traffico nell'intorno dell'area in funzione della tempistica di realizzazione delle opere; esso dovrà perciò indicare con precisione le sistemazioni logistiche dei cantieri, le aree destinate ad ospitare le attrezzature nonché la viabilità alternativa e di cantiere;
- A8 - lungo la tratta Garibaldi FS – Isola il tracciato prevede una curva con raggio di 60 metri; atteso che tale valore comporta, per i sistemi su ferro, un elevato consumo delle ruote e delle rotaie, oltre ai vincoli relativi alla velocità di esercizio, dovrà verificarsi la possibilità di aumentare tale raggio;
- A9 - l'accelerazione massima prevista per l'esercizio è di 0,9 m/s²; a tal riguardo si ritiene necessario verificare la rispondenza con la norma UNI 7491, che indica i valori delle accelerazioni per i veicoli di metropolitane, e la possibilità di modificare tale accelerazione;

B) Geologia, Geotecnica e Idrogeologia

- B1 - predisposizione di opportune indagini geotecniche ed idrogeologiche finalizzate ad accertare, in conformità alle disposizioni di cui al D.M. Lavori Pubblici 11 marzo 1988 e successiva Circolare 24 settembre 1988 n. 30483, i principali parametri fisici dei terreni di fondazione, che costituiscono dati essenziali per la determinazione delle più appropriate soluzioni progettuali da adottare per la realizzazione degli interventi;
- B2 - analisi del fenomeno di subsidenza connesso alle operazioni di scavo e valutazione del rischio per gli edifici esistenti (danni alle strutture);
- B3 - predisposizione di uno studio idrogeologico delle aree interessate, che definisca:

- I valori relativi alle massime escursioni stagionali della falda freatica riferite ad un periodo di tempo sufficientemente significativo (almeno 10 anni);
 - Rappresentazione della direzione di deflusso della falda freatica e dell'andamento delle curve isofratiche, mediante la redazione di una carta idrogeologica dell'area in esame;
 - Le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee;
 - Le interferenze dell'intervento in oggetto sull'assetto idrogeologico ed idraulico del territorio.
- B4 - analisi delle problematiche connesse alla presenza ed alla profondità della falda freatica, anche al fine di determinare le soluzioni progettuali più idonee (impermeabilizzazioni, drenaggi, smaltimento acque, ecc.);
- B5 - la progettazione dovrà garantire la tutela delle falde acquifere da eventuali fenomeni di inquinamento (accidentali sversamenti sul suolo e nel sottosuolo di sostanze inquinanti, ecc.) sia in fase di cantiere, sia nella successiva fase di esercizio;
- B6 - effettuazione di un monitoraggio della falda in relazione all'opera in progetto, attraverso l'impiego di un congruo numero di piezometri la cui collocazione, profondità e frequenza delle misure e dei prelievi, dovranno essere stabiliti con finalità di controllarne le oscillazioni di livello e la tendenza evolutiva a lungo termine, la velocità di deflusso, la permeabilità, nonché la qualità dell'acqua;
- B7 - le opere in sotterraneo, nella zona di esondazione del torrente Seveso, dovranno essere progettate con idonei sistemi di difesa delle infrastrutture, prevedendo un sistema adeguato di smaltimento delle acque e stazioni di pompaggio nei siti a maggiore rischio di allagamento. L'impermeabilizzazione dovrà, altresì, garantire la tutela della falda da eventuali inquinamenti per percolazione di sostanze tossiche (scarichi e svazi accidentali);
- B8 - l'attuazione degli interventi nelle aree di salvaguardia delle risorse idriche (zone di tutela assoluta e zone di rispetto) destinate al consumo umano, di cui all'art. 2 del d.lgs. 152/99, così come modificato dall'art. 5 del d.lgs. 258/00, è soggetta alle disposizioni della d.g.r. 27 giugno 1996, n. 6/15137 ed ai criteri e alle indicazioni contenute nel documento "direttive per la disciplina delle attività all'interno delle zone di rispetto", approvato con d.g.r. 10 aprile 2003 n. 7/12693. In particolare, il tracciato non dovrà in nessun caso interessare le zone di tutela assoluta;
- B9 - l'ubicazione, le attività e la sistemazione finale delle aree di cantiere dovrà avvenire con le seguenti modalità:
- Le aree non dovranno essere localizzate all'interno delle zone di rispetto di punti di captazione destinati al consumo umano;
 - Gli scarichi delle acque provenienti da lavorazioni interne(impianti di betonaggio, ecc.) e dai lavaggi di automezzi dovranno avvenire nel rispetto della normativa vigente;
 - Al termine dei lavori le aree occupate, al fine di garantire la tutela del suolo, del sottosuolo e delle acque sotterranee, dovranno, se necessario, essere oggetto di bonifica;
- B10 - si ritiene necessario prevedere il controllo di possibili movimenti dei terreni che possano coinvolgere manufatti ed installazioni presenti nell'area d'influenza dell'opera in oggetto, nel rispetto delle disposizioni di cui al D.M. LL.PP. 11/03/1988 e circolare LL.PP. n. 30483 del 24.09.1988;

B11 - si sottolinea la necessità, allo scopo di evitare inutili ritardi nel completamento dei lavori, di effettuare una campagna di indagini finalizzata alla determinazione della qualità dei suoli e/o di industrie salubri insistenti, anche in passato, nelle aree da attraversare. I risultati di tali indagini potranno essere riportati in un documento che, in relazione alla destinazione urbanistica di tali aree, ne evidenzi i livelli di contaminazione. Nel caso di esito positivo della campagna, dovrà essere individuato il soggetto che dovrà farsi carico della caratterizzazione dei siti e degli interventi di bonifica. Prima dell'inizio dei lavori di scavo, l'autorità competente dovrà essere in possesso di una relazione circostanziata in merito ai risultati della campagna finalizzata alla determinazione della qualità dei terreni da scavare. Restano gli obblighi previsti dall'art. 23 della legge n. 306/03, che modifica l'art. 1 della legge n. 443/01;

B12 - dovrà essere predisposto un sistema di monitoraggio delle acque sotterranee.

- *Aspetti ambientali:*

Per quanto riguarda gli aspetti relativi al *rumore e vibrazioni, atmosfera e salute pubblica*, si elencano le seguenti prescrizioni:

C) Rumori e Vibrazioni

- C1 - dovrà essere valutata l'opportunità di rivestimenti fonoassorbenti dei condotti, onde contenere le emissioni delle aperture in superficie;
- C2 - dovranno essere svolti approfondimenti e valutazioni relativamente alle vibrazioni trasmesse al terreno dal sistema convoglio – armamento, in linea e in deposito, ed al conseguente disturbo degli occupanti gli edifici interessati; dovrà essere in proposito indagata una fascia di ampiezza adeguata, oltre la quale gli effetti delle vibrazioni possono essere ritenuti trascurabili in termini di disturbo agli occupanti gli edifici, tenendo conto dell'intensità e della frequenza delle vibrazioni trasmesse dal sistema convoglio – armamento e delle caratteristiche di propagazione ed attenuazione del terreno; in tale fascia, della quale dovranno essere indicati i parametri utilizzati ed i criteri di dimensionamento, dovranno essere individuati e caratterizzati gli edifici presenti e dovrà essere stimata l'intensità delle vibrazioni;
- C3 - dovrà essere predisposto un Piano di monitoraggio post operam sia dell'impatto acustico che delle vibrazioni prodotte dall'esercizio dell'infrastruttura, con particolare riguardo alle situazioni di potenziale criticità;
- C4 - dovrà essere prodotta una relazione sulle possibili soluzioni mitigative tecnicamente ed economicamente adottabili ad opera realizzata, nel caso in cui il monitoraggio post operam evidenziasse situazioni di disturbo alle persone;
- C5 - dovrà essere predisposto un piano di manutenzione finalizzato ad evitare che fenomeni di usura e deterioramento incrementino le vibrazioni trasmesse al terreno dal sistema convoglio – armamento, con incremento del disturbo agli occupanti gli edifici;
- C6 - si richiede che in fase esecutiva siano adottati tutti gli accorgimenti e le procedure utili al contenimento dell'impatto acustico in fase di cantierizzazione relativi al traffico indotto per la costruzione e all'attività stessa di cantiere (scelta e manutenzione dei macchinari, progettazione del cantiere, modalità operative, opere di mitigazione, ecc.). Nel caso in cui sia necessario richiedere, per le fasi più rumorose dell'attività di cantiere, deroga ai limiti

stabiliti dalla normativa vigente, si prescrive la redazione della normativa tecnica e revisionale prevista dal Regolamento Comunale in vigore:

- C7 - relativamente alla problematica delle vibrazioni, si ritiene indispensabile, nella fase di cantierizzazione, prevedere l'informazione della cittadinanza interessata dal procedere dei lavori, al fine di preparare, per quanto possibile, all'impatto, seppur transitorio, che la costruzione della linea produrrà. Relativamente alla fase di esercizio, la progettazione e le soluzioni tecnologiche adottate dovranno essere tali da mantenere il fenomeno vibratorio sotto la soglia di percezione, soprattutto nel periodo notturno;

D) Atmosfera

- D1 - nel trattamento del materiale, i processi dei lavori meccanici dovranno prevedere l'agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale e la movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori di raccolta chiusi;
- D2 - i processi di lavoro termici e chimici dovranno prevedere, nelle opere di pavimentazione e impermeabilizzazione, l'impiego di emulsioni bituminose, la riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti e l'impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura;
- D3 - dovrà essere ottimizzato il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità per ridurre il numero di veicoli in circolazione. In uscita dal cantiere, dovrà essere prevista una postazione di lavaggio delle ruote e della carrozzeria dei mezzi per evitare dispersioni polverose lungo i percorsi stradali; inoltre la velocità sulle piste di cantiere dovrà essere limitata a 30km/h;
- D4 - similmente, i mezzi destinati al trasporto di materiale di approvvigionamento e di risulta dovranno coperti con appositi teli resistenti e impermeabili;
- D5 - per contenere la polverosità, si dovrà provvedere alla periodica bagnatura dell'area e della strade di cantiere (per le piste occorre considerare anche un adeguato consolidamento con pavimentazione o copertura verde);
- D6 - i riempimenti dovranno essere effettuati privilegiando il riutilizzo del materiale derivante dagli scavi e dalle demolizioni;
- D7 - dovranno essere minimizzate le interferenze impattanti tra i cantieri e la viabilità esistente;
- D8 - cemento e altri materiali di cantiere allo stato solido polverulento dovranno essere stoccati in sili e movimentati con trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori di emissione di 10mg/Nmc. I filtri dovranno essere dotati di sistemi di controllo dell'efficienza;
- D9 - il materiale sciolto, depositato in cumuli e caratterizzato da frequente movimentazione, dovrà essere protetto da barriere ed umidificato in caso di vento superiore ai 5m/s. I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dal vento con misure adeguate (ad esempio la copertura con stuole/teli) ed i lavori dovranno essere sospesi in condizioni climatiche sfavorevoli;
- D10 - eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco, di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotate di carter;

- D11 - dovrà essere prevista l'adozione di sistemi di carico del carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio mentre, durante la fase di riempimento dei serbatoi degli automezzi dovranno essere utilizzati sistemi d'erogazione dotati di tenuta sui serbatoi con contemporanea aspirazione e abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi;
- D12 - dovranno essere utilizzati gruppi elettrogeni e di produzione calore con caratteristiche tali da ottenere le massime prestazioni energetiche al fine di minimizzare le emissioni in atmosfera. Si richiede di impiegare, ove possibile, apparecchi di lavoro conformi alla direttiva 97/97/CE e a basse emissioni (con motore elettrico); macchine con motore diesel andranno possibilmente alimentate con carburanti a basso tenore di zolfo (<50ppm). Per lavori con alta produzione di polveri utilizzando macchine per la lavorazione meccanica dei materiali (mole, smerigliatrici) andranno adottate misure di riduzione delle polveri (bagnare, captare, aspirare, separare, ecc.);
- D13 - l'impianto di betonaggio dovrà essere provvisto di schermature e accorgimenti per contenere le emissioni diffuse di polveri. Le fasi della produzione di calcestruzzo e il carico delle autobetoniere dovranno essere svolte tramite dispositivi chiusi e gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati a un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto. I silos per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere dotati di un sistema di abbattimento delle polveri con filtri a tessuto. Punti di emissione a breve distanza (>50m) da aperture di locali abitabili dovranno, se possibile, avere altezza maggiore a quella del filo superiore dell'apertura più alta;
- D14 - per lo stoccaggio e la movimentazione degli inerti dovranno essere garantite le seguenti fasi: umidificazione, applicazione di additivi di stabilizzazione del suolo, formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico, copertura dei nastri trasportatori e abbattimento a umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico, sistemi spray in corrispondenza dei punti di carico/scarico e trasferimento;
- D15 - al fine di contenere le polveri e gli inquinanti, si dovrà far uso di pannelli o schermi mobili e di barriere antipolvere nel delimitare le aree di cantiere;
- D16 - per evitare l'emissione di polveri, i pozzi d'attacco delle gallerie a foro cieco dovranno essere preferibilmente muniti di capannone insonorizzato per il contenimento delle polveri oppure attrezzati con piattaforma mobile in grado di trasportare, con movimento verticale, i mezzi (autocarri, autobetoniere, pompe per calcestruzzo) sino al fondo del pozzo, dove avverranno tutte le operazioni di carico e scarico dei materiali (ferro, calcestruzzo, ecc.) dagli automezzi;
- D17 - in fase di cantiere dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti e i dati risultanti dovranno essere trasmessi all'ARPA per la loro validazione. La strumentazione di monitoraggio dovrà essere concordata con l'ARPA, insieme all'individuazione delle aree in esame, le caratteristiche degli strumenti da utilizzare, tra i quali l'uso di eventuale laboratorio mobile e centraline fisse, i manuali di gestione, i parametri d'analisi, le procedure per completare il monitoraggio comprendendo anche le misure di mitigazione.

E) Salute Pubblica

Con riferimento all'area Deposito – Manutenzione di Bignami si prescrive che:

- E1 - tutti gli ambienti di lavoro dovranno essere areati con impianti meccanici che garantiscano idonee condizioni microclimatiche per il personale che opererà in questi ambienti ed un adeguato apporto di aria primaria;
- E2 - le prese d'aria degli impianti di aerazione e/o condizionamento dovranno essere posizionate ad un'altezza dal piano stradale superiore a 4 m.;
- E3 - la zona operativa dell'officina posta al piano della linea dovrà essere separata dalle zone di esercizio della linea stessa;
- E4 - dovrà essere realizzata una adeguata segregazione della zona di lavaggio per contenere il rumore eventualmente prodotto da questo impianto;
- E5 - dovrà essere predisposto un sistema per la raccolta dei fluidi esausti, per la loro movimentazione e per lo stoccaggio;
- E6 - dovranno essere installati idonei apprestamenti per il lavaggio di emergenza in caso di investimento di fluidi tossici o nocivi.