



N. registrazione/dossier: / BAV-213.2-00001/00015/00002/00010

12.12.2022

Direttiva

concernente l'esame della rilevanza dei progetti di costruzione ferroviari per il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria

N. registrazione/dossier: BAV-213.2//342

Indice

1 In generale	2
1.1 Obiettivo della direttiva	2
1.2 Basi legali	2
2 Procedura di esame della rilevanza per il SIS	2
2.1 In generale.....	2
2.2 Le quattro fasi di analisi.....	3
2.2.1 Il progetto è attuale e necessario?	3
2.2.2 Il progetto fa parte di un impianto ferroviario federale?	3
2.2.3 Il progetto incide considerevolmente sui trasporti, sul territorio o sull'ambiente?	4
2.2.4 Il progetto ha particolare necessità di coordinamento?	5
3 Aiuto alla pianificazione per gli impianti di servizio	6
3.1 Contesto e obiettivo	6
3.2 Procedura del piano settoriale e ponderazione degli interessi	6
3.3 Aspetti da considerare nella ponderazione degli interessi	7
3.4 Criteri da considerare per l'analisi delle varianti	7



1 In generale

1.1 Obiettivo della direttiva

La presente direttiva disciplina contenuti e modalità di svolgimento dell'esame della rilevanza dei progetti di costruzione di infrastrutture ferroviarie per il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria (SIS). La direttiva precisa le disposizioni della legge sulle ferrovie (Lferr), dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT) e del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, nonché definisce la procedura d'esame dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). In tal modo, pone le basi per un esame standardizzato e una valutazione il più uniforme possibile.

Inoltre, al capitolo 3 contiene un aiuto alla pianificazione per gli impianti di servizio, che illustra concretamente alle imprese di trasporto i criteri applicati nell'analisi delle varianti per l'inserimento di un progetto nel SIS.

Attenendosi alla presente direttiva, le imprese ferroviarie avranno la certezza che un progetto potrà essere sottoposto all'esame della rilevanza e, se del caso, inserito nel SIS.

1.2 Basi legali

L'esame della rilevanza dei progetti di costruzione di infrastrutture ferroviarie per il SIS si rifà alle seguenti basi legali:

- legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101);
- legge del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451);
- Legge federale su la caccia e la protezione dei mammiferi e degli uccelli selvatici (LCP ; RS 922.0)
- legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700);
- legge del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01);
- legge del 4 ottobre 1991 sulle foreste (LFo; RS 921.0);
- legge del 24 gennaio 1991 sulla protezione delle acque (LPAc; RS 814.20);
- legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (LTM; RS 742.41).

Sono inoltre da tenere in considerazione le seguenti basi vincolanti per le autorità:

- Piano settoriale per l'avvicendamento delle colture
- Concezione «Paesaggio svizzero»
- Mobilità e territorio 2050 – Parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti
- Strategia Suolo Svizzera
- Strategia Biodiversità Svizzera

2 Procedura di esame della rilevanza per il SIS

2.1 In generale

La procedura dell'UFT per l'esame della rilevanza dei progetti di costruzione ferroviari per il SIS si articola in quattro fasi (Figura 1). Le prime due sono proprie dell'Ufficio, mentre le fasi 3 e 4 sono riprese dal Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica¹. Conformemente alle succitate basi giuridiche un progetto deve essere coordinato nel SIS se:

1. è attuale e necessario
2. e fa parte di un impianto ferroviario federale
3. e incide considerevolmente sui trasporti, sul territorio o sull'ambiente
4. o ha particolare necessità di coordinamento.



Figura 1: svolgimento dell'esame della rilevanza per il SIS

2.2 Le quattro fasi di analisi

2.2.1 Il progetto è attuale e necessario?

Devono essere dimostrate l'attualità e la necessità del progetto per la funzionalità della rete ferroviaria. È questo un criterio sempre soddisfatto per i progetti finanziati dal FIF (PROSSIF o CP) e per quelli attribuiti nel PROSSIF al primo livello di priorità.

Per i progetti non finanziati dal FIF, è l'UFT che deve valutare l'attualità e la necessità. In determinati casi, può riservare tracciati o siti nel SIS in funzione dell'esito della valutazione.

¹ Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica. Berna: Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC, 2021.

Si rileva che per tutti i progetti attribuiti nel PROSSIF 2035 al secondo livello di priorità l'attualità e la necessità sono già state valutate con esito negativo. Questi progetti potranno essere riconsiderati in caso di mutamento di condizioni quadro essenziali e concretamente nell'ambito dell'elaborazione delle prossime fasi di ampliamento.

2.2.2 Il progetto fa parte di un impianto ferroviario federale?

Un progetto fa parte di un impianto ferroviario federale se è necessario per l'accesso alla rete secondo l'articolo 62 capoverso 1 o 3 Lferr oppure se si tratta di un terminale d'importanza nazionale per il traffico combinato (TC) di cui all'articolo 11 LTM. Questi progetti sono sottoposti a una procedura di approvazione dei piani (PAP) federale e, secondo l'articolo 18 capoverso 5 Lferr, devono essere inseriti nel SIS.

Non sono coordinati nel SIS:

- i progetti sottoposti a una PAP cantonale;
- gli impianti e le installazioni per il traffico merci oggetto della LTM², eccezion fatta per i terminali d'importanza nazionale per il TC (cfr. sopra);
- i progetti destinati alla rete del traffico capillare o d'agglomerato (ad es. deposito di bus urbani);
- i progetti all'interno di una zona che fa parte dell'area ferroviaria o in una zona edificabile, industriale o di utilizzazione conforme³.

2.2.3 Il progetto incide considerevolmente sui trasporti, sul territorio o sull'ambiente?

Secondo i criteri stabiliti nel Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, un progetto ha un impatto significativo sui trasporti, sul territorio o sull'ambiente quando:

criterio	Dettagli
ha ripercussioni rilevanti sulla funzionalità delle reti di trasporto d'importanza nazionale, oppure	Un progetto incide notevolmente sulla funzionalità delle reti di trasporto d'importanza nazionale se riduce di almeno il 15 per cento i tempi di percorrenza tra due fermate del traffico a lunga distanza e consente quindi di guadagnare una mezz'ora nel sistema della cadenza semioraria.
ha ripercussioni rilevanti sullo sviluppo degli agglomerati, delle regioni rurali o dei centri turistici, oppure	Progetti come l'istituzione in maniera continuativa sull'arco dell'intera giornata di collegamenti ogni quarto d'ora nel settore centrale di un agglomerato o di collegamenti semiorari con centri turistici d'importanza nazionale (Alta Engadina, regione della Jungfrau, Davos/Klosters, Zermatt e Lago Maggiore) hanno senz'altro un impatto significativo sullo sviluppo del territorio. Un forte impatto sullo sviluppo territoriale si ha anche riducendo i collegamenti a uno ogni ora o prevedendo intervalli ancora più lunghi, oppure chiudendo definitivamente una tratta al traffico.
richiede più di 5 ettari di terreno, oppure	Se lo stato di avanzamento dei lavori non consente ancora di stabilire il perimetro esatto, se ne stimerà la superficie sulla base di valori indicativi. Il criterio è soddisfatto nel caso di linee ferroviarie di lunghezza superiore a 5 km. Di norma, gli ampliamenti della capacità infrastrutturale (ad es. punti d'incrocio), l'aumento delle prestazioni (ad es. intensificazione della frequenza dei treni) o le accelerazioni di minore entità non rientrano in questo criterio.

² Ad es. trasporto di merci da e per binari di raccordo, impianti di trasbordo per il TC. Cfr. [Ufficio federale dei trasporti UFT Concessione del trasporto di merci per ferrovia \(admin.ch\)](#)

³ Al momento della definizione della zona è già stato effettuato un coordinamento territoriale generale. Il coordinamento necessario può essere attuato direttamente nell'ambito della PAP di cui alla Lferr.

<p>è sottoposto a un EIA a tappe, oppure</p>	<p>Alcuni impianti sono sottoposti a un esame dell'impatto sull'ambiente (EIA) plurifase di cui all'allegato dell'OEIA. È questo il caso delle tratte e linee ferroviarie nuove. Affinché un ampliamento sia considerato una nuova tratta, quest'ultima deve avere una certa lunghezza e situarsi a una certa distanza dall'infrastruttura preesistente.</p>
<p>ha ripercussioni rilevanti su beni protetti d'importanza nazionale, oppure</p>	<p>Sono considerati beni protetti d'importanza nazionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali di importanza nazionale (IFP); • le torbiere alte e le paludi torbiere di transizione di importanza nazionale; • le paludi basse di importanza nazionale; • le zone palustri di particolare bellezza e di importanza nazionale; • i siti di riproduzione di anfibi di importanza nazionale; • le zone golenali di importanza nazionale; • i prati e pascoli secchi di importanza nazionale; • le riserve di uccelli acquatici e migratori di importanza nazionale o internazionale; • le bandite federali di caccia; • i corridoi faunistici di importanza sovregionale; • l'inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS); • l'inventario svizzero dei beni culturali svizzeri d'importanza nazionale; • le vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS); • i parchi di importanza nazionale; • il Parco Nazionale Svizzero nel Cantone dei Grigioni; • il patrimonio mondiale dell'UNESCO; • le riserve di biosfera (UNESCO Man and the Biosphere Programme).
<p>ha ripercussioni rilevanti sulle zone e aree di protezione delle acque sotterranee, oppure</p>	
<p>ha ripercussioni rilevanti sulle capacità di una tratta ferroviaria.</p>	<p>Una misura incide considerevolmente sull'ambiente quando determina un incremento considerevole della capacità di una linea e, quindi, è suscettibile di generare un aumento degli effetti nocivi per l'ambiente (ad es. inquinamento fonico o rischio di incidenti rilevanti). L'impatto è significativo quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'incremento della capacità di una linea consente una crescita di almeno il 15 % dell'offerta nel traffico viaggiatori a lunga distanza e, di riflesso, un'intensificazione della sua cadenza sull'intero arco della giornata, con conseguente aumento dell'inquinamento fonico; • l'incremento della capacità di una linea consente una crescita di almeno il 15 % dell'offerta nel traffico merci a lunga distanza, con conseguente aumento dell'inquinamento fonico o dei rischi legati al trasporto di merci pericolose. <p>Di norma, le misure di aumento delle prestazioni quali la separazione dei flussi di traffico adempiono questo criterio poiché permettono di ridurre gli intervalli tra i treni e, quindi, di accrescere il flusso del traffico sulle linee e, pertanto, la loro capacità. Le misure di aumento delle prestazioni quali l'ampliamento del profilo, invece, non lo soddisfano poiché non hanno un impatto significativo sul flusso del traffico.</p>

L'UFT coinvolge l'ARE e l'UFAM nella valutazione degli effetti considerevoli sul territorio e sull'ambiente.

2.2.4 Il progetto ha particolare necessità di coordinamento?

È anche questo un criterio che scaturisce dal Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica.

Di norma, i progetti che hanno particolare necessità di coordinamento con altre pianificazioni federali (piani settoriali e concezioni) sono rilevanti per il SIS. Rispetto al Piano settoriale per l'avvicendamento delle colture, un coordinamento si rende particolarmente necessario a partire da un fabbisogno di

superficie di 5 ettari. Se il fabbisogno è inferiore, il coordinamento può essere attuato mediante misure di compensazione nella PAP. Il gestore dell'infrastruttura deve comunque dimostrare che delle alternative con un minor fabbisogno di superfici per l'avvicendamento delle colture sono state esaminate e scartate a seguito di una ponderazione degli interessi.

Negli altri casi l'UFT si riserva il diritto di valutare se il coordinamento è necessario.

Un notevole coordinamento tra la pianificazione federale e il piano direttore cantonale risulta generalmente necessario a partire dal momento in cui il progetto adempie i criteri di rilevanza per il piano settoriale (cfr. sopra), mentre non lo è se l'eliminazione delle divergenze (ad es. discussione su una variante) si svolge sotto la riserva di una procedura decisionale politica.

Le differenze di fase di coordinamento tra piani settoriali e piani direttori cantonali non danno luogo al riconoscimento della necessità di un notevole coordinamento se sono dovute a differenze d'interpretazione dell'articolo 5 capoverso 2 OPT o di stato della pianificazione.

I progetti che dal punto di vista dei Cantoni non ha particolare necessità di coordinamento non rientrano nel SIS.

3 Aiuto alla pianificazione per gli impianti di servizio

3.1 Contesto e obiettivo

A seguito del miglioramento dell'offerta e dell'aumento delle capacità sulla rete ferroviaria, vengono creati nuovi impianti di servizio. In termini di superficie, questi impianti nella maggior parte dei casi occupano diversi ettari e incidono notevolmente su territorio e ambiente. Per poter rispondere all'aumento dell'offerta e delle capacità sulla rete ferroviaria svizzera occorre ristrutturare o ingrandire alcuni impianti esistenti nonché costruirne di nuovi. La pianificazione di questo tipo di impianti, tra l'altro, può sollevare opposizioni in fase di PAP con il rischio di ricorsi in tribunale.

Per tale ragione c'è bisogno che imprese di trasporto e Confederazione si coordinino quando un progetto relativo a un impianto di servizio ha un impatto considerevole sul territorio e sull'ambiente. Il presente capitolo illustra la procedura di esame e i criteri considerati per la valutazione delle diverse varianti, al fine di favorire il coordinamento territoriale relativo all'inserimento dell'impianto nel SIS e l'atto di documentare la scelta della variante finale affinché l'impresa di trasporto abbia maggiori possibilità di riuscita in fase di esame dei ricorsi da parte del Tribunale amministrativo federale (TAF) e del Tribunale federale (TF).

3.2 Procedura del piano settoriale e ponderazione degli interessi

Se l'impianto progettato appare di rilevanza per il SIS secondo i criteri presentati al capitolo 2, l'impresa di trasporto deve prendere tempestivamente contatto con l'UFT per la verifica.

Se l'UFT ne conferma la rilevanza, stila o completa una scheda di coordinamento del SIS con l'impianto in questione. Le modalità di svolgimento della procedura del piano settoriale sono stabilite agli articoli 17–22 OPT. Mediante la procedura volta all'elaborazione della relativa scheda di coordinamento vengono analizzate le diverse varianti possibili, al fine di condurre una ponderazione degli interessi ai sensi dell'articolo 3 OPT. Nell'ambito della collaborazione ai sensi dell'articolo 18 OPT, si consiglia la creazione di un gruppo di lavoro, costituito da rappresentanti dell'UFT, dell'ARE, degli uffici federali che rappresentano gli interessi di protezione chiamati in causa dal progetto, dell'impresa di trasporto e del Cantone interessato. Questo gruppo di lavoro ha il compito di analizzare, sulla scorta dei criteri di valutazione, le diverse varianti d'insediamento per l'impianto presentate dall'impresa di trasporto e di condurre una prima ponderazione degli interessi allo scopo di

N. registrazione/dossier: / BAV-213.2-00001/00015/00002/00010

proporre all'UFT la o le varianti migliori. Sulla base della proposta del gruppo di lavoro l'UFT stabilisce la o le varianti fra quelle ritenute migliori e conduce la procedura SIS di cui all'OPT.

Se l'impianto non è ritenuto di rilevanza per il SIS, è opportuno valutare con il Cantone se il progetto debba essere inserito nel piano direttore cantonale.

3.3 Aspetti da considerare nella ponderazione degli interessi

La ponderazione degli interessi è documentata nel rapporto esplicativo che accompagna la relativa scheda di coordinamento nel SIS⁴. Nella parte del rapporto esplicativo dedicata alla descrizione del progetto, l'impresa ne documenta, in sintesi, l'impatto su ambiente e pianificazione del territorio. Se oltre al rapporto esplicativo esistono pertinenti documenti supplementari, che facilitino la comprensione della valutazione degli aspetti ambientali, l'impresa è invitata a metterli a disposizione della Confederazione.

Il rapporto esplicativo servirà per la scelta dell'insediamento finale dell'impianto di servizio. Per una ponderazione completa, è necessario che l'impresa proponga almeno due varianti realistiche.

L'allegato 1 presenta la struttura richiesta per il rapporto esplicativo.

3.4 Criteri da considerare per l'analisi delle varianti

La ponderazione degli interessi si suddivide di massima nei tre ambiti pianificazione del territorio, ambiente ed esercizio ferroviario, per ognuno dei quali si analizzano dei criteri che devono considerare tutti gli interessi preponderanti chiamati in causa dal progetto. La suddivisione va discussa con l'UFT.

L'allegato 2 presenta, a titolo di esempio, una tabella quale strumento ausiliario per le imprese di trasporto nella realizzazione della ponderazione degli interessi. Le imprese possono anche presentare una propria ponderazione degli interessi o proporre sottocriteri che tengano conto della peculiarità dell'impianto pianificato. Il rapporto esplicativo documenta anche la compatibilità con la legislazione (pianificazione del territorio, ambiente, ecc.).

⁴ Alla pagina Internet del SIS sono riportati alcuni esempi di rapporti esplicativi e raccomandazioni (in fondo alla pagina, alla rubrica «Documenti») [Ufficio federale dei trasporti UFT Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria \(SIS\) \(admin.ch\)](http://www.admin.ch/transport/infrastructure/sis)

Allegato 1: Struttura del rapporto esplicativo per la ponderazione degli interessi

A. Descrizione del progetto

- 1) Dimostrazione della necessità del progetto alla luce di una visione nazionale; ricerca di sinergie con gli impianti esistenti o pianificati nonché tra le diverse imprese di trasporto
- 2) Dati realistici concernenti le varianti (in particolare superfici, impatto et no goes⁵)
- 3) Descrizione degli interessi preponderanti chiamati in causa dalle singole varianti: accessibilità (TP o strada) / zone edificabili / suolo (di cui SAC e foreste) / aria / rumore / radiazioni non ionizzanti / acqua (acque sotterranee, approvvigionamento, evacuazione, acque superficiali ed ecosistemi acquatici / pesca) / siti inquinati / rifiuti / pericoli naturali o altro / vibrazioni / prevenzione degli incidenti rilevanti / protezione contro le catastrofi / flora, fauna, biotopi / paesaggio e habitat (incl. inquinamento luminoso) / monumenti culturali e siti archeologici/ parcheggi / sinergia o unione possibile con altri progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti/ altro

B. Ponderazione degli interessi

- 1) Analisi delle varianti secondo i criteri di pianificazione del territorio, ambientali e dell'esercizio ferroviario
- 2) Motivazione delle valutazioni e ponderazioni mediante argomentazione oggettiva
- 3) Tabella riassuntiva dell'analisi
- 4) Esposizione delle possibili ottimizzazioni
- 5) Risultati della ponderazione degli interessi: conclusioni con la presentazione della migliore variante

⁵ Ad es. paludi e zone palustri di importanza nazionale

Allegato 2: Proposta di tabella d'analisi per la ponderazione degli interessi

Pianificazione del territorio						Variante X	Variante Y	Motivazione / Osservazioni
Titolo	Descrizione delle conseguenze in conformità con le basi legali	Unità di misura	Negativo	Neutro	Positivo	Valutazione	Valutazione	
Piano settoriale	Compatibilità del progetto con le pianificazioni federali	Adimensionale	Conflitto importante	Parzialmente compatibile	Compatibile			
Piano direttore cantonale	Compatibilità del progetto con la pianificazione direttrice cantonale	Adimensionale	Conflitto importante	Parzialmente compatibile	Compatibile			
Piano di utilizzazione	Compatibilità del progetto con l'azzonamento vigente	Adimensionale	Conflitto importante	Parzialmente compatibile	Compatibile			
Superficie per l'avvicendamento delle colture	Consumo di SAC del progetto	ha	>5ha	0-5 ha	0 ha			
Sinergie	Valutazione del potenziale di sinergie industriali / economiche nelle vicinanze dell'area di progetto	Adimensionali	Escluse	Possibili	Agevolate			
Impatto sul tessuto economico locale	Aziende in attività che dovranno spostarsi/chiedere	Adimensionale	Conflitto importante	Parzialmente compatibile	Compatibile			
Collegamento ai TP	Valutazione secondo la classe TP	Classe TP	C-D	B	A			
Raggiungibilità (distanza)	Valutazione della distanza da un asse stradale nazionale (svincolo autostradale) km	km	> 10 km	3- 10 km	< 3 km			
Raggiungibilità (qualitativa)	Compatibilità con le vie di comunicazione stradali esistenti e misure supplementari da realizzare	Adimensionale	Misure assolutamente e necessarie	Misure necessarie	Collegamenti adeguati disponibili			
Pericoli naturali	Presenza di Zone di Pericolo (PZP)	Adimensionale	Pericolo medio	Pericolo basso	Pericolo nullo			

Ambiente						Variante X	Variante Y	Motivazione / Osservazioni
Titolo	Descrizione delle conseguenze in conformità con le basi legali	Unità di misura	Negativo	Neutro	Positivo	Valutazione	Valutazione	
Aria	Impatto del progetto sulla qualità dell'aria	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero o nullo	Riduzione dell'impatto			
Rumore	Impatto fonico del progetto su aree residenziali nei dintorni del perimetro di studio e traffico ferroviario indotto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero o nullo	Riduzione dell'impatto			
Vibrazioni / rumore della struttura	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo o compatibile			
Inquinamento luminoso	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo o compatibile			
Radiazioni non ionizzanti	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo o compatibile			
Acque sotterranee	Compatibilità ed impatti del progetto con gli strumenti pianificatori di protezione delle acque sotterranee	Adimensionale	Sovrapposizione con zona S e Au (sotto la falda acquifera)	Sovrapposizione e con settore Au (sopra la falda acquifera)	Nessuna sovrapposizione			
Acque superficiali ed ecosistemi acquatici	Compatibilità ed impatti del progetto con gli strumenti pianificatori di protezione delle acque sotterranee	Adimensionale	Sovrapposizione con lo spazio riservato alle acque	Adiacente	Distante > 50 m			
Acque di scarico	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Compatibile			
Suolo	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Compatibile			
Siti inquinati	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto leggero o nullo			

Rifiuti, sostanze pericolose per l'ambiente	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo			
Organismi pericolosi per l'ambiente	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo			
Prevenzione degli incidenti rilevanti	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo			
Foresta	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo			
Flora, fauna, biotopi	Impatto del progetto	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo			
Geologia	Condizioni geologiche del perimetro in relazione alle necessità di edificazione	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo			
Integrazione nel paesaggio	(compreso l'inquinamento luminoso)	Adimensionale	Impatto importante o medio	Impatto leggero	Impatto nullo			
Inventari federali (protezione del paesaggio, beni culturali, biotopi e corridoi faunistici)	Presenza di una zona o oggetto inventariato	Adimensionale	Conflitto importante	Conflitto medio	Conflitto nullo			

Esercizio ferroviario						Variante X	Variante Y	Motivazione / Osservazioni
Titolo	Descrizione delle conseguenze in conformità con le basi legali	Unità di misura	Negativo	Neutro	Positivo	Valutazione	Valutazione	
Capacità delle tracce nelle fasce di produzione traffico passeggeri (06:00-24:00)	Disponibilità di tracce all'ora sulla tratta impianto di servizio-stazione di fine corsa	Adimensionale	<2	2	>2			

Capacità delle tracce nelle fasce di non produzione traffico passeggeri (24:00-06:00)	Disponibilità di tracce all'ora sulla tratta impianto di servizio-stazione di fine corsa	Adimensionale	<6	6	>6			
Costi di trasferimento	Costi annuali di trasferimento sulla tratta da/per l'impianto di servizio-stazione di fine corsa	Adimensionale	>N00'000	N00'000 - M00'000	<M00'000			
Produttività sul sito	Tempo per la manutenzione/lavorazione nell'impianto di servizio	Adimensionale	> 60'	<60'	< 30'			
Compatibilità con gli sviluppi futuri della rete	Compatibilità con le tempistiche e il finanziamento dei progetti di sviluppo della rete, PrUR e PiUR	Adimensionale	Compatibile con PROSSIF FA 2025	Compatibile con PROSSIF FA 2035	Compatibile oltre PROSSIF FA 2035			
Allacciamento alla rete ferroviaria	Disponibilità di binari di collegamento presso la linea principale	Adimensionale	Nessun collegamento esistente	Collegamento esistente ma da adattare	Collegamento esistente e funzionale			