

trasse.ch

trasse schweiz ag

sillon suisse sa

traccia svizzera sa

swiss train paths ltd

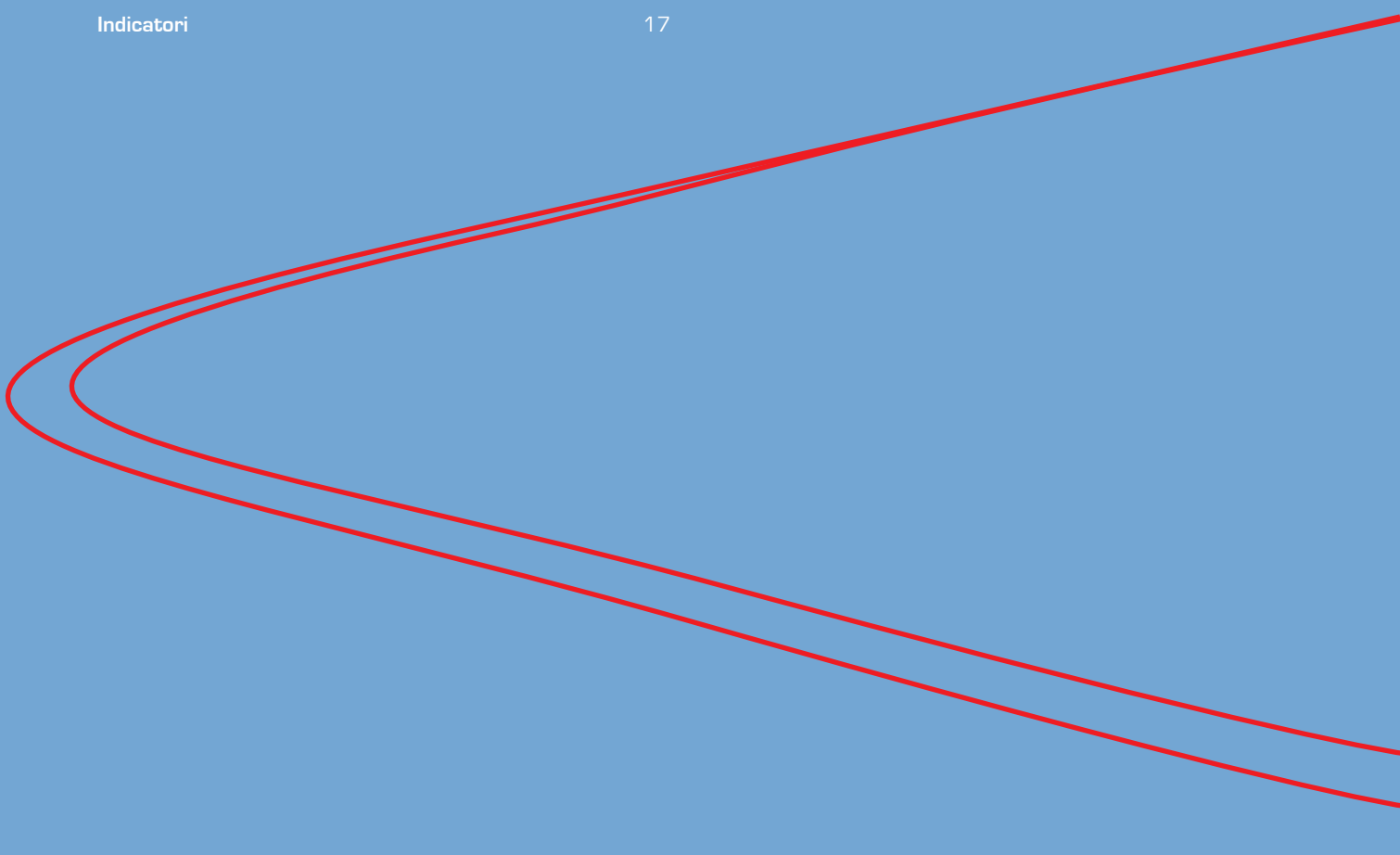
# Rapporto di gestione 2020

Traccia Svizzera SA



## Inhalt

Prefazione	3
<b>Retrospektiva</b>	
Anno d'esercizio 2020	4
<b>Tema principale</b>	
15 anni di Traccia Svizzera SA – una retrospettiva	7
<b>Conto annuale</b>	
Bilancio	10
Conto economico	11
Appendice al conto annuale 2020	12
Proposta del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale riguardo all'impiego del risultato a bilancio	14
<b>Rapporto dell'organo di revisione</b>	15
<b>Organi societari al 31.12.2020</b>	16
<b>Indicatori</b>	17



# Prefazione

## L'anno 2020 tra pianificazione del futuro e gestione di eventi inattesi

Quando Traccia Svizzera SA (traccia.ch) ha iniziato il suo ultimo anno di attività prima del passaggio all'ente di diritto pubblico «Servizio svizzero di assegnazione delle tracce» (SAT), le attività previste si concentravano sulla preparazione del SAT. La creazione delle nuove strutture doveva avvenire parallelamente all'attività ordinaria, che andava svolta con il solito standard di qualità elevato a cui eravamo abituati. Oltre a una buona motivazione dei collaboratori occorreva una valida pianificazione per garantire un inizio di attività efficiente del SAT alla fine del 2020, anche se inizialmente non sarebbe ancora stato tutto perfetto. Al tempo stesso è però anche emerso che una preparazione dettagliata non evita le sorprese. Nonostante il coinvolgimento tempestivo degli uffici federali determinanti, in particolare l'approvazione a norma di legge dell'ordinanza sul personale da parte del Consiglio federale ha implicato a più riprese lavori supplementari. Tuttavia, la buona pianificazione unitamente alla flessibilità necessaria ci hanno aiutato a superare questi imprevisti.

Dall'aprile 2020 è venuto ad aggiungersi un altro fattore che ha messo alla prova la nostra capacità di gestire in modo flessibile gli imprevisti. La pandemia di coronavirus ha avuto ripercussioni anche sull'assegnazione delle tracce. In seguito all'interruzione dei lavori in alcuni cantieri importanti, si è delineata l'eventualità che entro il cambio d'orario nel dicembre 2020 non sarebbero ancora state disponibili tutte le estensioni della capacità necessarie per la prevista offerta 2021. All'inizio del processo di assegnazione delle tracce non era tuttavia ancora chiaro in che data sarebbero state disponibili le varie estensioni. Sebbene le imprese di trasporto ferroviario avessero ordinato le tracce in base al piano di utilizzazione della rete 2021, erano sorte discussioni sull'opportunità o meno di effettuare un cambio d'orario in dicembre.

Facendo leva sulla sua esperienza, traccia.ch ha proposto un modo di procedere che, nonostante lo scetticismo iniziale, è poi effettivamente stato messo in atto. Innanzitutto sono state assegnate le tracce per il Concetto finale 2021, indipendentemente dal momento in cui sarebbero state disponibili le singole estensioni della capacità. Successivamente, in analogia agli orari sostitutivi applicabili in caso di limitazioni della capacità dovute ai cantieri nell'orario corrente e in sincronia con la messa in esercizio dei singoli progetti d'infrastruttura, sono stati elaborati orari transitori ed è stata adattata l'assegnazione delle tracce per queste fasi.

Come dimostrato dal successo nell'assegnazione delle tracce, questo modo di procedere si è rivelato efficiente. In questo contesto è risultata efficace la collaborazione dei richiedenti di tracce all'elaborazione delle migliori offerte possibili, costantemente promossa da traccia.ch nel corso della sua attività.



**Urs Hany**  
Presidente  
del Consiglio  
d'amministrazione



**Dr. Thomas Isenmann**  
Presidente  
della Direzione

# Anno d'esercizio 2020

## La pandemia di coronavirus ha inciso sull'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2021

La situazione sembrava promettente. Grazie al nuovo corridoio di quattro metri lungo l'asse del San Gottardo, alla messa in servizio della galleria di base del Monte Ceneri e della galleria dell'Eppenbergr, all'ultimazione dell'ampliamento a due binari nei pressi di Walchwil e ai nuovi concetti sulle rive del Lemano e in direzione di Monaco di Baviera, con il cambio d'orario nel dicembre 2020 l'offerta ferroviaria avrebbe dovuto diventare molto più attrattiva.

Tuttavia, nel marzo 2020 FFS Infrastruttura è stata costretta a interrompere temporaneamente i lavori di costruzione sull'intera rete a causa della pandemia di coronavirus. Non c'era quindi più la certezza di poter rispettare i termini per la conclusione dei lavori, dato che a quell'epoca non era possibile valutare la durata della misura. Anche dopo la ripresa dell'attività sui cantieri è emerso che non tutti i ritardi subiti avrebbero potuto essere recuperati entro il cambio d'orario. I gestori dell'infrastruttura (GI) hanno dovuto stabilire delle priorità nei loro programmi di costruzione, e nella maggioranza dei casi la riprogrammazione dei cantieri ha avuto ripercussioni dirette sulla pianificazione dell'orario.

Sebbene, grazie a uno sforzo supplementare, i GI siano riusciti a recuperare in larga misura i ritardi nei lavori di manutenzione e di ampliamento imputabili al coronavirus, non è stato possibile realizzare tutti i miglioramenti nell'orario entro il cambio d'orario in dicembre. Anche se nel trasporto delle merci è stata incrementata l'efficienza dell'asse del San Gottardo dopo il cambio d'orario, inizialmente la capacità per i treni merci fino a 750m di lunghezza era ancora limitata a causa del perdurare dei lavori di costruzione a Chiasso. Nel traffico viaggiatori, in Ticino il concetto target non è ancora completamente attuato a livello di esercizio; per la fase dal 13 dicembre 2020 al 4 aprile 2021 è dunque stato elaborato un orario transitorio.

È quindi stato necessario adeguare il processo di assegnazione delle tracce a questa situazione caratterizzata da cambiamenti nella pianificazione delle estensioni delle capacità disponibili. Al tempo stesso andava considerato che presso i GI le risorse di personale addette alla pianificazione dell'orario erano fortemente sollecitate. Il numero di date di messa in esercizio differenziate delle estensioni delle capacità e, di riflesso, di concetti d'offerta da pianificare ha dunque dovuto essere ridotto al minimo indispensabile.



© Foto: Thurbo



traccia.ch ha pertanto deciso di pianificare e realizzare, nell'assegnazione delle tracce, dapprima lo stato finale 2021 quando sarebbero state disponibili tutte le estensioni della capacità previste per l'anno d'orario 2021. Solo in seguito sono stati elaborati, come nel caso di limitazioni della capacità dovute ai cantieri nell'orario corrente, concetti sostitutivi per la fase dal cambio d'orario in dicembre 2020 fino al passaggio allo stato finale.

### Assegnazioni delle tracce in tempo utile nonostante le condizioni avverse

Il modo di procedere scelto ha rappresentato una sfida per i servizi coinvolti, ma si è comunque rivelato efficace. Grazie a una gestione rigorosa dei processi e alla partecipazione attiva dei richiedenti di tracce e dei pianificatori d'orario è stato possibile rispettare le scadenze di assegnazione armonizzate a livello europeo.

Sul piano internazionale non è sempre stato così. Per esempio a un gestore dell'infrastruttura confinante il coronavirus ha creato grande scompiglio. Infatti, il suo sistema di pianificazione dell'orario non era compatibile con il telelavoro, per cui i lavori di pianificazione hanno dovuto essere sospesi durante il periodo di telelavoro disposto dalle autorità, e di conseguenza l'orario così come l'assegnazione delle tracce sono stati portati a termine con diverse settimane di ritardo. Ad ogni modo questo ritardo è stato comunicato in anticipo cosicché, grazie allo scambio bilaterale, i problemi legati all'armonizzazione degli orari alle frontiere hanno comunque potuto essere risolti in modo soddisfacente.

### Anche nell'orario infrannuale è stato necessario aggiornare le pianificazioni

La pandemia ha reso necessari cambiamenti pianificatori anche nell'orario infrannuale 2020. In concomitanza con il lockdown in marzo/aprile si è presentata la necessità di pianificare la graduale riduzione dell'offerta e, successivamente, il nuovo potenziamento. Inoltre, l'interruzione temporanea dei lavori nei cantieri e i rispettivi aggiornamenti delle pianificazioni hanno causato ripetutamente cambiamenti nell'orario. traccia.ch è stata inserita nello stato maggiore d'emergenza esercizio diretto dalle FFS e ha così potuto accompagnare gli adattamenti nell'offerta d'esercizio.

Tuttavia, non tutti gli avvenimenti sono stati imputabili alla pandemia. Anche altri eventi impreveduti hanno richiesto adattamenti a breve termine per quanto riguarda le tracce assegnate. A titolo di esempio, le infiltrazioni d'acqua nella galle-

ria di base del Lötschberg hanno comportato una limitazione della capacità su quest'asse. La chiusura totale della tratta in direzione di Luino in dicembre con un tempo di preavviso molto breve ha implicato la deviazione di treni merci via Chiasso o sulla tratta del Sempione. Inoltre la ristrutturazione dell'ala est della stazione di Berna suddivisa in diverse tappe ha ripetutamente messo alla prova i servizi coinvolti. In questi casi spetta a traccia.ch garantire l'attuazione regolamentare dei cambiamenti pianificatori nonché mediare, nella dicotomia tra i desiderata e le esigenze dei richiedenti di tracce così come tra le possibilità e i vincoli dei GI, per trovare soluzioni possibilmente ottimali per tutte le parti coinvolte.

### Il processo d'orario europeo rielaborato viene concretizzato

La rielaborazione a livello europeo del processo di pianificazione dell'orario e di assegnazione delle tracce nel quadro del progetto Timetable & Capacity Redesign (TTR) viene portata avanti collettivamente dai GI nonché dai servizi di assegnazione delle tracce e dalle imprese di trasporto ferroviario (ITF) d'Europa. Anche la Commissione europea ripone grandi aspettative nel progetto TTR con un occhio rivolto al cosiddetto «green deal» previsto nel quadro della politica europea sul clima.

La concretizzazione del progetto TTR è stata avviata nel 2020. Ogni nazione che collabora al progetto ha creato una propria struttura organizzativa nazionale per l'implementazione del progetto TTR. Sul piano europeo il coordinamento delle attuazioni a livello nazionale e l'elaborazione dei criteri generalmente applicabili sono assunti dall'Associazione europea dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di assegnazione delle tracce RailNetEurope (RNE).

traccia.ch coopera ad entrambi i livelli. Collabora al progetto svizzero di implementazione nell'ambito del quale le singole fasi del processo vengono elaborate su misura secondo le esigenze del panorama ferroviario locale in collaborazione con i GI, le FFS, la BLS e la SOB. Inoltre è impegnata nella direzione di un progetto settoriale a livello europeo in cui vengono analizzati gli insegnamenti ricavati dalle tracce pilota in vista di una futura integrazione nel processo d'orario e assegnazione delle tracce.

Secondo lo scadenziario attuale, il progetto TTR produrrà i suoi effetti nell'anno d'orario 2025. Grazie all'elaborazione del modello delle capacità, i primi adattamenti saranno però effettuati già dal 2021 in avanti.



### Collaborazione alla creazione del futuro sistema di gestione delle capacità

Il settore ferroviario intende sfruttare le possibilità offerte dalla digitalizzazione e sta sviluppando, sotto il nome di Traffic Management System (TMS), un nuovo strumento che permette di automatizzare in larga misura la gestione delle capacità e la pianificazione dell'orario.

traccia.ch collabora allo sviluppo di questo tool, partecipando alle riunioni di gestione e a singoli gruppi di progetto. Nel secondo semestre 2020 un collaboratore ha assunto la direzione di un gruppo di lavoro incaricato di elaborare proposte per il futuro utilizzo del TMS.

### Procedura di cooperazione per la revisione del regolamento europeo sui corridoi ferroviari

Nella primavera 2020 la Commissione europea ha condotto una nuova analisi del regolamento n. 913/2010/UE relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo fondata sui parametri del progetto TTR e anche un'inchiesta presso gli stakeholder. Durante l'elaborazione del questionario molto dettagliato, oltre ad altri esperti la Commissione europea ha consultato anche traccia.ch per garantire che tale questionario contenesse le domande fondamentali formulate in modo confacente secondo i destinatari.

traccia.ch ha partecipato direttamente sia alla procedura di cooperazione sia all'elaborazione della posizione relativa ai due corridoi per il trasporto ferroviario delle merci Reno-Alpi e Mare del nord-Mediterraneo. Inoltre ha coadiuvato la Co-

munità delle ferrovie europee CER nella compilazione del questionario. Gli input di traccia.ch si concentravano su un'armonizzazione delle offerte transfrontaliere, sui processi nonché sulle condizioni relative alle ordinazioni delle capacità e alle assegnazioni.

### Avvio del nuovo Servizio svizzero di assegnazione delle tracce

Dopo che il Parlamento aveva approvato all'unanimità le modifiche di legge relative al progetto «Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria» (OIF) già il 28 settembre 2018, il 13 maggio 2020 il Consiglio federale ha dato il suo benestare alle relative modifiche all'ordinanza così come alla nuova ordinanza sul servizio di assegnazione delle tracce (OSAT).

Sempre in data 13 maggio 2020 il Consiglio federale ha nominato il consiglio d'amministrazione del SAT, composto da persone indipendenti. Nominando Urs Hany come presidente del consiglio d'amministrazione del SAT, la stessa persona che deteneva già la presidenza del consiglio d'amministrazione di traccia.ch, il Consiglio federale ha optato per la continuità. Il consiglio d'amministrazione del SAT si è riunito quattro volte nel 2020. Oltre alla costituzione del SAT ha anche nominato i membri della direzione, emanando inoltre gli obiettivi strategici per gli anni 2021-2024 nonché il regolamento del personale. Il 18 novembre 2020 il Consiglio federale ha ratificato la nomina di Thomas Isenmann a direttore del SAT, approvando di pari passo gli obiettivi strategici e il regolamento del personale del SAT.

# 15 anni di Traccia Svizzera SA – una retrospettiva

**Con effetto al 1° gennaio 2021 traccia.ch è stata trasferita in un ente di diritto pubblico della Confederazione. Nel capitolo Tema principale vengono illustrati i motivi che hanno portato alla fondazione di traccia.ch così come gli obiettivi e le ambizioni che ha affrontato nei suoi 15 anni di attività.**

## [Organo di assegnazione delle tracce indipendente come premessa per un accesso non discriminatorio alla rete](#)

Nel 1991, per contrastare il progressivo calo della quota di mercato della ferrovia nel trasporto delle merci, l'Unione europea ha deciso di introdurre il libero accesso alla rete, e di riflesso il principio di concorrenza nell'utilizzo della rete ferroviaria.

Sottoscrivendo l'Accordo sui trasporti terrestri la Svizzera ha ripreso la direttiva 91/440/CEE, impegnandosi a sviluppare il suo diritto nazionale in sintonia con il diritto dell'UE. Il 1° gennaio 1999 ha introdotto il libero accesso alla rete nell'ambito della prima riforma ferroviaria. Da quel momento le ITF possono far circolare in regia autonoma convogli su reti ferroviarie di terzi. Una delle premesse per un buon funzionamento del libero accesso alla rete è l'assunzione non discriminatoria delle funzioni fondamentali per l'accesso alla rete, precisamente la pianificazione e l'assegnazione delle tracce.

## [Fondazione di Traccia Svizzera SA come soluzione transitoria](#)

Nei primi anni dopo l'entrata in vigore della prima riforma ferroviaria l'accesso alla rete venne poco sfruttato. Di conseguenza furono i singoli GI ad occuparsi dell'assegnazione delle tracce. Nel 2001 la BLS iniziò di propria iniziativa a far circolare treni merci sulla rete delle FFS. Al fine di garantire l'assegnazione imparziale delle tracce, le FFS e la BLS crearono un organo di assegnazione delle tracce comune con personale delle due imprese. Dal 2004 vennero a inserirsi altre ITF nel mercato del trasporto ferroviario delle merci svizzero e quindi, nel febbraio 2005, il Consiglio federale propose, nel messaggio sulla seconda riforma ferroviaria, di istituire un organo indipendente di assegnazione delle tracce sotto forma di ente di diritto pubblico.

Quando nell'autunno 2005 il Parlamento respinse il messaggio a causa di discusse proposte riguardo al finanziamento dell'infrastruttura, le FFS, la BLS e la SOB scorporarono la loro assegnazione delle tracce in una società collettiva che opera in modo indipendente. Agli inizi del 2006 fondarono

dunque traccia.ch in collaborazione con l'Unione dei trasporti pubblici per ricavare esperienze da integrare nella nuova versione della seconda riforma ferroviaria.

## [Miglior sfruttamento possibile della scarsa capacità di tracce coinvolgendo i richiedenti nella pianificazione dell'offerta](#)

L'attività principale di un organo di assegnazione delle tracce consiste nella pianificazione e assegnazione delle tracce. Il processo e le scadenze sono armonizzati a livello internazionale. Entro fine giugno i pianificatori d'orario elaborano offerte di tracce sulla base delle richieste presentate in aprile, sulle quali i richiedenti possono apporre riserve entro la scadenza di un mese. Una settimana più tardi avviene l'assegnazione definitiva delle tracce per il prossimo anno d'orario.

Sulla rete ferroviaria svizzera fortemente sollecitata, tuttavia, in caso di conflitti di traccia le prossime tracce libere sono spesso disponibili solo alcune ore prima o in tempi ancora più brevi. Le offerte al di fuori degli efficienti concetti di produzione delle ITF rincarano il traffico ferroviario. Per questo motivo, di fronte a richieste potenzialmente conflittuali, traccia.ch ha già coinvolto i richiedenti nello sviluppo di offerte di tracce alternative e non solo nella fase di consultazione a partire da luglio, come d'uso nel resto dell'Europa.

I richiedenti hanno apprezzato questo modo di procedere poiché permette loro di stabilire un ordine di priorità nei loro traffici. Inoltre il tracciamento alternativo elaborato di comune accordo garantiva un impiego efficiente delle risorse. Grazie al fatto di coinvolgere i richiedenti nella risoluzione dei conflitti, oltre alle tracce d'orario alternative si avevano a disposizione anche adattamenti al concetto di produzione effettuati dalle ITF. Ciò ampliava il ventaglio di soluzioni e, grazie a un'ottimizzazione generale, generava risultati più economici.

## [Impegno di traccia.ch a favore dell'armonizzazione internazionale](#)

Specialmente il trasporto delle merci ha una spiccata impronta internazionale. Circa due terzi delle tonnellate tra-

sportate sulla rete ferroviaria svizzera attraversano almeno una volta i confini nazionali. Tuttavia, anche il traffico viaggiatori internazionale necessita di condizioni di utilizzo della rete armonizzate e di offerte di tracce continue e traversanti.

traccia.ch ha dunque dato grande importanza al coordinamento internazionale. Come membro dell'associazione dei GI europei e dei servizi di assegnazione delle tracce RailNet-Europe (RNE), dal 2006 in avanti ha sostenuto lo sviluppo di sistemi e di processi armonizzati sul piano internazionale nei settori della pianificazione degli orari e dell'assegnazione delle tracce. Inoltre, da agosto 2008 fino a settembre 2011 un collaboratore è stato inviato alla RNE come responsabile del «Sales and Timetabling Working Group». Rientravano in quel periodo in particolare l'armonizzazione europea dei processi di assegnazione delle tracce nell'orario corrente come pure lo sviluppo di Pathfinder/PCS per il tool europeo di ordinazione e assegnazione delle tracce.

### Cooperazione internazionale lungo le arterie di trasporto delle merci

L'elaborazione delle direttive da parte dell'UE o della RNE non è di per sé ancora garante di un esercizio ferroviario attrattivo. Infatti, troppo spesso vengono interpretate e applicate in modo differenziato dai singoli ministeri dei trasporti e GI, ostacolando così un traffico transfrontaliero senza intoppi.

L'UE ha dunque emanato il regolamento n. 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Tale regolamento obbliga i GI e gli organi di assegnazione delle tracce a collaborare in undici corridoi per il trasporto ferroviario delle merci lungo le arterie di trasporto al fine di offrire tracce confacenti alle esigenze di mercato e continue nonché per semplificare il processo di ordinazione delle tracce. Dal 2011 traccia.ch è membro degli organi direttivi dei due corridoi per il trasporto ferroviario Reno-Alpi e







Mare del nord-Mediterraneo che toccano il territorio svizzero. Le sue esigenze principali erano l'armonizzazione delle condizioni di utilizzo della rete e di ordinazione delle tracce, così come offerte di tracce coordinate.

### **Ulteriore sviluppo dell'ordine di priorità incompleto**

Se non è possibile trovare una soluzione consensuale ai conflitti, traccia.ch decide in merito all'assegnazione delle tracce in base a un ordine di priorità. Fino alla fine del 2016 era data la massima priorità al traffico viaggiatori con orario cadenzato. All'interno di una determinata categoria di traffico veniva data la precedenza alla richiesta che forniva il contributo di copertura maggiore.

Nel 2011 si presentò per la prima volta la necessità di decidere in merito ai conflitti di traccia che non avevano potuto essere risolti in modo consensuale e per i quali questa regolamentazione delle priorità non era applicabile come base decisionale, poiché nel traffico merci non vengono riscossi contributi di copertura. Per questi casi traccia.ch ha sviluppato, d'intesa con i richiedenti, una procedura di aggiudicazione all'asta che è stata integrata nella successiva revisione dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria.

### **Nuova impostazione del processo europeo di assegnazione delle tracce TTR**

Il termine di ordinazione delle tracce anticipato di otto mesi rispetto al cambio d'orario non è conforme alle esigenze di mercato, in particolare per il traffico merci. Le imprese cargo sono infatti costrette a ordinare tracce anche per concetti che si trovano appena in fase di offerta. L'assegnazione di tracce per questi traffici incerti impedisce un utilizzo efficiente delle tracce, facendo di riflesso lievitare i costi di produzione di tutte le ITF.

Il nuovo processo di pianificazione e attribuzione delle tracce «Timetable & Capacity Redesign» (TTR) sviluppato di comune intesa dalle ITF e dai GI europei tiene conto di questa problematica, suddividendo il processo di assegnazione delle tracce in due fasi. Per i traffici stabili (in particolare il traffico viaggiatori) il termine per la richiesta e l'assegnazione delle tracce viene ulteriormente anticipato rispetto a quello attuale. Per quanto riguarda invece le esigenze di trasporto conosciute solo a breve termine (in particolare il trasporto delle merci), le ITF hanno la possibilità di assicurarsi in qualsiasi momento capacità di tracce entro una determinata fascia, con un orizzonte massimo di 3 anni. Le relative richieste di tracce possono essere presentate con al massimo 4 mesi di anticipo

rispetto al primo convoglio messo in circolazione. Per incentivare le rispettive ITF a non presentare le loro richieste di tracce prima che manchino quattro mesi al primo convoglio messo in circolazione, la capacità di tracce disponibile viene suddivisa tra i due processi d'ordinazione ed è dunque garantita. Ciò implica una pianificazione preliminare con modelli di capacità armonizzati a livello transfrontaliero e strategie d'orario che tengano conto delle limitazioni di capacità dovute ai lavori di costruzione e manutenzione.

traccia.ch si è impegnata a fondo nel progetto TTR sin dall'inizio, in particolare per quanto riguarda la suddivisione delle procedure di ordinazione e garanzia delle capacità che ricalcano quelle degli strumenti svizzeri PRUR e PUR. In quest'ottica, dall'ottobre 2014 un collaboratore ha aiutato la RNE, nell'ambito di un impiego a tempo parziale, a realizzare il TTR e ha assunto la direzione di un progetto settoriale nell'attuazione europea.

### **Passaggio all'ente di diritto pubblico Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT**

traccia.ch era già pensata come soluzione transitoria al momento della sua fondazione. Nel 2010 il Consiglio federale ha deciso di sospendere la riorganizzazione dell'organo di assegnazione delle tracce poiché l'UE stava sviluppando ulteriormente le direttive del primo pacchetto ferroviario UE. Il DATEC ha incaricato un gruppo di esperti di esaminare diversi approcci considerando lo sviluppo del diritto UE. Nel maggio 2013 il gruppo di esperti ha suggerito di trasferire traccia.ch alla Confederazione in forma di ente di diritto pubblico, affinché l'organo di assegnazione delle tracce possa svolgere una funzione di coordinamento neutrale. Inoltre sarebbe stato opportuno un mandato legale per legittimare l'attività e definire anche le modalità di finanziamento così come l'obbligo di informazione delle ITF, oltre alle competenze e ai ruoli.

Il progetto sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria licenziato dal Consiglio federale nel novembre 2016 e approvato all'unanimità dal Parlamento alla fine di settembre 2018 riprendeva in ampia misura le raccomandazioni del gruppo di esperti. Di conseguenza dal 1° gennaio 2021 il personale di traccia.ch prosegue le sue attività collaudate sotto un nuovo proprietario e un nuovo nome nonché con una forma giuridica modificata.

# Bilancio al 31.12.

	2020 CHF	2019 CHF
<b>Capitale circolante</b>		
Liquidità	305 912	805 980
Crediti da forniture e prestazioni	3 317	18 662
Altri crediti a breve termine	0	0
Ratei e risconti attivi	19 881	21 387
<b>Totale capitale circolante</b>	<b>329 110</b>	<b>846 029</b>
<b>Capitale immobilizzato</b>		
Mobilio e arredamenti	1	1
Burotica, installazioni EED	1	1
<b>Totale capitale immobilizzato</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Totale attivi</b>	<b>329 112</b>	<b>846 031</b>
<b>Capitale estraneo</b>		
<b>Capitale estraneo a breve termine</b>		
Impegni da forniture e prestazioni nei confronti di terzi	42 774	40 419
nei confronti dei gestori dell'infrastruttura	0	0
Altri impegni a breve termine	0	39 062
Ratei e risconti passivi	23 730	39 216
Accantonamenti	160 466	117 933
<b>Capitale estraneo a lungo termine</b>		
Altri impegni	0	0
Accantonamenti	0	0
<b>Totale capitale estraneo</b>	<b>226 970</b>	<b>236 630</b>
<b>Capitale proprio</b>		
Capitale azionario	100 000	100 000
Riserva legale sugli utili	50 000	50 000
Riserva facoltativa sugli utili	200 000	200 000
<b>Utile contabile</b>		
Riporto dell'anno precedente	259 400	220 401
Utile annuo/Perdita annua	-507 258	38 999
<b>Totale capitale proprio</b>	<b>102 142</b>	<b>609 400</b>
<b>Totale passivi</b>	<b>329 112</b>	<b>846 031</b>

# Conto economico

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	CHF	CHF
<b>Utile netto</b>		
Onorario per prestazioni FFS	1 417 661	1 896 519
Onorario per prestazioni BLS	101 200	147 452
Onorario per prestazioni SOB	33 166	44 029
Altri utili	38 577	48 587
<b>Totale utile netto</b>	<b>1 590 604</b>	<b>2 136 587</b>
<b>Spese d'esercizio</b>		
<b>Personale</b>		
Stipendi e oneri sociali	1 832 000	1 792 783
Altre spese per il personale	48 788	66 133
<b>Amministrazione</b>		
Spese per i locali	64 072	64 874
Manutenzione e riparazioni	0	272
Assicurazioni di cose	12 726	13 511
Energia e smaltimento	1 408	1 977
Altre spese amministrative	65 442	71 042
<b>Informatica</b>		
Spese per l'informatica	42 777	50 451
<b>Esercizio</b>		
Spese di rappresentanza	3 736	7 344
Altre spese d'esercizio	25 933	21 212
<b>Ammortamenti</b>	0	0
<b>Totale spese d'esercizio</b>	<b>2 096 882</b>	<b>2 089 597</b>
<b>Risultato d'esercizio senza interessi e imposte</b>	<b>-506 278</b>	<b>46 990</b>
Risultato finanziario	0	0
Spese finanziarie	-980	-7 990
Utile finanziario	0	0
Spese/Utili straordinari	0	0
Imposte dirette	0	0
<b>Utile annuo / Perdita annua</b>	<b>-507 258</b>	<b>38 999</b>

# Appendice al conto annuale 2020

## Principi del diritto contabile e principi di valutazione

I principi del diritto contabile applicati per stilare il presente conto annuale soddisfano i requisiti del diritto contabile svizzero.

Gli importi in euro sono valutati a un tasso di cambio pari a 1.084 CHF/euro.

## Bilancio

La **liquidità** è inferiore rispetto all'anno precedente. Questo risultato è la conseguenza della prevista riduzione della liquidità descritta nel paragrafo Utile aziendale.

## Conto economico

### Utile aziendale

L'anno d'esercizio 2020 si conclude con una perdita aziendale di CHF 507 258 pianificata in anticipo.

traccia.ch non è orientata al profitto e si finanzia tramite emolumenti di FFS Infrastruttura, BLS Netz e SOB Infrastruttura che coprono le spese pianificate e approvate dal consiglio d'amministrazione nell'ambito del budget. Considerata

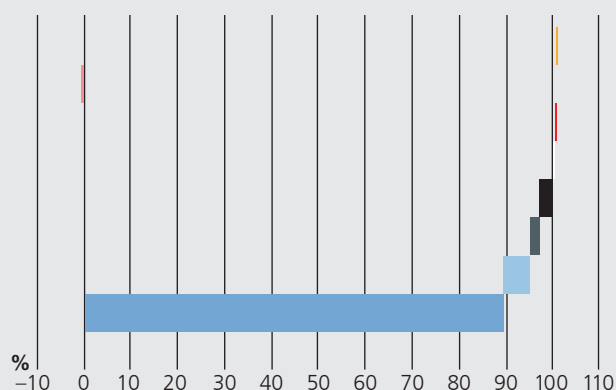
l'elevata liquidità nell'ultimo anno d'esercizio il consiglio d'amministrazione ha deciso di adottare un correttivo, rinunciando alla quarta rata trimestrale dei gestori dell'infrastruttura per un ammontare di CHF 517 340 (senza IVA). Di conseguenza il risultato negativo nel bilancio relativo all'anno 2020 è stato consapevolmente pianificato. La conseguente riduzione della liquidità eccedente è messa a disposizione dei gestori dell'infrastruttura e riduce il loro bisogno di indennizzo.

### Utile netto

**Onorari:** Nell'anno considerato nel rapporto sono stati incassati dai gestori delle infrastrutture soltanto tre delle quattro rate trimestrali (vedi sopra), causando così l'ammanco a bilancio voluto.

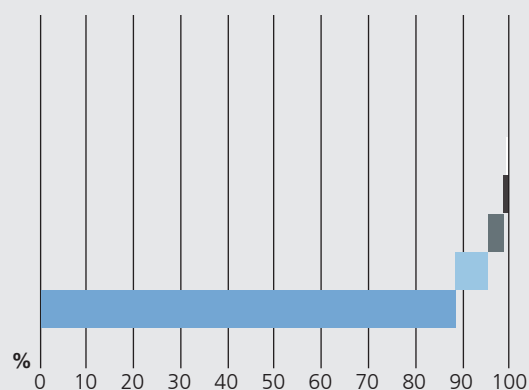
Gli **altri utili** comprendono indennità per attività di traccia.ch a favore della RNE nonché del corridoio per il trasporto ferroviario delle merci Reno-Alpi. L'indennità per l'impiego di un collaboratore come capoprogetto a favore della RNE risulta inferiore perché le riunioni si sono svolte prevalentemente in forma di videoconferenza, motivo per cui anche i

## Utile



FFS	1 417 661
BLS	101 200
SOB	33 166
Altri	38 577
Utile finanziario	0
Risultato finanziario	0
Spese finanziarie	-980
Spese straordinarie	0

## Spese d'esercizio



Personale	1 880 788
Amministrazione	143 648
Informatica	42 777
Esercizio	29 669
Ammortamenti	0

tempi di assenza da indennizzare erano inferiori per effetto delle trasferte non effettuate. Inoltre sono state svolte meno riunioni giornaliere, ma più incontri brevi nel web.

A causa degli interessi attualmente applicati, nel 2020 non è stato conseguito nessun [utile finanziario](#).

L'evoluzione del tasso di cambio dell'euro ha generato una registrazione compensativa della valuta in euro dai precedenti 1.087 a 1.084 CHF/euro che ha generato [spese finanziarie](#) dell'ordine di 980 CHF.

### Spese d'esercizio

Le [spese d'esercizio](#) hanno segnato un aumento dello 0,35% rispetto all'anno precedente. Questo aumento è stato indotto dai seguenti sviluppi che sono in parte in controtendenza:

- La creazione di accantonamenti per giornate di vacanza e premi di fedeltà ha fatto lievitare le [spese del personale](#) di 42 000 CHF rispetto all'anno precedente. In primo luogo a diversi collaboratori di lunga data sono stati accreditati premi di fedeltà più importanti che vengono fruiti in forma di tempo. Secondariamente, in conseguenza alla grande mole di lavoro per la creazione del nuovo ente di diritto pubblico Servizio di assegnazione delle tracce così

come alla pandemia di coronavirus, nel 2020 molti collaboratori non hanno potuto fruire tutti i giorni di vacanza di loro spettanza.

- Le [altre spese del personale](#) denotano un calo di circa il 26,2% rispetto all'anno precedente in conseguenza alla pandemia di coronavirus. In questa fase le riunioni sono state svolte prevalentemente in forma di videoconferenza con una conseguente riduzione massiccia delle trasferte per tutti i collaboratori. Un altro fattore d'influsso è stata la rinuncia alle formazioni continue e ai seminari.
- Le altre [voci di spesa amministrative](#) risultano in parte più elevate e in parte più modeste rispetto all'anno precedente. In proposito va ricordato che il tasso di cambio dell'euro inferiore rispetto al 2019 ha sgravato lievemente le quote sociali addebitate in euro.
- Nel 2020 traccia.ch non ha effettuato investimenti sostitutivi, per cui le [spese per l'informatica](#) sono diminuite circa del 15,2% rispetto all'anno precedente.
- Il calo [delle spese di rappresentanza](#) nell'ordine del 49,1% è riconducibile al minor numero di riunioni in presenza a causa del coronavirus.

### Imposte

Non sono previsti [oneri fiscali](#) poiché traccia.ch è esonerata dal pagamento delle imposte.

#### Altri dati

Numero di posti di lavoro a tempo pieno

2020

10

2019

10

Impegni verso l'istituto di previdenza

35 175

31 169

Spiegazioni in merito a posizioni straordinarie, uniche o estranee al periodo

nessuno

nessuno

Eventi posteriori al giorno di riferimento per il bilancio

vedi annotazione  
in calce

nessuno

Traccia Svizzera SA ha interrotto l'esercizio operativo con effetto al 31 dicembre 2020 conformemente al progetto della Confederazione sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, trasferendola all'ente di diritto pubblico Servizio svizzero di assegnazione delle tracce. È previsto che Traccia Svizzera SA venga liquidata nella primavera 2021.

[Valutazione dei rischi](#): traccia.ch ha elaborato un processo di gestione dei rischi. Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione hanno analizzato i rischi strategici e operativi, desumendo le misure del caso. Nel 2020, come d'altronde già nell'anno precedente, non sono state sporte denunce presso la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria CAF o dall'1° luglio 2020 presso la ComFerr. Inoltre non sono nemmeno state avviate altre inchieste d'ufficio.

# Proposta del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale riguardo all'impiego del risultato a bilancio

## Composizione del riporto a bilancio

Riporto dell'anno precedente
Utile annuo/Perdita annua
<b>Totale a disposizione dell'Assemblea generale</b>

2020 CHF	2019 CHF
259 400	220 401
-507 258	38 999
<b>-247 858</b>	<b>259 400</b>

## Proposta d'impiego

Assegnazione alle riserve generali previste a norma di legge
Assegnazione alle/Scioglimento di altre riserve
Riporto dell'utile sul nuovo conto economico
<b>Totale impiego degli utili</b>

2020 CHF	2019 CHF
0	0
0	0
-247 858	259 400
<b>-247 858</b>	<b>259 400</b>



# Rapporto dell'organo di revisione

RÖTHLISBERGER



Dr. Röthlisberger AG  
Schönburgstrasse 41  
Case postale 561  
3000 Berna 22  
T +41 (0)31 336 14 14  
www.roethlisbergerag.ch

Société partenaire de

G+S Société fiduciaire SA  
Berna

Membre d'EXPERTSuisse

Membre de  
cpaai

Rapporto dell'organo di revisione relativo alla revisione  
limitata all'attenzione dell'Assemblea generale di

**Traccia Svizzera SA, Berna**

In qualità di organo di revisione abbiamo esaminato il conto annuale (bilancio, conto economico e appendice) di Traccia Svizzera SA riferito all'anno d'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2020.

La responsabilità per quanto riguarda il conto annuale compete al Consiglio di amministrazione, mentre a noi spetta il compito di verificarlo. Confermiamo di adempiere i requisiti legali in materia di abilitazione e indipendenza.

La nostra revisione è stata effettuata secondo lo standard svizzero sulla revisione limitata. Secondo questo standard, la revisione deve essere pianificata ed eseguita in modo tale da riuscire a individuare eventuali errori importanti nel conto annuale. Una revisione limitata prevede essenzialmente inchieste e attività di verifica analitiche nonché verifiche dettagliate commisurate nei documenti disponibili presso l'azienda sottoposta a revisione. Viceversa le verifiche delle modalità operative e del sistema di controllo interno nonché le inchieste e le ulteriori attività di verifica mirate a scoprire eventuali attività delittuose o altre infrazioni alla legge non sono oggetto di questo tipo di revisione.

Nell'ambito della nostra revisione non abbiamo riscontrato fattispecie che lascerebbero presagire che il conto annuale e la proposta riguardo all'impiego dell'utile a bilancio non siano conformi alla legge e agli statuti.

Berna, 4 febbraio 2021 gr/gb  
111300RB\_ar\_2020

Dr. Röthlisberger AG

**Peter Graf**  
Analista economico diplomato  
Perito revisore  
(capo revisore)

**Rene Peterhans**  
Analista economico diplomato  
Perito revisore

- Conto annuale (bilancio, conto economico e appendice) Importo a bilancio CHF 329 112 / Perdita annuale CHF -507 258
- Proposta riguardo all'impiego del risultato a bilancio

# Organi societari al 31.12.2020

## Consiglio d'amministrazione

Presidente: Urs Hany, già consigliere nazionale  
Membri: Klaus Bischof, responsabile Esercizio SOB Infrastruttura  
Rudolf Büchi, responsabile Processi e trasformazione FFS Infrastruttura  
Roland Pfaffen, responsabile Esercizio BLS Netz SA  
Daniela Walker, collaboratrice scientifica UTP

## Organo di revisione

Dr. Röthlisberger SA, Berna

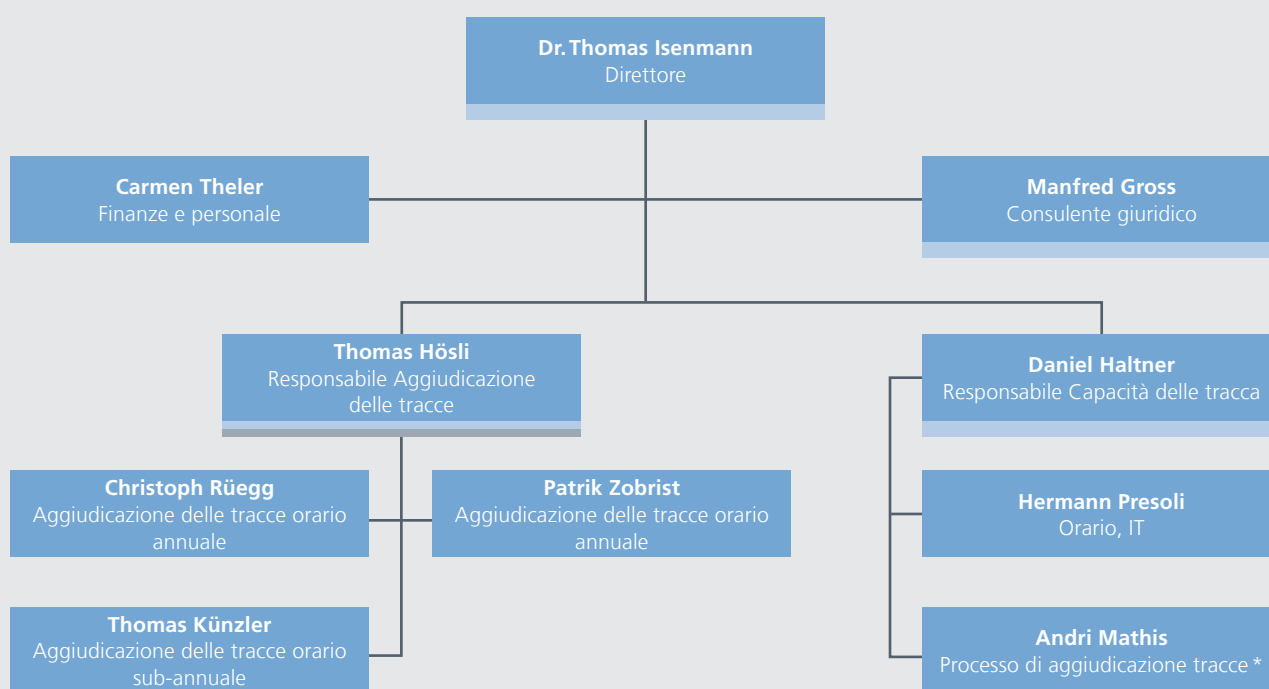
## Direzione

Direttore: Dr. Thomas Isenmann  
Membri: Manfred Gross  
Daniel Haltner  
Thomas Hösli

## Proprietari

Ferrovie federali svizzere FFS	25%
BLS SA	25%
Schweizerische Südostbahn SA	25%
Unione dei trasporti pubblici UTP	25%

## Organizzazione al 31.12.2020



Direzione

Supplenza

\* Gestione professionale tramite Responsabile aggiudicazione tracce



# Indicatori

## Assegnazione delle tracce per l'orario annuale dell'anno seguente

	2020	2019
Numero di richiedenti	27	25
di cui ITF	26	24
di cui terzi autorizzati	1	1
Richieste di tracce formalmente respinte	0	0
Totale delle tracce assegnate	16 995	16 248
di cui per il traffico viaggiatori	81%	79%
di cui per il traffico merci	19%	21%
Numero di conflitti di traccia evasi	361	424
di cui risolti in modo consensuale nell'ambito di colloqui per la soluzione di conflitti	350	412 <sup>1</sup>
di cui ordinazioni in doppio	18	12
di cui richieste di tracce respinte	10	13 <sup>1</sup>
perché di priorità inferiore in relazione all'accesso alla rete	6	13
per inferiorità dell'offerta in caso di conflitti tra richieste di uguale priorità (procedura di vendita all'asta)	4	0
Tracce dichiarate sature	0	1
Numero di tracce restituite dopo l'assegnazione definitiva	412	447

## Assegnazione di prestazioni supplementari

Numero di conflitti d'ordinazione evasi per prestazioni supplementari	10	56
di cui risolti in modo consensuale nell'ambito di colloqui per la soluzione di conflitti	9	46
di cui ancora in sospeso alla fine dell'anno	1 <sup>2</sup>	4 <sup>3</sup>
di cui ordinazioni di prestazioni supplementari respinte	0	0
Numero di richiedenti di prestazioni supplementari senza prestazioni di base	7	12

## Assegnazione delle tracce per l'orario infrannuale

	2020	2019
Numero di richiedenti	36	33
di cui traffico charter e imprese di trasporto con materiale rotabile storico	12	11
Casi esaminati a breve scadenza	0	0
di cui risolti in modo consensuale	0	0
di cui respinti da traccia.ch	0	0
Casi esaminati nel periodo operativo	7	5
di cui risolti in modo consensuale	7	1
di cui correttamente respinti da parte dei gestori dell'infrastruttura	0	4
di cui respinti in modo ingiustificato da parte dei gestori dell'infrastruttura	0	0

<sup>1</sup> In un conflitto che non ha potuto essere risolto in maniera consensuale erano coinvolte tre richieste, motivo per cui sono state generate due risposte negative.

<sup>2</sup> Un conflitto nella sottostazione di Dottikon riferito al 2° semestre 2021 si trova alla fine dell'anno 2020 ancora nella fase di coordinamento.

<sup>3</sup> Quattro conflitti d'ordinazione legati al trasporto di bietole da zucchero a partire dall'autunno 2020 sono stati coordinati nel primo trimestre 2020 tenendo in considerazione le esperienze ricavate dalla campagna 2019 ormai scaduta.

**Assegnazione delle tracce per i corridoi Reno-Alpi e Mare del nord-Mediterraneo (che riguardano la Svizzera)**

**Orario annuale dell'anno successivo**

Offerta di tracce di corridoio da catalogo  
(giorni di traccia settimanali, entrambe le direzioni raggruppate)

Tracce di corridoio da catalogo assegnate dall'OneStopShop  
(giorni di traccia settimanali, entrambe le direzioni raggruppate)

Richieste risultanti perdenti nei conflitti, trasmesse a traccia.ch per la soluzione nell'ambito del processo nazionale

Richieste di tracce di corridoio respinte

**Orario corrente**

(tutti i valori=giorni di traccia, entrambe le direzioni raggruppate)

Corridoio Reno-Alpi (Basilea-Domodossola/Luino/Chiasso)

giorni di traccia offerti

giorni di traccia richiesti

Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo (St. Louis frontiera-Basilea Smistamento)

giorni di traccia offerti

giorni di traccia richiesti

**Elaborazione non discriminatoria degli orari: studi di fattibilità degli orari**

Numero degli studi di fattibilità degli orari accompagnati o verificati a posteriori

Numero di interventi di traccia.ch

Accompagnamento dell'elaborazione di orari sostitutivi in caso di intervalli

	2020	2019
	667	620
	258	323
	34	52
	0	0
	730	730
	0	0
	4 748	2 080
	0	0
	2	2
	0	0
	-1	-1

<sup>1</sup> Dal 2019 i programmi riferiti agli orari sostitutivi di tutti i maggiori intervalli vengono elaborati nell'ambito degli incontri periodici tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario relativo alla gestione della capacità con l'accompagnamento di traccia.ch.



www.sbbcargo.com

E 484.004 SR

cargo

SBB CFFFS Cargo

