

PROJEKT / PROGETTO

AUTONOME PROVINZ BOZEN - GEMEINDE BRUNECK
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - COMUNE DI BRUNICO

22090

ERNEUERUNG DER AUFSTIEGSANLAGEN "KRONPLATZ 1+2" MIT NEUER PISTENANBINDUNG AM KRONPLATZ IN DER GEMEINDE BRUNECK

RINNOVO DEGLI IMPIANTI DI RISALITA "PLAN DE CORONES 1+2" CON NUOVO COLLEGAMENTO ALLE PISTE SUL PLAN DE CORONES NEL COMUNE DI BRUNICO

INHALT / CONTENUTO

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

RIASSUNTO NON TECNICO

Nov 2023	DB	MP
Datum data	bearb. elab.	gepr. esam.
Anlage	Allegato	

19.2-it

AUFTRAGGEBER / COMMITTENTE

KRONPLATZ SEILBAHN GMBH

Reischach, Seilbahnstraße 10
39031 Bruneck

PROJEKTANT / PROGETTISTA

iPM Engineering

Dott. Ing. Markus Pescollderungg
Dott. Ing. Udo Mall

I-39031 Bruneck, Gilmplatz 2 / Brunico, piazza gilml 2
Tel.: 0474/050005 - E-Mail: info@ipm.bz - Web: www.ipm.bz



ARBEITSGRUPPE / GRUPPO DI LAVORO

Jesacher

Geologiebüro - Studio di geologia
I-39031 Bruneck/Brunico, Via Carl-Toldt-Straße 11
t. 0474/409376 info@jesacher.bz

jesacher
geologiebüro | studio di geologia

TRIFOLIUM

Dr. Kurt Kußstatscher
I-39050 Jenesen - Afingerweg 40
Tel. 3355346470 www.trifolium.net



Premessa

Il presente studio di impatto ambientale tratta il progetto

Rinnovo degli impianti di risalita „Plan de Corones 1+2“ con nuovo collegamento alle piste sul Plan de Corones nel comune di Brunico

Il committente per l'opera in oggetto è la società Kronplatz Seilbahn Srl.

Data la natura e la rilevanza dell'intervento in progetto e tenendo conto della sensibilità ambientale dell'area si rende necessaria una valutazione di impatto ambientale per l'opera in progetto. La valutazione di impatto ambientale viene svolta basandosi sulle relazioni elaborate da diversi esperti del settore. Tali esperti, in base alle specifiche competenze, analizzano i vari aspetti del progetto e i relativi riflessi sull'ambiente.

Sommaro

1	Introduzione	1
2	Direttive	3
3	Correlazione a piani e programmi	4
3.1	Piano di settore impianti di risalita e piste da sci	4
3.2	Piano paesaggistico, zone con particolare valenza ambientale	5
4	Descrizione di progetto	6
4.1	Impianto di risalita	6
4.1.1	Caratteristiche tecniche:	6
4.2	Piste da sci	7
4.2.1	Discesa „Kronplatz 1+2“	7
4.2.2	Via da sci „Weiden“	7
4.2.3	Adattamento di piste da sci	8
4.2.4	Lavori di movimento terra	8
4.3	Impianto di innevamento	8
4.4	Analisi delle varianti	9
5	Impatto ambientale	10
5.1	Mensch, Ökologie und Landschaft	10
5.2	Paesaggio e Aree di tutela	12
5.3	Effetti socioeconomici ed economici a livello regionale	14
5.4	Valutazione complessiva	15
6	Epilogo	16

1 Introduzione

La costruzione del primo impianto di risalita sul Plan de Corones nel 1963, una funivia con stazione intermedia, segnò l'inizio della storia di successo del comprensorio sciistico, oggi conosciuto ben oltre i confini della regione, e con esso lo sviluppo del turismo a Brunico e nel resto della Val Pusteria. Negli anni '60 e '70, nell'area sommitale del Plan de Corones si sono aggiunti diversi piccoli sciovie e seggiovie. La funivia è stata utilizzata come collegamento con il comprensorio sciistico dal lato di Brunico fino al 1986 ed è stata poi sostituita da una cabinovia a 6 posti e nel 2003 dalla cabinovia a 8 posti „Plan de Corones 1+2“, tuttora esistente.

L'impianto, che ha ormai 20 anni, funge da collegamento principale tra Riscone e la cima del Plan de Corones. Essendo stato approvato e costruito nel 2003 secondo i vecchie norme, ora dovrebbe essere sottoposto a una costosa revisione generale, durante la quale gran parte dei componenti dell'impianto dovrebbero essere rinnovati e sostituiti. Inoltre, il impianto dalle 2003 è stato in parte costruito con sostegni esistenti, che quindi sono ancora più vecchi e dovrebbero essere sostituiti con urgenza.

Non soddisfa più l'attuale stato dell'arte e le esigenze di sciatori e ospiti in termini di attrattività, portata e comfort di viaggio.

Durante la fase di costruzione della stazione intermedia si sono verificati notevoli problemi a causa delle difficili condizioni geologiche / geotecniche. Inoltre, il pendio in questione si trova sul bordo di una frana attiva. Nonostante l'attuazione di complesse misure speciali di ingegneria geotecnica e di stabilizzazione del pendio, la struttura della stazione si è assestata durante l'esercizio, in particolare all'inizio, il che ha compromesso in modo significativo il funzionamento dell'impianto e ha richiesto diverse misure correttive successive.

Per questi motivi, il richiedente ha deciso di sostituire il vecchio impianto con una nuova e moderna cabinovia a 10 posti e di riposizionare la stazione intermedia.

Il presente studio di impatto ambientale include ora il rinnovo degli impianti di risalita „Plan de Corones 1+2“ con un nuovo collegamento alle piste di sci.

Documentazione / fonti di informazione

Il presente studio di impatto ambientale è stato elaborato in cooperazione con tecnici ed esperti del settore e rappresenta uno studio complessivo, il quale racchiude tutti gli ambiti. L'analisi dello stato di fatto e la descrizione del progetto sono stati elaborati in stretta collaborazione con il committente Kronplatz Seilbahn Srl. Il progetto tecnico corrispondente è stato elaborato dallo studio di ingegneria iPM. La valutazione ambientale è stata elaborata da esperti del settore (dott. geol. Michael Jesacher per la geologia, dott. Kurt Kußtatscher per la ecologia e il paesaggio) e viene riproposta in questo rapporto.

2 Direttive

Come base giuridica per la valutazione dell'impatto ambientale in Alto Adige attualmente funge la Legge provinciale n 17 del 13 ottobre 2017, la quale si basa sulla direttiva UE 2011/92/UE e alla corrispondente Legge Statale n 349 dell'8 luglio 1986.

In base all'allegato IV del decreto n 152/2006 i progetti che eccedono i seguenti parametri limite devono venire sottoposti alla verifica di assoggettabilità (screening):

- Piste da sci con lunghezza maggiore a 1,5 km oppure una superficie superiore a 5 ettari nonchè
- Impianti di risalita con portata oraria superiore a 1.800 persone, escluse sciovie e seggiovie a ammorsamento fisso con lunghezza inclinata fino a 500 m;

Dato che l'area di progetto è sottomessa a limitazioni di utilizzo di carattere idrogeologico-forestale, i parametri limite devono venire dimezzati.

Sia l'impianto di risalita in progetto che anche la pista superano quindi i parametri limite e sarebbe obbligatorio procedere alla verifica di assoggettabilità (screening).

Anche se il progetto non interessa aree specialmente protette, la committenza ha deciso di sottoporre il progetto direttamente alla verifica di impatto ambientale, senza preliminarmente sottoporre il progetto allo screening (in base alla Legge Provinciale art. 16 paragrafo 8). Quindi nel luglio 2022 è stata presentata all'ufficio competente la domanda di verifica di impatto ambientale.

La presente VIA è stata elaborata in base alla direttiva 2011/92UE – allegato IV.

3 Correlazione a piani e programmi

3.1 Piano di settore impianti di risalita e piste da sci

Il piano di settore, approvato con delibera della Giunta Provinciale n 15 del dicembre 2014, regola impianti di risalita e piste da sci. In base a tale piano, il presente progetto riguarda la zona sciistica Plan de Corones.

Il progetto previsto si trova interamente nella zona sciistica.

3.2 Piano paesaggistico, zone con particolare valenza ambientale

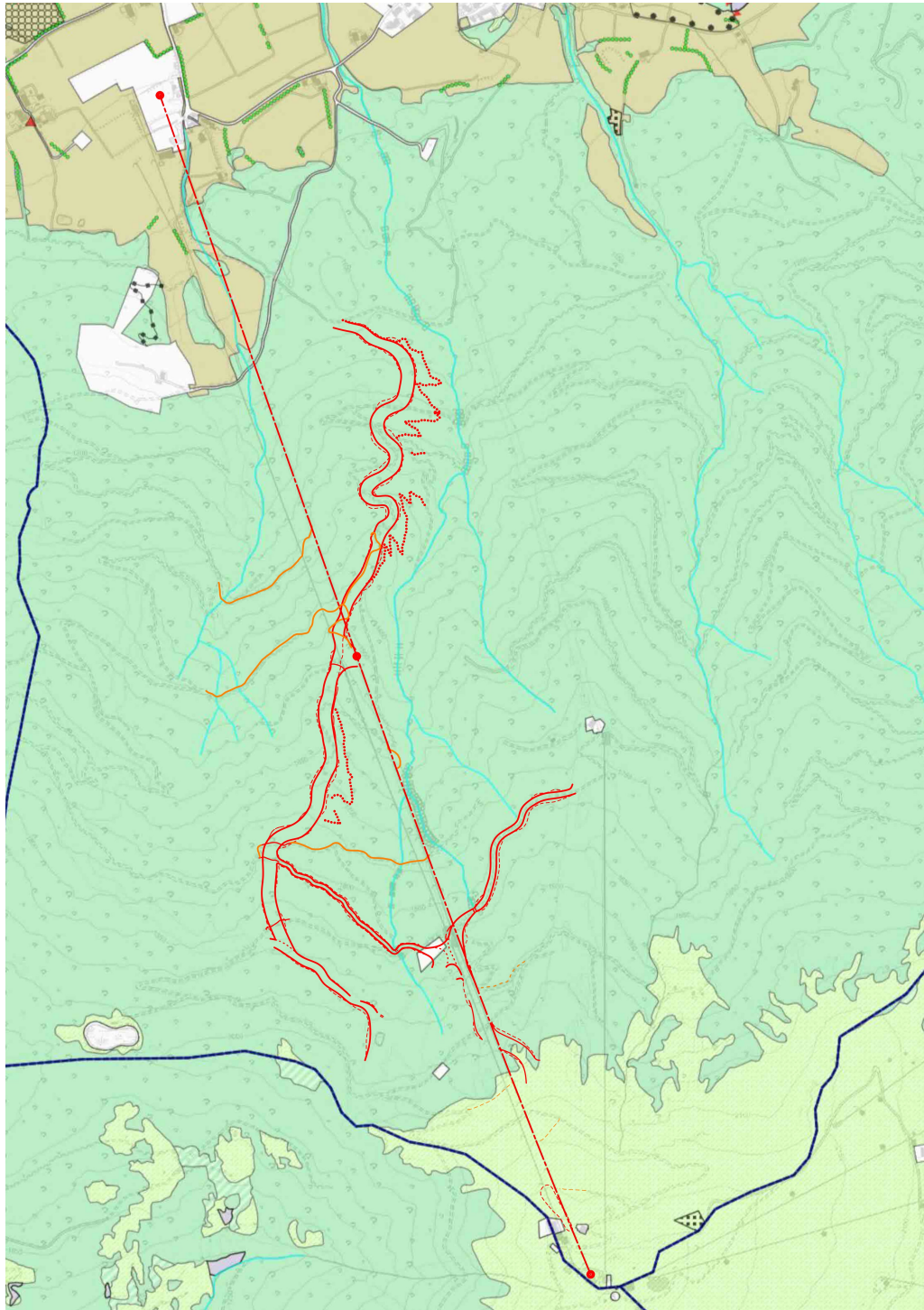


Figura 3.1: piano paesaggistico (Geobrowser)

4 Descrizione di progetto

4.1 Impianto di risalita

Come impianto di risalita è prevista una cabinovia monocavo a 10 posti a sganciamento automatico (tecnicamente due impianti), un sistema moderno che offre ai passeggeri un elevato livello di comfort. Con una capacità di trasporto di 3.250 p/h e una velocità di 6,5 m/s, gli sciatori possono essere trasportati nell'Area sciistica rapidamente e senza lunghi tempi di attesa, anche nelle ore di punta. È prevista anche una stazione intermedia, dove passano le cabine transitano.

Le stazioni a valle e a monte rimangono nello stesso luogo, ma quella intermedia sarà spostata più in basso a causa dei problemi geologici descritti all'inizio.

4.1.1 Caratteristiche tecniche:

	Kronplatz 1	Kronplatz 2
Posizione motrice	Monte (MST)	Berg (BST)
Posizione tensore	Valle	TValle
Direzione di marcia	in senso antiorario	in senso antiorario
Lunghezza orizzontale	1.763,09 m	1.973,77 m
Dislivello	573,20 m	740,80 m
Ø fune	58 mm	58 mm
Potenza in continuità	790-920 kW	910-1070 kW
Intervia	7,30 m	7,30 m
Portata	3.250 P/h	3.250 P/h
Velocità impianto	6,50 m/s	6,50 m/s
Equidistanza tra i veicoli	72,00 m	72,00 m
Intervallo tra i veicoli	10,29 s	10,29 s
Numero totale dei veicoli	70	76
Tempo di percorrenza	4' 49" min	5' 25" min

Tabella 4.1: caratteristiche tecniche del nuovo impianto "Kronplatz 1+2"

4.2 Piste da sci

4.2.1 Discesa „Kronplatz 1+2“

Con lo spostamento della stazione intermedia verso valle, è stato necessario trovare anche un nuovo collegamento alle piste. Con la prevista discesa „K1+2“ è ora possibile ottenere un collegamento ottimale con la nuova stazione intermedia e la tanto attesa discesa „rossa“ o di difficoltà media sul lato di Brunico. Ciò consentirà anche agli sciatori più semplici di raggiungere Brunico con gli sci anche in condizioni di neve non ottimali.

Caratteristiche tecniche:

Superficie nuova pista	8,89 ha
Compensazione superficie pista nell'area	-4,00 ha
Lunghezza orizzontale:	2.340 m
Dislivello	811 m
Min./Max. pendenza:	14,6/51,4 %
Pendenza media:	34,6 %
Min./Max. larghezza:	28,0/44,0 m
Larghezza media:	38,0 m
Difficoltà	pista rossa

Tabella 4.2: caratteristiche tecniche principali della nuova pista „Kronplatz 1+2“

4.2.2 Via da sci „Weiden“

Pre arrivare dalla vecchia stazione intermedia e la nuova stazione intermedia e quindi alla cima, è prevista una nuova via da sci „Weiden“ dalla vecchia stazione intermedia verso ovest fino alla nuova discesa „K1+2“. Ciò significa che le due piste esistenti non solo potranno continuare a essere utilizzate, ma saranno anche migliorate.

Caratteristiche tecniche:

Superficie nuova pista	0,81 ha
Lunghezza orizzontale:	600,0 m
Dislivello	54,6 m
Min./Max. pendenza:	7,2/10,2 %
Pendenza media:	9,1 %
Min./Max. larghezza:	11,0/12,0 m
Larghezza media:	12,0 m

Tabella 4.3: caratteristiche tecniche principali della nuova via da sci „Weiden“

4.2.3 Adattamento di piste da sci

Per ricollegare le varie piste nell'area dell'attuale stazione intermedia alle piste rimanenti e per rendere di nuovo attraente l'area della cima superiore fino alla nuova stazione intermedia, sono previsti lavori di adattamento sulle piste da sci „Sylvester“ e „Trasse“ e sulla pista da sci „Herzlake“.

4.2.4 Lavori di movimento terra

Per la realizzazione del presente progetto sono previsti lavori di movimento terra e modellazione del terreno per un volume pari a ca. 96.500 m³ di scavo e circa 96.500 m³ di rinterri. Quindi ne risulta un bilancio dei volumi in equilibrio. Il materiale di scavo viene reimpiegato all'interno della medesima area di progetto.

4.3 Impianto di innevamento

L'innevamento tecnico della pista da sci è imprescindibile per un comprensorio sciistico condotto in maniera efficiente. Tale accorgimento non ha solo lo scopo di allungare la stagione invernale, ma anche per potere iniziare la stagione in maniera programmata anche in caso di nevicate ritardate o troppo scarse.

Con la realizzazione dell'impianto di innevamento è necessaria la posa di diverse condotte d'innevamento e una condotta di alimentazione dalla stazione di pompaggio esistente a Riscone al serbatoio „Hirschlacke“. Sono previste condotte forzate per l'acqua, cavi elettrici

e cavi dati. Tutte le condotte vengono posate congiuntamente in un unico fossato, il quale viene scavato in successione con contiguo rinterro e risistemazione superficiale del terreno. Quindi l'intervento nel paesaggio viene mantenuto possibilmente limitato.

Nella nuova stazione intermedia è prevista anche una nuova stazione di pompaggio con cabina di trasformazione. Per il funzionamento della stazione di pompaggio è necessario un piccolo serbatoio con un volume di stoccaggio di 300m³. Inoltre, è necessario costruire una nuova cabina di trasformazione lungo la nuova discesa e rinnovare la cabina di trasformazione esistente presso la pista „Sylvester“

4.4 Analisi delle varianti

Nel corso dello studio di impatto ambientale, sono state esaminate diverse varianti per la linea della nuova cabinovia e il tracciato della nuova discesa. Il percorso della cabinovia previsto dal progetto si svolge lungo il corridoio forestale esistente e la discesa prevista è la variante che prevede il minimo di movimenti di terra e strutture di supporto.

5 Impatto ambientale

5.1 Mensch, Ökologie und Landschaft

(dott. biol. Kurt Kußstatscher)

La ristrutturazione degli impianti di risalita del Plan de Coronas 1+II consentirà anche di spostare la stazione intermedia lontano dal terreno geologicamente instabile del sito attuale. L'ubicazione prevista più a valle comporta una serie di cambiamenti operativi e logistici.

Poiché la stazione intermedia (1520 m.s.m.) consentirà agli sciatori di salire e scendere dalle piste, dovrà essere collegata alla rete di piste e sarà possibile offrire una nuova pista a valle di difficoltà inferiore.

Al livello 1920 s.l.m. la pista da sci prevista si stacca dalla pista Sylvester esistente e segue il crinale fino alla posizione prevista per la nuova stazione intermedia e fino alla giunzione con la pista Herrenergg esistente al livello 1090 s.l.m.

Morfologia del terreno

Il crinale interessato è interamente boscoso. Oltre a vari tipi di bosco di abete rosso montano e subalpino, nella zona superiore è interessata dal progetto di costruzione anche una foresta subalpina di larice e zirmolo. Mentre il terreno è ancora moderatamente ripido nella parte superiore fino alla stazione intermedia, diventa sempre più ripido al di sotto della nuova stazione intermedia. Sono quindi necessari lavori di adattamento del terreno e di disboscamento. Nella parte superiore, questi lavori di sbancamento sono moderati e i nuovi bordi delle piste possono essere adattati relativamente bene al terreno esistente. La stazione intermedia stessa è prevista nella corsia dell'impianto di risalita esistente, in un terreno relativamente ripido e quasi privo di alberi.

Al di sotto, la cresta sempre più stretta del terreno richiede adattamenti molto più consistenti. Nella zona in cui termina la cresta, la superficie si allarga, ma diventa sempre

più ripido, motivo per cui, oltre ai movimenti di terreno necessari per una pista più leggera, sono necessarie anche notevoli strutture di sostegno in terra rinforzata. Dal punto di vista paesaggistico, queste possono essere considerate imponenti. La vicina foresta di abete rosso con i suoi alberi ad alto fusto e gli adeguamenti strutturali delle alte strutture di supporto mediante elementi sfalsati mantengono entro i limiti l'impatto visibile sul paesaggio.

Collegamento alla rete di impianti e piste

Il collegamento della pista prevista con il resto delle piste e gli impianti di risalita deve essere garantito dall'ampliamento dei sentieri di collegamento esistenti. Il disboscamento e i movimenti di terra necessari a tal fine sono di entità variabile. In alcuni casi, sono necessari anche notevoli elementi di sostegno sul lato della valle.

Strade di accesso

La rete di strade forestali esistente a Plan de Coronas può essere ampiamente utilizzata per la costruzione e l'approvvigionamento dell'impianto previsto e può essere preparata per questo con un intervento relativamente ridotto. Solo la strada di accesso alla nuova stazione intermedia progettata richiede una nuova costruzione su alcune centinaia di metri di terreno ripido e roccioso.

Vegetazione e habitat

L'intero progetto si trova sul versante settentrionale boscoso del Plan de Coronas. L'orientamento verso nord e l'ombreggiatura degli alberi determinano una bassa diversità ecologica e di conseguenza esiste solo una piccola varietà di nicchie ecologiche per piante e animali. Oltre a una radura piuttosto ricca di specie nella zona superiore (Morgentrast) e nel punto in cui è prevista la stazione intermedia, alla confluenza con la pista Herrenegg c'è una uscita d'acqua che alimenta una torbiera con una flora adeguata.

Flora e fauna

Le poche nicchie presenti nel percorso del pendio presentano solo una bassa diversità floristica, che vale anche per la fauna incontrata. Un numero considerevole di formicai colonizza la parte superiore del pendio previsto.

Misure di mitigazione

Nel corso dello sviluppo del progetto, sono state inserite diverse modifiche per ridurre al minimo l'impatto sul paesaggio e sull'ambiente.

Misure di compensazione

Il committente è pienamente consapevole che il progetto di costruzione in questione avrà un impatto anche sul paesaggio e sull'equilibrio naturale dell'area. L'elenco delle misure compensative proposte è di conseguenza lungo, alcune delle quali sono state sviluppate insieme all'autorità forestale locale.

Risultato

Come tutti i progetti di questo tipo, anche questo in questione è un intervento sulla natura e sul paesaggio. La costruzione della pista da sci aprirà una nuova area di territorio e i lavori di movimento terra previsti avranno un impatto su di essa. Ciò è legato anche al successivo utilizzo del terreno per lo sci e alla necessaria preparazione delle piste in inverno, nonché all'uso agricolo durante il periodo estivo.

D'altra parte, i nuovi impianti di risalita seguono quasi completamente il tracciato esistente. Il rinnovo degli impianti di risalita ha quindi un impatto minimo o nullo sulle nuove risorse dell'area interessata.

5.2 Paesaggio e Aree di tutela

(Dott. geol. Michael Jesacher)

Deflusso superficiale

Lo strato naturale del suolo e della vegetazione, così come la pendenza del pendio, saranno notevolmente alterati dalla costruzione della pista da sci, soprattutto nell'area dei tagli e dei riempimenti del terreno. Con il disboscamento, la vegetazione forestale naturale viene sostituita da aree verdi sulla pista. Questi fattori hanno un effetto sul tasso di infiltrazione e quindi anche sul tasso di deflusso.

Inoltre, il bilancio idrico in superficie è alterato dallo scioglimento dell'acqua della neve artificiale al termine dell'esercizio della pista in primavera, in modo tale che, oltre al manto nevoso naturale nelle aree limitrofe, si scioglie anche il manto nevoso artificiale nell'area della pista e quindi il deflusso dell'acqua dall'area aumenta almeno periodicamente (in primavera durante lo scioglimento della neve).

La realizzazione di canali di drenaggio superficiale adeguatamente dimensionati lungo l'intero tracciato della pista (canali trasversali e longitudinali), in grado di drenare rapidamente e in modo controllato l'acqua di scioglimento e di precipitazione, nonché la costruzione di bacini di raccolta, garantiscono che il deflusso superficiale dell'area non aumenti in modo significativo.

Corsi d'acqua

Gli unici attraversamenti di canali rilevanti sono l'attraversamento della pista da sci "Weiden" di nuova progettazione tra la stazione intermedia esistente e la pista da sci di nuova progettazione, l'attraversamento del canale presso la pista da sci "Herzlalm" e la strada di accesso alla stazione intermedia di nuova progettazione. Trattandosi di piste forestali esistenti con ponti in legno, si può escludere qualsiasi impatto sul canale.

Zone di ristagno idrico e sorgenti

Tutti gli interventi di costruzione sono situati al di fuori delle zone di drenaggio. I pilastri 9, 10, 11 e 12, che si trovano all'interno della zona III dell'area di protezione dell'acqua potabile della sorgente Ochsenalm, non hanno alcuna influenza sulle sorgenti della Ochsenalm a causa delle basse profondità di scavo.

Se il drenaggio/sorgente "Drenaggio MS-Hirschlacke 1" viene messo a nudo nel corso dell'ampliamento della pista Sylvester, l'acqua risultante deve essere raccolta, drenata e il drenaggio deve essere ricostruito.

Risultato

Nel complesso, non si prevede che la realizzazione del progetto abbia effetti negativi sul bilancio idrico superficiale e sotterraneo.

5.3 Effetti socioeconomici ed economici a livello regionale

Lo sviluppo del turismo nelle regioni interessate si basa non solo su una buona infrastruttura alberghiera e gastronomica, ma anche sulla disponibilità di una zona sciistica attraente e di strutture per il tempo libero. In inverno, le dimensioni della zona sciistica, la varietà delle piste, l'attrattiva degli impianti di risalita e la garanzia di neve sono ancora i criteri più importanti per la popolarità delle aree di vacanza e quindi il fattore decisivo per la domanda turistica. In estate, soprattutto, un'ampia e varia offerta di attività per il tempo libero svolge un ruolo sempre più importante.

L'ammodernamento della struttura consente di mantenere l'attrattiva e la competitività del comprensorio sciistico, rafforzando così il turismo e l'economia locale.

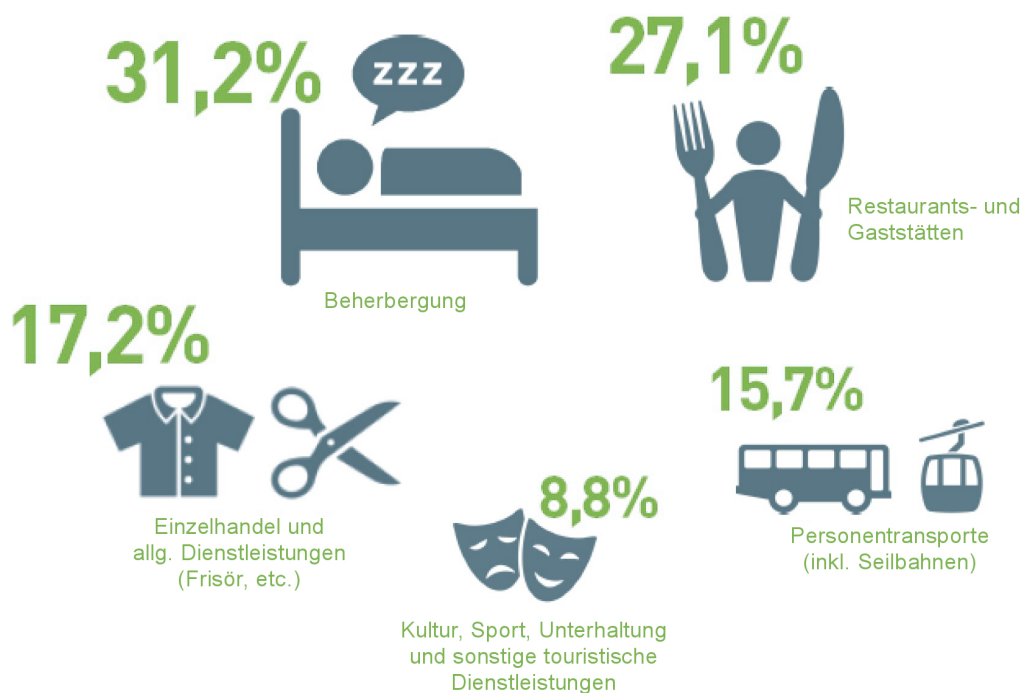


Figura 5.1: Suddivisione del consumo turistico (studio della camera di commercio dell'austria e del MCI Innsbruck)

5.4 Valutazione complessiva

Umweltkomponente	Variante Zero ecologico	Variante Zero economico	Projekt	Variante Impianto „Asse diretta“	Variante discesa, „tracciato“
Esser umani, salute e utilizzo del suolo	non rilevante	non rilevante	non rilevante	non rilevante	non rilevante
Rumore, aria e clima	non rilevante	modesto	sostenibile	sostenibile	sostenibile
Paesaggio ed eredità culturale	non rilevante	modesto	sostenibile	rilevante	rilevante
Ambiente naturale / Ecologia	non rilevante	modesto	sostenibile	sostenibile	sostenibile
Idrologia e idrogeologia	non rilevante	non rilevante	non rilevante	non rilevante	non rilevante
Effetti socioeconomici ed economici a livello regionale	sostenibile	non rilevante	positivo	positivo	positivo

Tabella 5.1: Sintesi valutazione delle componenti ambientali

6 Epilogo

La costruzione del primo impianto di risalita sul Plan de Corones nel 1963, una funivia con stazione intermedia, segnò l'inizio della storia di successo del comprensorio sciistico, oggi conosciuto ben oltre i confini della regione, e con esso lo sviluppo del turismo a Brunico e nel resto della Val Pusteria. La funivia è stata utilizzata come collegamento con il comprensorio sciistico dal lato di Brunico fino al 1986 ed è stata poi sostituita da una cabinovia a 6 posti e nel 2033 dalla cabinovia a 8 posti „Plan de Corones 1+2“, tuttora esistente.

L'impianto, che ha ormai 20 anni, funge da collegamento principale tra Riscone e la cima del Plan de Corones, è ormai superato e deve essere urgentemente modernizzato.

Con il presente progetto è previsto il rinnovo e la modernizzazione di questo impianto principale. Anche la stazione intermedia verrà spostata un pò più a valle rispetto all'attuale posizione problematica. Grazie a una nuova discesa e una via da sci, nonchè ai previsti adeguamenti delle piste di collegamento esistenti, non solo il nuovo impianto potrà essere integrato in modo ottimale, ma Brunico riceverà anche la tanto attesa pista „rossa“ o di difficoltà „media“.

Tutti i lavori previsti si svolgeranno all'interno della zona sciistica.

Nel presente studio sono state presentate anche diverse varianti che sono state esaminate e valutate nel corso della pianificazione. Tra le varianti esaminate, il progetto proposto può essere chiaramente definito come la migliore soluzione in termini di protezione ambientale ma anche di efficienza economica.

Con una buona pianificazione nelle singole fasi del progetto, l'impatto sull'ambiente può essere mantenuto il più basso possibile. Inoltre, è stato sviluppato un pacchetto appropriato di misure di monitoraggio, mitigazione e compensazione per diminuire gli impatti rimanenti nel miglior modo possibile.