



Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT

Rapporto di gestione 2021



Sommario

1. Prefazione del presidente del consiglio d'amministrazione e del direttore	4
2. Relazione annuale	5
2.1 Scopo sociale, mandato e competenze	5
2.2 Attività commerciali nel 2021	7
2.2.1 Elaborazione dell'orario	7
2.2.2 Assegnazione di tracce e prestazioni supplementari	9
2.2.3 Incasso del canone di utilizzazione delle tracce	10
2.2.4 Gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria	12
2.3 Corporate governance	13
2.3.1 Organizzazione	13
2.3.2 Consiglio d'amministrazione	15
2.3.3 Direzione	16
2.3.4 Personale	17
2.3.5 Cooperazioni e adesioni	18
2.3.6 Gestione dei rischi e situazione di rischio	20
2.3.7 Obiettivi strategici e cifre indice	20
3. Glossario	22
4. Conto annuale 2021 del SAT	23
4.1 Bilancio	23
4.2 Conto economico	24
4.3 Conto dei flussi di tesoreria	25
4.4 Prospetto delle variazioni del capitale proprio	25
4.5 Allegato al conto annuale	26
4.5.1 Informazioni generali	26
4.5.2 Principi di presentazione dei conti	26
4.5.3 Spiegazioni in merito al conto annuale	28
4.5.4 Altre informazioni relative all'allegato	32
4.5.5 Proposta di destinazione dell'utile di bilancio	33
4.5.6 Rapporto dell'ufficio di revisione Gfeller und Partner AG relativo al conto annuale all'attenzione del Consiglio federale	34
Colofone	36

1. Prefazione del presidente del consiglio d'amministrazione e del direttore

Il nuovo Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT ha iniziato la propria attività operativa con effetto al 1° gennaio 2021. In quanto istituto indipendente di diritto pubblico della Confederazione, esso garantisce un accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria svizzera a scartamento normale, assumendo l'esercizio delle funzioni dei gestori dell'infrastruttura (GI) essenziali per l'accesso alla rete. Affinché la concorrenza nell'utilizzo della rete ferroviaria, legata al libero accesso alla rete, possa funzionare e prestare il proprio contributo alla politica climatica e di trasferimento del traffico della Svizzera, è necessario che le funzioni essenziali per l'accesso alla rete siano esercitate da un servizio che non fornisca a sua volta servizi di trasporto ferroviario.

Il primo esercizio del SAT si è contraddistinto per il consolidamento dei lavori preparatori, in particolare nei nuovi ambiti di competenza, ma è stato segnato anche dal perdurare della pandemia di coronavirus con l'obbligo o la raccomandazione del telelavoro.

Per sostenere l'ampliamento dell'ambito di attività, l'organico è stato aumentato di un terzo e portato a 15 unità. L'integrazione dei nuovi collaboratori e collaboratrici e l'ulteriore sviluppo della cultura aziendale sulla base del telelavoro si sono rivelati impegnativi. Le stesse trattative per la risoluzione dei conflitti d'ordinazione delle tracce si sono dovute tutte svolgere online tramite canali virtuali. Le situazioni conflittuali semplici si riescono a gestire bene in modo virtuale, al punto che i richiedenti di tracce apprezzano il fatto di non doversi recare appositamente alle trattative. Lo svolgimento virtuale delle trattative per risolvere situazioni conflittuali complesse è risultato invece molto impegnativo. Le riunioni in presenza offrono più facilmente le condizioni per colloqui bilaterali tra le parti interessate, consentendo in tal modo compromessi più rapidi. Alla luce di tali premesse, è un fatto ancora più positivo che il SAT sia riuscito a trovare una soluzione condivisa per tutti i conflitti d'ordinazione nel processo dell'orario annuale, in modo che tutti i treni previsti potessero circolare a condizioni soddisfacenti.

Questo risultato è in gran parte merito della disponibilità a cooperare e della flessibilità di cui hanno dato prova i richiedenti di tracce, così come della buona collaborazione tra il SAT e i pianificatori dell'orario dei GI. Le imprese di trasporto ferroviario (ITF) hanno però riconosciuto al SAT anche una buona gestione delle attività, elogiandone l'impegno per risolvere i conflitti d'ordinazione delle tracce e il comportamento sul fronte della prestazione di servizi.

Ci lasciamo dunque alle spalle un esercizio ricco di lavoro e non sempre semplice. Ci riempie di soddisfazione il fatto di essere riusciti ampiamente a conseguire gli obiettivi che ci eravamo prefissati per il primo esercizio, sebbene alcuni con un certo ritardo rispetto alle tempistiche pianificate.



Urs Hany
Presidente del consiglio d'amministrazione



Dr. Thomas Isenmann
Direttore

2. Relazione annuale

2.1 Scopo sociale, mandato e competenze

Scopo sociale e mandato

Mentre l'infrastruttura ferroviaria rappresenta un classico monopolio naturale, nell'utilizzo della rete ferroviaria svizzera vige dal 1999 un regime di concorrenza. Con il libero accesso alla rete introdotto nell'ambito della riforma delle ferrovie 1, le ITF possono condurre i propri treni in autonomia sulle reti ferroviarie di terzi. Prima, invece, ciascuna impresa ferroviaria era responsabile di condurre tutti i treni sulla propria rete, indipendentemente da chi ne fosse il proprietario.

In risposta al calo continuo della quota di mercato della ferrovia, già nel 1991 l'Unione europea (UE) aveva gettato le basi giuridiche per il libero accesso alla rete. Con l'Accordo sui trasporti terrestri¹, la Svizzera ha adottato la direttiva corrispondente² e si è impegnata a sviluppare la propria legislazione nazionale in materia in modo equivalente al diritto dell'UE.

Affinché la concorrenza nell'utilizzo della rete ferroviaria possa ottenere gli effetti di efficienza e di innovazione desiderati, è necessario che tutti gli attori del mercato godano delle medesime condizioni di accesso alla rete. Su tale base, il primo pacchetto ferroviario dell'UE³ prevede che le funzioni essenziali per l'accesso non discriminatorio alla rete siano esercitate da un servizio indipendente che non fornisca servizi di trasporto ferroviario. Le imprese ferroviarie svizzere sono però per la maggior parte, sia GI che imprese di trasporto. Per tale ragione il legislatore ha deciso di istituire il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT, indipendente dal punto di vista giuridico, organizzativo e decisionale. Il SAT ha sostituito la società Traccia Svizzera SA fondata dalle imprese ferroviarie FFS, BLS e SOB e dall'Unione dei trasporti pubblici UTP dopo il respingimento del messaggio concernente la riforma delle ferrovie 2 dal febbraio 2005. Il SAT non è un'autorità di vigilanza, bensì si fa carico e assume la responsabilità di determinate funzioni che in origine competevano ai GI, esercitandole in modo indipendente e non discriminatorio.

Funzioni essenziali per l'accesso alla rete sono la pianificazione delle tracce (elaborazione dell'orario) e l'assegnazione delle tracce. Il SAT non allestisce l'orario autonomamente, bensì incarica i GI di elaborare le bozze d'orario. Tale possibilità è esplicitamente prevista nell'articolo 9f della legge federale sulle ferrovie (Lferr)⁴. In tale modello di mandato il SAT rimane tuttavia responsabile della pianificazione dell'orario e deve poter garantire in ogni momento che le pianificazioni dell'orario effettuate per suo conto avvengano senza discriminazioni.

Secondo il primo pacchetto ferroviario dell'UE sono funzioni essenziali per l'accesso alla rete anche la determinazione del canone di utilizzazione delle tracce (prezzo di traccia) e la relativa riscossione. Dal momento che in Svizzera il sistema dei prezzi di traccia è stabilito dalla Confederazione, il Consiglio federale si è limitato ad affidare al SAT il solo incasso del canone di utilizzazione delle tracce.

¹ Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72).

² Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29.7.1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25).

³ Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26.2.2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29); o nuova versione: direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21.11.2012, che istituisce uno spazio europeo ferroviario unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

⁴ RS 742.101.

La Confederazione ha inoltre trasferito al SAT la gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria, che sino a quel momento era di competenza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Con tale misura la Confederazione ha migliorato la governance, separando il ruolo di emanazione delle direttive sulla gestione del registro (UFT) da quello di gestione del registro stesso (SAT).

Competenza

Salvo poche tratte non rilevanti per l'accesso alla rete, il SAT è competente per l'intera rete svizzera a scartamento normale. Questa comprende i seguenti GI:

Sigla	Denominazione	Tratte di competenza del SAT
FFS	Ferrovie federali svizzere	Intera rete incl. ferrovia del Sensetal
BLSN	BLS Netz AG	Intera rete
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	Intera rete
HBS	Hafenbahn Schweiz AG	Intera rete
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA	Porrentruy–Bonfol
ETB	Emmentalbahn GmbH	Sumiswald–Grünen–Huttwil / Wasen i.E.
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma; Sursee–Triengen-Winikon
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG	Zürich–Sihlbrugg; Zürich–Wiedikon–Zürich-Giesshübel
TMR	Transports de Martigny et Régions SA	Martigny–Orsières; Sembrancher–Le Châble
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure SA	Romont–Bulle; Givisiez–Murten/Morat; Muntelier–Löwenberg–Ins
transN	Transports Publics Neuchâtelois SA	Travers–Buttes
Travys	TRAVYS – Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix S.A.	Le Pont–Le Brassus; Orbe–Chavornay

Il SAT non è competente per la rete a scartamento metrico e ridotto, in quanto qui il libero accesso alla rete non svolge per il momento alcun ruolo. Non è neppure competente per le tratte in esercizio al confine a scartamento normale con altre regole di competenza sulla base dei trattati internazionali. Ciò riguarda segnatamente le tratte delle ferrovie tedesche e austriache sul territorio svizzero. Per la gestione del registro dell'infrastruttura vigono competenze specifiche, stabilite dall'UFT in una direttiva.

Negoziazione dei contratti per il conferimento del mandato di elaborazione dell'orario

Il SAT ha negoziato e sottoscritto contratti per il conferimento del mandato di elaborazione dell'orario con tutti i GI nel suo ambito di competenza. Il mandato all'Hafenbahn Schweiz AG è stato integrato nel contratto con le FFS, in quanto le FFS si occupano dell'esercizio dell'infrastruttura e quindi anche di tutta la pianificazione dell'orario per l'Hafenbahn Schweiz AG. I contratti disciplinano le prestazioni richieste al mandatario, i diritti e gli obblighi reciproci, le responsabilità, il coinvolgimento dei richiedenti, la remunerazione nonché la sicurezza delle informazioni, la segretezza e la protezione dei dati.

Prima che il SAT divenisse responsabile della pianificazione dell'orario, l'UFT incaricava le FFS in qualità di gestore di sistema, sulla base dell'articolo 37 Lferr, di assumere determinati compiti di pianificazione dell'orario per le imprese analoghe BLS e la SOB. Il SAT porta avanti tale pratica e nei contratti con questi GI ha disciplinato il coinvolgimento della BLS e della SOB. Ciò consente di continuare a realizzare vantaggi di scala e incrementi dell'efficienza, facendo risparmiare costi.

Regolamentazione della remunerazione per l'elaborazione dell'orario

Il SAT indennizza i GI per le attività di elaborazione dell'orario ad essi affidate. Il SAT copre i propri costi per l'adempimento di tutti i suoi compiti nonché per l'indennizzo dell'elaborazione dell'orario attraverso gli emolumenti imputati ai GI proporzionalmente ai chilometri di traccia attribuiti sulle rispettive reti (art. 9o Lferr). I GI possono rivendicare tali emolumenti come costi d'esercizio nelle convenzioni sulle prestazioni con la Confederazione.

Tale imputazione degli emolumenti proporzionalmente ai chilometri di traccia attribuiti ha comportato spostamenti nei flussi finanziari rispetto al precedente finanziamento diretto attraverso le convenzioni sulle prestazioni. Al momento della negoziazione delle convenzioni sulle prestazioni 2021-2024, questa nuova regolamentazione era però prevedibile solo in misura limitata. La ripartizione degli emolumenti comporta un minor onere per alcuni GI e un maggior onere per altri, senza che vi sia stata la possibilità di rivendicare tali emolumenti più elevati in occasione della negoziazione della convenzione sulle prestazioni. Nel 2021 il SAT ha pertanto assicurato il coordinamento tra le parti interessate, ha creato trasparenza e ha elaborato le basi che hanno consentito all'UFT di adeguare i singoli limiti di spesa relativi alle convenzioni sulle prestazioni con i GI. Ciò permette di compensare gli scostamenti senza causare complessivamente costi supplementari.

Istituzionalizzazione dell'organismo per il controllo dell'adempimento del mandato

Per gestire e coordinare la pianificazione dell'orario da parte dei dodici mandatari nonché per garantire la partecipazione di tutti i GI all'elaborazione dell'orario nazionale, è stato creato un organismo specifico denominato «Management Board Orario». In seno a tale comitato diretto dal SAT sono rappresentati tutti i dodici GI incaricati e l'UFT.

Il Board si riunisce due volte all'anno. La prima riunione si è svolta il 5 ottobre 2021. Oltre all'istituzione del Board, è stata chiarita la gestione del finanziamento ed è stata discussa in via prioritaria l'influenza del futuro sistema di pianificazione delle tracce e di produzione Traffic Management System (TMS) sui singoli GI.

Monitoraggio dell'adempimento del mandato

In qualità di mandante dei GI a scartamento normale, il SAT assume la propria responsabilità per la trasparenza e l'impiego efficace delle risorse. All'inizio della collaborazione con i nove GI per i quali la precedente organizzazione Traccia Svizzera SA non era già competente, si è trattato principalmente di chiarire quali attività fossero richieste con quale qualità e quali costi potessero essere legittimamente fatturati a tale riguardo. Nel medio termine, grazie a una maggiore trasparenza e comparabilità

nella fornitura di prestazioni, si dovranno poter effettuare anche controlli incrociati tra i fornitori di prestazioni, mostrando e sorvegliando l'evoluzione dei costi.

Cataloghi delle tracce per il traffico merci transalpino e tracce precostruite per i corridoi per il trasporto ferroviario delle merci

Su mandato del SAT, i GI FFS e BLS allestiscono ogni anno cataloghi delle tracce per il traffico merci in transito nord-sud. Tali cataloghi, uno per l'asse del San Gottardo e uno per il Lötschberg-Sempione, mostrano la capacità massima disponibile delle tracce per il traffico merci in transito. Una parte di queste tracce sono dichiarate «tracce precostruite» dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci Reno – Alpi e Mare del Nord – Mare Mediterraneo. Si tratta di parti di lunghe tracce di corridoi transfrontalieri, assegnate attraverso gli one stop shop dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci su mandato dei rispettivi GI o servizi di assegnazione delle tracce.

Sfide attuali nell'elaborazione dell'orario

L'elaborazione di orari di elevata qualità rappresenta ogni anno una grossa sfida nella rete a scartamento normale molto sfruttata della Svizzera. L'aumento delle limitazioni delle capacità a causa di cantieri e l'elaborazione di orari sostitutivi per questi intervalli, nonché le crescenti aspettative di solidità degli orari rivolte in particolare alle FFS, hanno creato ulteriori difficoltà ai pianificatori d'orario durante l'assegnazione delle tracce, così come la crescente concorrenza nell'utilizzo delle capacità di binari per il ricovero del materiale rotabile.

Partecipazione alla ridefinizione del processo di pianificazione dell'orario e di assegnazione delle tracce a livello europeo

Sia la politica dei trasporti svizzera che quella europea intendono trasferire il traffico dalla strada alla rotaia. Per sostenere tale intento, servono non solo capacità supplementari, il ricorso alla digitalizzazione e l'eliminazione degli ostacoli tecnici specifici per Paese, ma anche processi e svolgimenti più conformi alle esigenze del mercato e meglio armonizzati. È proprio su tale aspetto che si concentra il progetto europeo TTR («TTR for Smart Capacity Management», già «**Timetabling Redesign**»), al quale il SAT partecipa attivamente. Un collaboratore del SAT dirige addirittura a livello europeo il progetto parziale «TTR Process Group», nel quale i nuovi processi vengono elaborati in modo dettagliato. Il SAT è inoltre impegnato nel progetto nazionale TTR@CH, nel cui ambito viene preparata e implementata l'attuazione delle singole fasi di processo in Svizzera.

2.2.2 Assegnazione di tracce e prestazioni supplementari

Estensione della competenza per l'assegnazione delle tracce

L'utilizzo della rete ferroviaria si basa sull'ordinazione e attribuzione di diritti di utilizzo definiti nel tempo e nello spazio, le cosiddette tracce. Oltre alle tracce, le ITF e, ai sensi dell'articolo 9a capoverso 4 Lferr, i terzi autorizzati a richiedere delle tracce ordinano anche prestazioni supplementari per l'utilizzazione delle tracce, in particolare capacità di binari per il ricovero del materiale rotabile e l'utilizzo dei binari di carico e degli impianti di carico nel traffico merci.

Lo svolgimento del processo di ordinazione e di attribuzione delle tracce e prestazioni supplementari era già un'attività di base della precedente organizzazione Traccia Svizzera SA. Anche in quest'ambito, però, è cambiato qualcosa. La competenza del SAT non si limita più ai tre grandi GI (FFS, BLS, SOB), bensì si estende ora all'intera rete ferroviaria interoperabile della Svizzera (cfr. la carta sinottica a pagina 7). Anche per quanto riguarda le scadenze, il SAT è ora la porta di ingresso e di uscita per

tutte le ordinazioni e le attribuzioni di tracce e prestazioni supplementari fino a fasi avanzate dell'orario in corso. Solo per l'ordinazione di treni speciali e le ordinazioni con brevissimo preavviso dopo le ore 08.00 del giorno precedente (prestazioni operative), i contatti, a causa dei tempi ristretti, hanno luogo direttamente tra le ITF e i GI, mentre il SAT verifica il corretto svolgimento a posteriori.

Ricerca di alternative nel caso di conflitti d'ordinazione di tracce e prestazioni supplementari

Una funzione essenziale del SAT nel processo di ordinazione e attribuzione di tracce e prestazioni supplementari è il coordinamento dei conflitti d'ordinazione nell'orario annuale. Un conflitto ha luogo quando due o più richieste di utilizzazione della rete si ostacolano o si escludono a vicenda. I conflitti sono accertati dai pianificatori d'orario dei GI su mandato del SAT, registrati e trasmessi al SAT per l'elaborazione. Il SAT cerca di mediare tra le esigenze delle ITF da un lato e le possibilità e i vincoli di pianificazione dei GI dall'altro, perseguendo così le soluzioni complessivamente migliori per tutte le parti interessate, in modo che tutti i richiedenti possano veder soddisfatte le loro esigenze di trasporto. A tal fine offre possibilità alternative di assegnazione delle tracce o capacità di ricovero/possibilità di carico, aspettandosi dalle parti interessate la flessibilità per accettare tali alternative laddove i concetti di trasporto perseguiti siano comunque attuabili a condizioni commercialmente accettabili.

I nuovi GI inseriti nell'ambito di competenza del SAT non presentano praticamente conflitti d'ordinazione delle tracce. Tuttavia, l'intensità della concorrenza sta aumentando anche su queste reti. Alla luce del numero crescente di attori e della prevedibile riduzione delle riserve di capacità, potrebbe essere solo una questione di tempo prima che emergano conflitti d'ordinazione delle tracce anche al di fuori delle reti dei tre grandi GI FFS, BLS e SOB.

Nell'orario annuale il SAT coordina normalmente ogni anno circa 300-400 conflitti di tracce (275 nel 2021). Idealmente si dovrebbero trovare soluzioni condivise per tutti i conflitti. Per fortuna questa situazione ottimale si è realizzata nell'esercizio in esame, in cui non è stato necessario rifiutare alcuna richiesta di utilizzazione della rete. Ma ciò non accade sempre; il SAT si è quindi posto l'obiettivo di trovare di anno in anno una soluzione condivisa per più del 95% dei conflitti. Se dopo il coordinamento dei conflitti rimangono casi irrisolti, il SAT ricorre alle regole giuridiche sulle priorità⁷ per decidere quali richieste considerare.

2.2.3 Incasso del canone di utilizzazione delle tracce

Basi legali

Ai sensi dell'articolo 9f capoverso 1 lettera b Lferr, il SAT è competente per la riscossione del canone di utilizzazione delle tracce per le prestazioni di base e supplementari e per il suo versamento ai GI. Ai sensi dell'articolo 2 lettera l OSAT, il SAT riscuote il canone di utilizzazione delle tracce e la remunerazione in caso di disdetta a nome e su fattura dei GI. A tal fine, i GI consentono al SAT di consultare in ogni momento i loro dati (art. 9f cpv. 2 Lferr; art. 4 cpv. 1 OSAT).

Convenzioni sulla regolamentazione dei rispettivi compiti e deliverable

La competenza generale del SAT per quanto riguarda l'incasso del prezzo di traccia è disciplinata a livello di legge. Per determinare i rispettivi obblighi e responsabilità, sono state stipulate convenzioni di collaborazione con tutti i 13 GI per i quali il SAT provvede all'incasso del canone di utilizzazione

⁷ Articolo 12 dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122); articoli 8-10 dell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4).

delle tracce. Queste disciplinano tra l'altro i compiti concreti delle parti interessate, i dati da fornire con le rispettive scadenze, il controlling e le responsabilità.

Audit e approvazione dei conti per la BLS, le FFS, la SOB e l'Hafenbahn Schweiz AG da gennaio 2021

I GI BLS Netz, HBS, FFS e SOB calcolano i prezzi di traccia con l'ausilio del collaudato sistema di conteggio I-Prix. Per tenere conto degli ultimi sviluppi nel settore dei sistemi (soprattutto TMS, cfr. pag. 19) e mantenere l'elevata efficienza del sistema utilizzato fino a quel momento per l'incasso del prezzo di traccia, è stata concordata con questi GI una possibile soluzione per una fase transitoria. Nell'ambito di un monitoraggio definito, il SAT verifica dall'inizio del 2021, mediante controlli a campione nei sistemi di questi GI, la registrazione delle utilizzazioni delle tracce (prestazioni di base e supplementari), la relativa fatturazione del canone di utilizzazione delle tracce e il pagamento delle fatture, e sorveglia inoltre i solleciti. Il SAT monitora anche le eventuali reazioni dei clienti all'incasso e la relativa elaborazione da parte dei GI. In tal modo può garantire che le prestazioni di base e supplementari siano fatturate agli utenti della rete in modo completo, corretto e non discriminatorio.

Attuazione in corso dell'incasso del canone di utilizzazione delle tracce per gli altri gestori dell'infrastruttura

Per i GI che non utilizzano il sistema di conteggio I-Prix, il SAT riscuote gli emolumenti per le tracce e la remunerazione in caso di disdetta a titolo fiduciario, a nome e su fattura di tali GI, presso le ITF e li trasferisce ai GI. Nel primo semestre del 2021, nell'interesse di una chiara separazione dei flussi finanziari, ha pertanto sviluppato una contabilità separata per mandante. I pagamenti passano inoltre su un conto separato.

Per sottoporre questo sistema di contabilità per mandante a un test pratico, nel terzo trimestre del 2021 è stata avviata la fatturazione dell'utilizzazione delle tracce sulla rete della Emmentalbahn (ETB). Alla luce delle esperienze positive, in una fase successiva il SAT ha trasmesso anche ai clienti della Sursee-Triengen-Bahn (ST) le fatture dei prezzi di traccia con effetto retroattivo all'1.1.2021. Con gli altri GI si è proceduto alla preparazione della fornitura dei dati e della fatturazione, in modo che dall'1.1.2022 il SAT potesse occuparsi della fatturazione dell'utilizzazione delle tracce anche sulle loro reti.

La fatturazione e l'incasso del canone di utilizzazione delle tracce per questi GI si basano sui dati trasmessi dai GI al SAT in merito all'utilizzo degli impianti da parte degli utenti delle tracce. Il SAT verifica tali dati sull'utilizzazione mediante controlli a campione e fattura su tale base il canone di utilizzazione delle tracce. Monitora inoltre i relativi pagamenti in entrata e le eventuali reazioni dei clienti all'incasso.

Tool di sostegno all'incasso per altri gestori dell'infrastruttura nell'ambito del nuovo sviluppo in corso dei sistemi

Alcuni GI hanno espresso il desiderio di installare un collegamento a I-Prix. Ciò consentirebbe un calcolo ampiamente automatico delle prestazioni di base. Condizione obbligatoria per l'implementazione di I-Prix è l'utilizzo di NeTS, il sistema di FFS Infrastruttura per la pianificazione delle tracce a livello dell'intera rete, nonché degli attuali dati sulla topologia delle tratte nel sistema UNO (sempre di FFS Infrastruttura).

UNO ha però raggiunto la fine della sua vita tecnica e non è più possibile aggiungere ulteriori tratte. Fino alla messa in servizio dei sistemi successivi ITOP (per UNO) e TMS (per NeTS), il SAT sarà costretto a lavorare con due diversi processi di conteggio dei prezzi di traccia. Un'integrazione completa di questi GI interessati a I-Prix sarà possibile non prima del 2024, in seguito all'ultimazione di TMS e del nuovo tool per la topologia ITOP.

Sostegno dei gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda il prezzo di traccia

Durante la negoziazione delle convenzioni di collaborazione è emerso che in passato alcuni GI hanno espresso incertezze in merito all'applicazione dei più recenti elementi e tariffe di prezzo per il calcolo dei prezzi di traccia. Alcuni hanno anche incontrato difficoltà nell'approntare in tempo utile i dati di conteggio pertinenti per l'utilizzazione delle tracce. In quest'ambito il SAT è stato in grado di fornire un aiuto prezioso, molto apprezzato dai GI.

2.2.4 Gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria

Registro dell'infrastruttura ferroviaria contenente le informazioni necessarie per l'accesso alla rete

Sulla base dell'articolo 9f capoverso 1 lettera d Lferr, dell'articolo 2 lettera m OSAT e dell'articolo 15f capoverso 1 Oferr⁸, il SAT gestisce un registro contenente le informazioni necessarie per l'accesso alla rete. Il registro dell'infrastruttura ferroviaria (RINF-CH) contiene dati spaziali e tecnici (dati tecnici GIS e infrastrutturali) per la descrizione dell'infrastruttura ferroviaria in Svizzera. I gestori di tratte interoperabili in Svizzera sono tenuti a immettere i loro dati tecnici GIS e infrastrutturali in RINF-CH e a tenerli aggiornati e sono responsabili della loro correttezza. Grazie a tali dati, le ITF possono garantire la compatibilità del loro materiale rotabile con la tratta da percorrere. La verifica della compatibilità tecnica dei veicoli con le tratte da percorrere ricade sotto la responsabilità delle ITF.

Eliminazione degli errori e completamento del tool acquisito

L'UFT ha sviluppato il tool RINF-CH tra il 2016 e il 2020 insieme a una ditta esterna. Nei mesi di giugno/luglio 2021 ha quindi trasferito il sistema con tutti i software, le licenze e i documenti al SAT. In una prima fase il SAT ha affrontato i problemi tecnici riscontrati insieme al produttore del tool e ai GI. Ha inoltre fatto sviluppare l'ambiente di prova e di collaudo fino a quel momento inesistente, ma imprescindibile per un caricamento sicuro dei dati. Questo consente ai GI e al SAT di verificare i dati prima che siano caricati nell'ambiente produttivo. È stata anche creata una pagina web specifica (www.rinf-ch.ch) dove gli interessati possono trovare informazioni sul RINF e richiedere un account utente e attraverso la quale i GI possono caricare i loro dati.

Adattamento del tool alle prescrizioni europee aggiornate

Il RINF svizzero fa parte di un più vasto sistema europeo. Essendo realizzato in modo compatibile con il registro dell'infrastruttura ferroviaria dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ERA, esso consente omologazioni di veicoli in tutta Europa da parte dell'ERA, che sono valide anche in Svizzera. In tal modo è possibile risparmiare tempo e costi per l'omologazione del materiale rotabile impiegato a livello internazionale.

Il sistema attuale RINF-CH, però, si basa ancora sulla decisione di esecuzione 2014/880/UE⁹ della Commissione europea. Per rimanere compatibile con gli sviluppi del sistema europeo, deve essere adattato ai requisiti del nuovo regolamento di esecuzione (UE) 2019/777¹⁰. Il SAT ha avviato tali adattamenti insieme al provider di sistema esterno. Il RINF-CH rielaborato sarà testato nella primavera 2022 e verrà quindi messo in funzione.

⁸ Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (RS 742.141.1).

⁹ Decisione di esecuzione della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489).

¹⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione (GU L 139 del 27.5.2019, pag. 312).

La scarsa qualità dei dati topologici dei gestori dell'infrastruttura sta influenzando ancora negativamente sull'utilità del RINF

La generazione dei dati infrastrutturali necessari comporta una serie di sfide per i GI. Il SAT ha infatti constatato che i file xtf¹¹ forniti da FFS Infrastruttura causavano messaggi di errore che rendevano in parte impossibile il caricamento in RINF-CH. I dati presenti nel RINF sono in parte obsoleti e lacunosi e per il momento non è possibile aggiornarli. Il SAT sta lavorando con FFS Infrastruttura e il provider di sistema esterno per individuare ed eliminare la causa dell'errore.

Un problema importante è rappresentato dal fatto che spesso, attualmente, i GI non dispongono affatto nei loro sistemi IT di dati topologici attuali e validi a medio termine nella qualità richiesta. Nei sistemi preesistenti la qualità e l'attualità dei dati erano orientate al rispettivo contesto, ma non erano finalizzate alla messa a disposizione di tutti questi dati in un sistema a livello centralizzato per requisiti di ordine superiore. Fino a quando i GI non avranno rilevato completamente tali dati sulle loro reti e potranno registrarli in RINF-CH, un controllo della compatibilità del materiale rotabile delle ITF con i requisiti delle tratte in RINF-CH sarà di scarsa utilità.

L'UFT sostiene pertanto, nell'ambito di TMS, lo sviluppo di una piattaforma topologica integrata (integrierte Topologie-Plattform, ITOP) sotto la direzione delle FFS e dotata di risorse finanziarie. Il SAT sostiene i GI nei loro sforzi per migliorare la qualità dei dati il più rapidamente possibile. Partecipa a TMS e tiene stretti contatti con il capoprogetto ITOP.

2.3 Corporate governance

2.3.1 Organizzazione

Il SAT è un istituto di diritto pubblico della Confederazione con personalità giuridica propria. Il suo mandato, la sua forma organizzativa e i suoi organi sono disciplinati nel capitolo 2a Lferr. Gode di autonomia organizzativa e gestionale e tiene una contabilità propria. In quanto unità decentralizzata dell'Amministrazione federale, è annesso al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Gli organi previsti per legge sono il consiglio d'amministrazione, la direzione e l'organo di revisione. Quale organo di revisione per gli esercizi 2021-2024, il Consiglio federale ha designato la società Gfeller und Partner AG, Berna.

Il SAT è senza scopo di lucro e si finanzia attraverso gli emolumenti dei GI per i quali, in qualità di istituto indipendente, esercita le funzioni essenziali per l'accesso alla rete in modo non discriminatorio. Tali emolumenti coprono gli oneri preventivati del SAT.

Il SAT è suddiviso nei tre settori aziendali

- Orario e assegnazione delle tracce;
- Affari internazionali e incasso del canone di utilizzazione delle tracce;
- Sistemi, informatica e registro dell'infrastruttura;

e nei due settori di sostegno

- Supporto della dirigenza e diritto;
- Risorse¹².

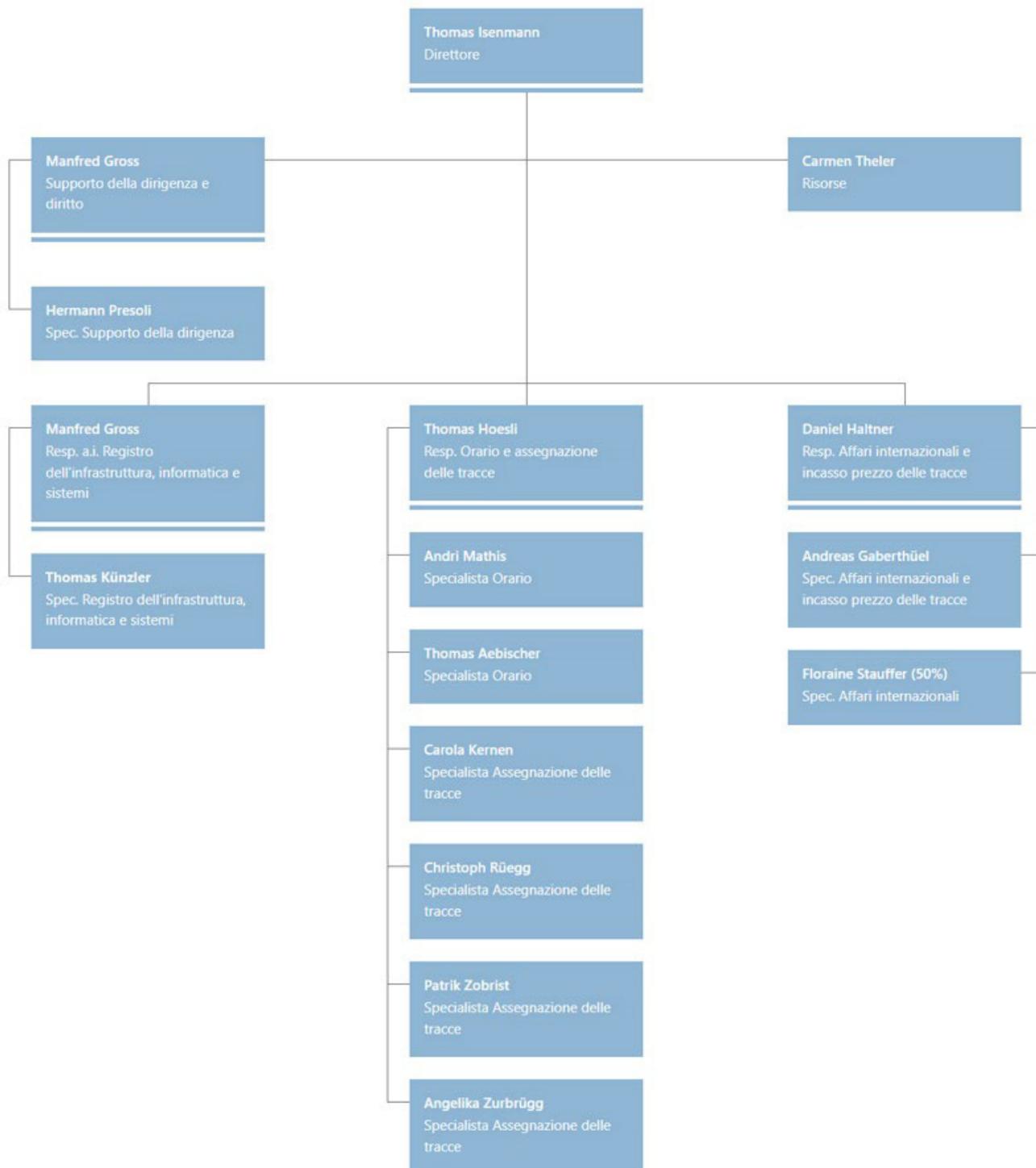
¹¹ L'eXtended Triton Format (XTF) è un formato di file sviluppato da Triton Imaging Inc. per la registrazione dei dati di misurazione idrografica.

¹² Il settore «Risorse» è competente per le finanze, la gestione del personale e i compiti amministrativi.

Il direttore, i responsabili dei settori «Orario e assegnazione delle tracce» e «Affari internazionali e incasso del canone di utilizzazione delle tracce» e il responsabile «Supporto della dirigenza e diritto» / responsabile a. i. «Sistemi, informatica e registro dell'infrastruttura» sono membri della direzione. La responsabile del settore di sostegno «Risorse» viene coinvolta in tutte le decisioni della direzione concernenti le finanze e il personale.

Organigramma del SAT al 31.12.2021

 membro della direzione



2.3.2 Consiglio d'amministrazione

Il consiglio d'amministrazione è l'organo direttivo e di controllo superiore del SAT ed è responsabile della sua conduzione strategica. Conformemente all'articolo 9h Lferr, è composto di almeno cinque e al massimo sette membri nominati dal Consiglio federale. Il Consiglio federale designa anche il presidente. La nomina avviene per un periodo di quattro anni. Il mandato può essere rinnovato due volte.

Al 31.12.2021 il consiglio d'amministrazione si compone di cinque membri:



Urs Hany (presidente)

ingegnere edile dipl. HTL/SIA

Membro del CdA di Greuter AG, ex consigliere nazionale



Alexander Stüssi (vicepresidente)

lic.iur.

Direttore della römisch-katholische Gesamtkirchgemeinde Bern



Claudio Blotti

economista

Direttore delle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)



Claudia Demel

economista dei trasporti dipl.

Responsabile del servizio visitatori del Kunstmuseum Basel



Isabelle Oberson Clementi

lic.iur, LLM in diritto europeo

Cifre indice relative al CdA

Numero di membri:		5	
Percentuale per genere:	uomini:	3	(60%)
	donne:	2	(40%)
Lingue nazionali:	tedesco:	3	(60%)
	francese:	1	(20%)
	italiano:	1	(20%)
Età media dei membri del CdA al 31.12.2021:		53,8	anni

I compiti del consiglio d'amministrazione sono stabiliti nell'articolo 9i Lferr. In particolare, esso elabora gli obiettivi strategici e li presenta per approvazione al Consiglio federale. Ogni anno redige una relazione sulla gestione con conto annuale certificato e relazione annuale all'attenzione del proprietario, nomina la direttrice o il direttore (con riserva dell'approvazione del Consiglio federale) e, su proposta della direttrice o del direttore, gli altri membri della direzione, vigila sull'operato della direzione e adotta il preventivo del SAT.

Il consiglio d'amministrazione si è costituito già nel maggio 2020. In questi sette mesi e mezzo di preparazione, ha nominato i membri della direzione, ha emanato l'ordinanza sul personale del SAT e gli obiettivi strategici per il periodo 2021-2024 per approvazione del Consiglio federale e ha approvato il regolamento organizzativo e il codice di comportamento.

Il consiglio d'amministrazione si è riunito tre volte nell'esercizio in esame. Inoltre ha adottato tre delibere mediante circolazione degli atti. Nell'ambito della sua funzione di organo direttivo superiore del SAT, ha approvato in particolare il bilancio di apertura del SAT e i mandati di elaborazione dell'orario ai GI. Ha inoltre emanato il regolamento delle spese, il piano di comunicazione e i principi di politica del personale del SAT. Ha approvato la relazione sul rischio e il preventivo 2022, incluso il piano a medio termine 2023-2025.

Relazioni d'interesse

Il consiglio d'amministrazione adotta le misure organizzative per prevenire i conflitti d'interessi sia per i propri membri che per i dipendenti. Il codice di comportamento del SAT è pubblicato sulla homepage (Documentazione / Link e documentazione).

Le relazioni d'interesse dei membri del consiglio d'amministrazione nominati dal Consiglio federale sono pubblicate nell'[elenco della Cancelleria federale](#) ai sensi dell'articolo 8k OLOGA¹³.

2.3.3 Direzione

Ai sensi dell'articolo 9i Lferr, il consiglio d'amministrazione, con riserva dell'approvazione del Consiglio federale, nomina la direttrice o il direttore del SAT e, su proposta della direttrice o del direttore, gli altri membri della direzione.

La direzione del SAT si compone dei quattro membri seguenti:



Thomas Isenmann
Direttore



Manfred Gross
Membro



Daniel Haltner
Membro



Thomas Hösli
Membro

¹³ Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione; RS 172.010.1.

La responsabile «Risorse» viene coinvolta per tutti i punti all'ordine del giorno pertinenti per le finanze e il personale.

La direzione è l'organo operativo del SAT. Essa assume i compiti e le responsabilità di cui all'articolo 9j capoverso 2 Lferr. In particolare, gestisce gli affari, emana le decisioni, elabora la pianificazione delle attività e il preventivo, nonché altre basi decisionali, all'attenzione del consiglio d'amministrazione, e svolge i compiti che non sono attribuiti a un altro organo.

2.3.4 Personale

Cifre indice relative al personale

Al 31 dicembre 2021 il SAT contava dipendenti, distribuiti su 14,5 posti a tempo pieno.

I rapporti di lavoro della direzione e degli altri dipendenti si orientano alla legge sul personale federale (LPers)¹⁴, all'ordinanza sul personale del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (OPers-SAT)¹⁵ e in via sussidiaria all'ordinanza sul personale federale (OPers)¹⁶. I dipendenti sono impiegati di diritto pubblico.

Il SAT si affida a specialisti esperti con un'età media al 31.12.2021 di 49,8 anni.

Il SAT acquisisce il proprio personale principalmente dalle imprese ferroviarie svizzere. La percentuale di collaboratrici, pari al 26,7%, è sì inferiore ai valori target della Confederazione ma, tuttavia, al di sopra dei valori del mercato del lavoro delle imprese ferroviarie svizzere, che è rilevante per l'acquisizione di personale.

Nel 2021 non vi è stata alcuna uscita di personale. Una disdetta a fine gennaio 2022 è stata sostituita dalla direzione con una persona francofona; da febbraio 2022 la bassa quota di dipendenti francofoni è così salita dal 13,3% al 20%.

Cifre indice relative al personale

Numero di dipendenti:		15	
Equivalenti a tempo pieno:		14,5	
Percentuale per genere:	uomini:	11	(73,3 %)
	donne:	4	(26,7 %)
Lingue nazionali:	tedesco:	13	(86,7 %)
	francese:	2	(13,3 %)
Età media dei dipendenti al 31.12.2021:		49,8 anni	

¹⁴ RS 172.220.1.

¹⁵ RS 742.101.21.

¹⁶ RS 172.220.111.3.

Politica del personale

La politica del personale del SAT si basa sulla politica del personale della Confederazione e mira a rafforzare la capacità di prestazione del SAT.

Gli obiettivi generali di politica del personale del SAT sono fissati negli obiettivi strategici approvati dal Consiglio federale per il periodo 2021-2024. Al centro si colloca il posizionamento del SAT come datore di lavoro progressista e socialmente responsabile, che si presenta in modo allettante e competitivo sul mercato del lavoro pertinente e assume e impiega personale qualificato e motivato grazie a condizioni di lavoro moderne.

Il successo del SAT dipende dalle competenze e dal contributo dei suoi collaboratori e collaboratrici. Il SAT persegue pertanto condizioni quadro che consentano ai dipendenti di apportare le proprie idee, conoscenze ed esperienze a beneficio del SAT e a favore della propria soddisfazione sul lavoro, nonché di mantenere aggiornate tali competenze, svilupparle ulteriormente e adattare continuamente al mutare dei requisiti. Esso promuove pertanto lo sviluppo individuale dei dipendenti mediante misure sostenibili di formazione di base e continua.

Contatti con le parti sociali

Il SAT impiega specialisti esperti che acquisisce dalle imprese ferroviarie. Ai sensi dell'articolo 33 LPers, esso cura pertanto la collaborazione con gli interlocutori sociali quali le organizzazioni del personale dei trasporti, in particolare il Sindacato del personale dei trasporti *SEV*, l'associazione del personale per i lavoratori delle categorie Posta/Logistica, Comunicazione, Trasporti pubblici e Amministrazione pubblica *transfair* e l'Associazione dei quadri dei trasporti pubblici *AQTP*.

Dopo aver discusso il progetto di ordinanza sul personale con le organizzazioni dei dipendenti già nel 2020, prima dell'approvazione da parte del Consiglio federale, il SAT ha incontrato tali parti nell'esercizio in esame per fornire una spiegazione dell'istruzione sul tempo di lavoro e del regolamento delle spese. Le organizzazioni dei dipendenti hanno inoltre chiesto informazioni sugli effetti della pandemia di coronavirus sulla situazione lavorativa presso il SAT e sulla misura in cui il SAT è interessato dall'adattamento delle facilitazioni di trasporto del personale delle imprese di trasporto pubblico (FVP).

2.3.5 Cooperazioni e adesioni

Il traffico ferroviario non conosce confini. Soprattutto il traffico merci evidenzia un forte orientamento internazionale; due terzi delle merci trasportate sulla rete ferroviaria svizzera attraversano il confine nazionale almeno una volta. Anche il traffico viaggiatori internazionale dipende da condizioni di utilizzazione della rete armonizzate e da offerte di tracce continue.

Negli obiettivi strategici il consiglio d'amministrazione ha pertanto sottolineato che il SAT coopera con altre istituzioni e partecipa agli organismi internazionali dei GI nella misura in cui ciò sia utile al raggiungimento degli obiettivi strategici.

Partecipazione a organismi

Il SAT partecipa ai seguenti organismi internazionali o ne è membro:

<u>Organismo</u>	<u>Scopo dell'adesione/tipo di partecipazione</u>
PRIME , piattaforma d'informazione tra la direzione generale della Mobilità e dei trasporti della Commissione europea e i GI e i servizi di assegnazione delle tracce europei (membro). CER , Comunità delle ferrovie europee (partner).	Informazioni sugli sviluppi a livello europeo nei settori politici e giuridici pertinenti per il SAT.
ERA , Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.	Partecipazione ai gruppi di lavoro dei servizi nazionali per la gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria.
RailNetEurope (RNE) , associazione europea di GI e servizi di assegnazione delle tracce (membro).	Elaborazione di processi armonizzati a livello europeo, condizioni di ordinazione e attribuzione delle tracce e ulteriore sviluppo dei sistemi IT impiegati a tal fine.
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci Reno - Alpi e Mare del Nord - Mare Mediterraneo (membro).	Promozione di offerte allettanti e armonizzate per il traffico merci transfrontaliero. Collaborazione nei rispettivi consigli di amministrazione (Management Board) e gruppi di lavoro.

A livello nazionale, il SAT è membro amico dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) nonché membro della piattaforma di dialogo AVENIR MOBILITÉ / ZUKUNFT MOBILITÄT, che persegue lo scambio e il trasferimento di conoscenze tra gli attori della politica dei trasporti e la promozione della collaborazione trasversale ai modi di trasporto.

Partecipazione a progetti

Il SAT partecipa a due progetti del settore ferroviario svizzero ed europeo.

Nel progetto «TTR for Smart Capacity Management» (già Timetabling Redesign), i GI, i servizi di assegnazione delle tracce e le ITF europei stanno ridefinendo il processo di pianificazione dell'orario e di assegnazione delle tracce al fine di adattarlo meglio alle esigenze del mercato e armonizzare maggiormente le procedure nazionali. Il SAT partecipa anche al processo di implementazione svizzero TTR@CH, nel cui ambito l'attuazione delle singole fasi di processo viene preparata ad hoc per le esigenze del panorama ferroviario nazionale.

Il SAT partecipa inoltre allo sviluppo del futuro sistema di pianificazione e produzione «Traffic Management System» (TMS). Qui il settore ferroviario, sotto la direzione delle FFS, sta sviluppando un nuovo sistema per l'intera pianificazione e produzione delle tracce, dall'orario concettuale passando per l'ordinazione fino allo svolgimento del traffico. Grazie allo sfruttamento delle possibilità digitali, la pianificazione e la gestione dell'utilizzazione della rete ferroviaria sono maggiormente automatizzate e modernizzate e le singole fasi di processo sono collegate tra loro senza soluzione di continuità.

2.3.6 Gestione dei rischi e situazione di rischio

Il SAT valuta annualmente i rischi strategici e operativi. La gestione dei rischi strategici analizza, sulla base di 14 ambiti di rischio strategico nei settori conduzione, organizzazione, esercizio delle attività, finanze, personale e mezzi di lavoro, se il SAT esercita attualmente e per il futuro a medio termine le attività corrette per l'adempimento dello scopo sociale e se sussistono i presupposti necessari a tal fine, come risorse, conoscenze e relazioni con partner e clienti. La Gestione dei rischi operativi rileva la probabilità che si verifichino possibili scenari di rischio nell'esercizio dei processi di conduzione, commerciali e di supporto, nonché l'entità del relativo danno. Nel caso di rischi valutati come minacciosi o indesiderati, la direzione elabora misure per la gestione dei rischi, di cui verifica correntemente l'attuazione e l'efficacia.

Non sono stati individuati rischi minacciosi che richiedano l'adozione di misure immediate. I rischi valutati come indesiderati sono sostanzialmente riconducibili ai lavori preparatori non ancora conclusi. In particolare, il SAT deve ancora approfondire il rapporto di fiducia auspicato con i nuovi partner commerciali, nonché affinare ulteriormente la comprensione del proprio ruolo. Sussiste un'ulteriore necessità di agire nel medio termine per quanto riguarda la garanzia dell'attrattiva del SAT come datore di lavoro nel mercato del lavoro delle ferrovie per esso pertinente, nonché in relazione alle nuove competenze richieste sulla base della crescente digitalizzazione della pianificazione delle tracce.

Il SAT sta anche realizzando un sistema di controllo interno (IKS) per l'individuazione e la valutazione dei rischi operativi di tipo finanziario dei processi commerciali. Tale sistema non era ancora documentato e implementato alla fine del 2021.

Dal suo inizio operativo avvenuto in data 1.1.2021, il SAT si finanzia mediante gli emolumenti dei GI nel suo ambito di competenza. Questi coprono i costi pianificati e preventivati del SAT (art. 9o in combinato disposto con l'art. 9f Lferr).

2.3.7 Obiettivi strategici e cifre indice

Il primo esercizio si è svolto all'insegna della finalizzazione dei lavori preparatori. Gli obiettivi strategici approvati dal Consiglio federale sono stati per la maggior parte raggiunti. Non è stato però possibile ultimare già per la fine del 2021 l'ulteriore sviluppo del sistema di gestione della qualità ai fini della certificazione nonché la documentazione e l'implementazione del sistema di controllo interno. Il raggiungimento degli obiettivi strategici stabiliti per le unità rese autonome è presentato dal Consiglio federale (in tedesco e francese).¹⁷

¹⁷ https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/themen/finanzpolitik_grundlagen/cgov/berichterstattung_bundesrat.html

Cifre indice

Finanze e personale	2021
Costi operativi (migliaia di CHF)	64 875,7
Utile/perdita d'esercizio (migliaia di CHF)	818,8
Utile di bilancio (migliaia di CHF)	667,8
Totale di bilancio (migliaia di CHF)	1 882,8
Riserve (migliaia di CHF)	-151,0
Organico (numero di equivalenti a tempo pieno)	14,5
Cifre indice specifiche dell'istituto	
Numero di conflitti di tracce elaborati nel processo dell'orario annuale	275
Numero di tracce rifiutate	
- Orario annuale	0
- Orario nel corso dell'anno	6
Numero di procedimenti non risolti presso la ComFerr	0
Tasso tecnico di copertura PUBBLICA (cassa di previdenza della Confederazione), in percentuale	107,3
Tasse e altri ricavi	
Entrate delle tasse dai gestori dell'infrastruttura nell'ambito di competenza del SAT, (migliaia di CHF)	65 652,4
Altri ricavi, (migliaia di CHF)	43,2

3. Glossario

Catalogo delle tracce	Offerta di tracce precostruite per il traffico merci sugli assi nord-sud del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione che viene pubblicata dal 2° lunedì di gennaio in avanti. I cataloghi delle tracce fungono da base d'ordinazione per le richieste di tracce.
Conflitto d'ordinazione	L'impossibilità di assegnare due o più richieste di tracce o di prestazioni supplementari che si ostacolano a vicenda.
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci	Importanti tratte internazionali ai sensi del regolamento (UE) n. 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, utilizzate per il trasporto ferroviario delle merci transfrontaliero. Il loro scopo è rafforzare la collaborazione tra i gestori dell'infrastruttura e i servizi di assegnazione delle tracce per quanto riguarda l'offerta di capacità e l'assegnazione delle tracce transfrontaliere per i treni merci. Per la Svizzera sono rilevanti soprattutto i due corridoi per il trasporto ferroviario delle merci Reno – Alpi e Mare del Nord – Mare Mediterraneo.
Prestazione supplementare	Le prestazioni supplementari sono prestazioni offerte dai GI, che un'impresa di trasporto ferroviario può richiedere a titolo aggiuntivo ai fini dell'utilizzo di una traccia. Esempi sono il ricovero di treni, la manovra nelle stazioni di smistamento ecc.
Richiedente	Sono considerati richiedenti con diritto di ordinare prestazioni di base e prestazioni supplementari le imprese di trasporto ferroviario e altre imprese interessate al trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 9a capoverso 4 Lferr.
Richiesta di tracce	«Richiesta di tracce» è il termine utilizzato per definire gli annunci di tracce inoltrati dai richiedenti entro il secondo lunedì d'aprile per l'orario annuale, oppure correntemente nell'ambito dell'orario infrannuale. Sono autorizzate a richiedere tracce le imprese di trasporto ferroviario e le imprese interessate all'esecuzione del trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 9a capoverso 4 Lferr. Procedura per l'eliminazione di un conflitto d'ordinazione. Il servizio di assegnazione delle tracce e i gestori dell'infrastruttura interessati cercano tracce alternative ragionevoli insieme ai richiedenti coinvolti nel conflitto.
Traccia	Una traccia (equiparabile a uno «slot» nel traffico aereo) è l'autorizzazione a percorrere una determinata tratta della rete ferroviaria, in momenti fissi prestabiliti, con un treno definito in termini di peso, lunghezza, profilo, velocità.
Trattative per la risoluzione dei conflitti	Procedura per l'eliminazione di un conflitto d'ordinazione. Il servizio di assegnazione delle tracce e i gestori dell'infrastruttura interessati cercano tracce alternative ragionevoli insieme ai richiedenti coinvolti nel conflitto.

4. Conto annuale 2021 del SAT

4.1 Bilancio

	Allegato	31.12.2021	01.01.2021
In CHF			
Liquidità	1	1 594 143	294 300
Crediti da forniture e prestazioni		127 891	0
Ratei e risconti		24 286	0
Totale capitale circolante		1 746 320	294 300
Immobilizzazioni materiali	2, 15	23 872	10 102
Immobilizzazioni immateriali	3, 15	111 967	151 150
Totale capitale immobilizzato		135 839	161 252
TOTALE ATTIVI		1 882 159	455 552
Impegni finanziari a breve termine		0	15
Impegni da forniture e prestazioni	4	440 549	0
Altri impegni a breve termine		104 514	0
Accantonamenti a breve termine	7	2 142	0
Ratei e risconti	5	85 720	106 466
Totale capitale estraneo a breve termine		632 925	106 481
Impegni finanziari a lungo termine	6	500 549	500 053
Accantonamenti a lungo termine	7	80 888	0
Totale capitale estraneo a lungo termine		581 437	500 053
Riserva sugli utili o perdite cumulative		-150 982	-150 982
Utile annuo		818 779	0
Totale capitale proprio		667 797	-150 982
TOTALE PASSIVI		1 882 159	455 552

4.2 Conto economico

	Allegato	2021
In CHF		
Ricavi netti da forniture e prestazioni	8	65 695 586
Totale ricavi netti da forniture e prestazioni		65 695 586
Spese per servizi acquistati	9	-61 752 550
Spese per il personale	10	-2 470 820
Spese per i locali	11	-98 265
Manutenzione, riparazioni, sostituzione e leasing di immobilizzazioni materiali	12	-5 449
Spese amministrative	13	-94 171
Spese ICT	14	-372 019
Altre spese d'esercizio		-39 181
Ammortamenti sul capitale immobilizzato	15	-43 243
Spese d'esercizio		-64 875 698
Risultato d'esercizio		819 888
Risultato finanziario	16	-1 109
Utile annuo		818 779

4.3 Conto dei flussi di tesoreria

	Allegato	<u>2021</u>
In CHF		
Flusso di tesoreria dall'esercizio dell'attività		
Utile annuo		818 779
Ammortamenti	15	43 243
Variazione degli accantonamenti	7	83 030
Interessi passivi	16	495
Variazione del credito da forniture e prestazioni		-127 891
Variazione di altri crediti a breve termine e di ratei e risciolti		-24 286
Variazione degli impegni da forniture e prestazioni	4	440 550
Variazione di altri impegni a breve termine e di ratei e risciolti	5	83 768
Flusso di tesoreria dall'attività operativa		1 317 688
Pagamenti per investimenti nelle immobilizzazioni materiali	2	-17 830
Flusso di tesoreria da attività di investimento		-17 830
Rimborso degli impegni finanziari a breve termine		-15
Flusso di tesoreria da attività di finanziamento		-15
Variazione netta della liquidità		1 299 843
Attestazione:		
Liquidità al 01.01.2021		294 300
Liquidità al 31.12.2021	1	1 594 143
Variazione della liquidità		1 299 843

4.4 Prospetto delle variazioni del capitale proprio

In CHF	<u>2021</u>
Riserva sugli utili al 01.01.2021	-150 982
Utile annuo	818 779
Riserva sugli utili al 31.12.2021	667 797

4.5 Allegato al conto annuale

4.5.1 Informazioni generali

Il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT) ha sede a Berna (Svizzera), in Schwarztorstrasse 31.

Il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce è un istituto di diritto pubblico della Confederazione con personalità giuridica propria, operativo dal 1° gennaio 2021. Il 2021 è quindi il primo anno d'esercizio del SAT. Poiché il bilancio di apertura del SAT è stato approvato dal Consiglio federale, questi valori vengono riportati nel bilancio come valori dell'anno precedente. La forma organizzativa, i compiti, gli organi e il finanziamento del SAT sono stabiliti dalla legge (articoli 9d, 9f cpv. 1, 9g, 9o della legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957 (Lferr; RS 742.101)) e dall'ordinanza sul Servizio di assegnazione delle tracce del 13 maggio 2020 (OSAT; RS 742.123).

Il SAT è gestito secondo principi di economia aziendale, è autonomo, ha una propria personalità giuridica ed è registrato nel registro di commercio. Esso tiene una contabilità propria ed è indipendente dalle finanze federali.

A copertura dei costi non coperti secondo il suo conto di previsione, il SAT riscuote emolumenti dai GI per le cui tratte ha la competenza dell'assegnazione delle tracce. Fattura gli emolumenti ai GI proporzionalmente ai chilometri di traccia attribuiti sulle rispettive reti. Ogni anno, dopo l'approvazione del preventivo e del piano finanziario, informa i GI e l'UFT degli emolumenti che fatturerà per l'anno successivo e dei valori previsti per i successivi tre anni. In misura minore, il SAT fornisce servizi per organizzazioni straniere come ad esempio RailNetEurope (RNE) o il corridoio per il traffico merci 1 (RFC 1 o RALP).

4.5.2 Principi di presentazione dei conti

La contabilità del SAT è tenuta in conformità alle raccomandazioni professionali concernenti la presentazione dei conti (Swiss GAAP RPC – RPC fondamentali) e presenta quindi un quadro fedele della situazione inerente al patrimonio, alle finanze e ai ricavi.

Il SAT è un'istituzione di diritto pubblico di proprietà della Confederazione e rientra nella competenza dell'Amministrazione federale decentralizzata. Esso è consolidato ai sensi dell'articolo 55 della legge federale sulle finanze della Confederazione (LFC; RS 611.0).

Il conto annuale del SAT è stato approvato dal consiglio d'amministrazione il 4 febbraio 2022, sotto riserva dell'approvazione del Consiglio federale.

Conversione di valuta estera

Le transazioni in valuta estera vengono convertite ai rispettivi tassi correnti, le attività e gli impegni monetari in valute estere ai tassi del giorno di riferimento per il bilancio. Gli utili o le perdite in valuta estera risultanti vengono registrati nel conto economico.

Liquidità

La liquidità comprende gli averi in cassa, postali e bancari, che vengono valutati al valore nominale.

Crediti

I crediti sono rilevati al valore nominale. I crediti a rischio di insolvenza sono sottoposti a rettifica di valore individuale.

Immobilizzazioni materiali

La valutazione delle immobilizzazioni materiali è basata sui costi di acquisto o di produzione, meno gli ammortamenti necessari e le eventuali riduzioni di valore. Gli ammortamenti vengono contabilizzati secondo il metodo a quote costanti in base alla vita utile stimata.

Categoria d'investimento	Vita utile (anni)
Mobilio e arredi	10

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali comprendono le licenze acquisite da terzi sui costi capitalizzati relativi all'implementazione di software. Le immobilizzazioni immateriali vengono registrate al valore di acquisto meno gli ammortamenti necessari e le eventuali riduzioni di valore. Gli ammortamenti vengono contabilizzati secondo il metodo a quote costanti o sistematicamente in base a una vita utile stimata in maniera prudente.

Categoria d'investimento	Vita utile (anni)
Software (specialmente ABACUS)	3
Licenze, know-how, brevetti (CI/CD, sito web)	5

Riduzioni di valore

A ogni giorno di riferimento per il bilancio si valuta se esista un'indicazione che il valore contabile di un'attività superi il suo valore recuperabile (il valore più alto tra il valore netto di mercato e il valore d'uso; riduzione di valore, impairment). In caso di riduzione di valore, il valore contabile viene ridotto al valore recuperabile e la riduzione di valore viene imputata al risultato del periodo.

Impegni e accantonamenti

Gli impegni vengono rilevati al valore nominale. Gli accantonamenti vengono valutati sulla base del valore atteso dei futuri deflussi di fondi e incrementati, mantenuti o sciolti sulla base della nuova valutazione relativa al giorno di riferimento per il bilancio.

Registrazione del fatturato

Gli utili dei servizi vengono registrati nel periodo in cui sono stati erogati i servizi. Gli utili dei servizi si intendono al netto dei crediti e degli sconti sugli importi fatturati per le prestazioni.

Previdenza del personale

I dipendenti del SAT sono assicurati presso PUBBLICA nella cassa di previdenza della Confederazione (art. 9n cpv. 2 Lferr; RS 742.101). Lo scopo della cassa di previdenza è quello di assicurare i lavoratori contro le conseguenze economiche della vecchiaia, del decesso e dell'invalidità. Sono considerati assicurati i lavoratori che hanno compiuto 17 anni.

Il patrimonio della cassa di previdenza non è incluso nel presente conto annuale. Nel conto economico, i contributi imputati al periodo figurano come spese per il personale. Il bilancio include i corrispondenti ratei e risconti attivi e passivi, nonché i crediti e gli impegni derivanti da basi contrattuali, normative o giuridiche. Ogni anno si valuta se, dal punto di vista dell'organizzazione,

sussista un beneficio economico o un obbligo economico derivante da un istituto di previdenza. Fungono da base i contratti, il conto annuale dell'istituto di previdenza, allestito in Svizzera secondo le Swiss GAAP RPC 26, e altri calcoli che mostrano la situazione finanziaria nonché la copertura eccedente o insufficiente in modo attendibile.

Imposte sull'utile

Il SAT è esentato da tutte le imposte dirette federali, cantonali e comunali.

Operazioni fuori bilancio

Gli impegni eventuali e altri impegni non iscrivibili a bilancio vengono valutati e comunicati a ogni giorno di riferimento per il bilancio. Se gli impegni eventuali e gli altri impegni non iscrivibili a bilancio comportano un deflusso di fondi senza un afflusso di fondi utilizzabile e tale esborso è stimato come probabile, si costituisce un accantonamento. La valutazione si basa sull'entità delle prestazioni e dei costi unilaterali futuri, tenendo conto di qualsiasi corrispettivo garantito (ad es. le coperture assicurative).

4.5.3 Spiegazioni in merito al conto annuale

1. Liquidità

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Cassa	86.70	0.00
PostFinance	1 594 056.16	294 300.39
Totale liquidità	1 594 142.86	294 300.39

2. Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali del SAT consistono in mobilio, arredi da ufficio e impianti ICT.

	<u>2021</u>
<u>Costi di acquisto</u>	
01.01	10 102
Incrementi	17 830
Decrementi	0
31.12	27 932
<u>Ammortamenti cumulativi</u>	
01.01	0
Ammortamenti	4 060
Decrementi	0
31.12	4 060
Valore contabile netto al 31.12.2021	23 872

3. Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali del SAT consistono in costi capitalizzati per software, CI ecc.

	<u>2021</u>
<u>Costi di acquisto</u>	
01.01	151 150
Incrementi	0
Decrementi	0
31.12	151 150
<u>Ammortamenti cumulativi</u>	
01.01	0
Ammortamenti	39 183
Decrementi	0
31.12	39 183
Valore contabile netto al 31.12.2021	111 967

4. Impegni da forniture e prestazioni

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Impegni da forniture e prestazioni nei confronti di terzi	391 117	0
nei confronti di parti correlate	49 433	0
Totale impegni da forniture e prestazioni	440 550	0

Gli impegni nei confronti di parti correlate si riferiscono a

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Cassa pensioni Publica	40 997	0
SG-DATEC	8 436	0

5. Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti passivi sono costituiti da giorni di vacanza e da saldi di tempo (compresi i contributi sociali) al 31.12.2021 e da altri ratei passivi per l'esercizio 2021.

6. Impegni finanziari a lungo termine

Per finanziare i lavori preparatori necessari prima dell'inizio operativo, il SAT ha chiesto un «mutuo» all'AFF ai sensi dell'articolo 9r capoverso 2 Lferr. Quest'ultimo è stato approvato sotto forma di un conto di deposito presso la tesoreria dell'Amministrazione federale delle finanze (AFF) e deve essere rimborsato entro quattro anni.

Se il conto mostra un credito a favore del SAT, esso è elencato tra le liquidità.

7. Accantonamenti

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Accantonamenti a breve termine	2 142	0
Accantonamenti a lungo termine	80 888	0
Totale accantonamenti	83 030	0

L'accantonamento a lungo termine esiste per gli impegni del SAT per i premi di fedeltà e gli anni sabbatici (inclusi i contributi sociali) al 31.12.2021. I rapporti di lavoro dei dipendenti di Traccia Svizzera SA sono stati trasferiti al SAT con tutti gli impegni ai sensi del capoverso 4 delle disposizioni transitorie della modifica del 28 settembre 2018 della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) secondo l'articolo 333 CO.

8. Ricavi netti da forniture e prestazioni

CHF	<u>2021</u>
Emolumenti e indennità	65 652 371
Altri proventi di gestione	43 215
Totale ricavi da forniture e prestazioni	65 695 586

Dal suo inizio operativo avvenuto in data 1.1.2021, il SAT si finanzia mediante gli emolumenti dei gestori dell'infrastruttura nel suo ambito di competenza. Questi coprono i costi pianificati e preventivati del SAT (art. 90 in combinato disposto con l'art. 9f Lferr; RS 742.101).

Gli altri proventi di gestione derivano dai servizi forniti a RailNetEurope (RNE) e al corridoio per il traffico merci 1 (RFC 1 o RALP).

9. Spese per servizi acquistati

In base ai contratti sull'orario, i GI fatturano i loro servizi al SAT dall'1.1.2021.

CHF	<u>2021</u>
Totale spese per servizi acquistati	61 752 550

10. Spese per il personale

CHF	<u>2021</u>
Spese salariali	1 928 321
Spese per l'assicurazione sociale	477 114
Altre spese per il personale	65 385
Totale spese per il personale	2 470 820

Al 31 dicembre, l'organico era composto da 14,5 posti a tempo pieno.

11. Spese per i locali

CHF	<u>2021</u>
Locazione	83 040
Costi accessori	9 915
Pulizia	5 157
Manutenzione	153
Totale spese per i locali	98 265

12. Manutenzione, riparazioni, sostituzione e leasing di immobilizzazioni materiali

CHF	<u>2021</u>
Mobilio	4 557
Manutenzione, riparazioni, sostituzione mobilio e arredi	892
Totale manutenzione, riparazioni, sostituzione e leasing di immobilizzazioni materiali	5 449

13. Spese amministrative

CHF	<u>2021</u>
Assicurazioni	2 365
Tasse, emolumenti e autorizzazioni	1 171
Energia e smaltimento	1 219
Spese per l'ufficio e amministrative	89 416
Totale spese amministrative	94 171

14. Spese ICT

CHF	<u>2021</u>
Software ICT incl. locazione	163 917
Assistenza e supporto ICT	208 102
Totale spese ICT	372 019

15. Ammortamenti

CHF	<u>2021</u>
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali	4 060
Ammortamenti su immobilizzazioni immateriali	39 183
Totale ammortamenti sul capitale immobilizzato	43 243

16. Risultato finanziario

CHF	<u>2021</u>
Oneri finanziari	-1 124
Proventi finanziari	15
Totale risultato finanziario	-1 109

4.5.4 Altre informazioni relative all'allegato

Impegni futuri - Spese per i locali

Nel 2021, il SAT ha firmato un contratto di locazione di cinque anni per i locali adibiti a uffici. Dopo il primo anno, sussistono ancora impegni per 4 anni pari a CHF 332 000.

Impegni eventuali

Non ci sono impegni eventuali al 31.12.2021.

Incasso fiduciario

Ai sensi dell'articolo 9f capoverso 1 lettera b della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) e dell'articolo 2 lettera l dell'ordinanza sul Servizio di assegnazione delle tracce (OSAT; RS 742.123), il SAT è incaricato per legge di riscuotere gli emolumenti per le tracce e la remunerazione in caso di disdetta a nome e su fattura dei gestori dell'infrastruttura (GI) presso gli utenti delle tracce (imprese di trasporto ferroviario ITF) e di trasferirli ai GI.

Per svolgere questo compito viene utilizzato un mandato contabile specifico denominato «Incasso». Allo stesso modo, presso PostFinance viene tenuto un conto separato che serve solo per la finalità «incasso».

Questa contabilità gestita su base fiduciaria non fa parte del conto annuale del SAT.

Eventi posteriori al giorno di riferimento per il bilancio

Tra il 31 dicembre 2021 e il 4 febbraio 2022 non si sono verificati eventi che avrebbero comportato un adeguamento dei valori contabili delle attività e delle passività del SAT o che dovrebbero essere menzionati qui.

Berna, 4.2.2022



Urs Hany
Presidente del consiglio
d'amministrazione del SAT



Dr. Thomas Isenmann
Direttore

4.5.5 Proposta di destinazione dell'utile di bilancio

CHF	<u>2021</u>
Perdita di bilancio al 1° gennaio	-150 982
Utile annuo	818 779
Utile di bilancio al 31 dicembre	667 797
Utile portato a nuovo	667 797

4.5.6 Rapporto dell'ufficio di revisione Gfeller und Partner AG relativo al conto annuale all'attenzione del Consiglio federale



Relazione dell'Ufficio di revisione al Consiglio Federale

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce,
Berna

GFELLER + PARTNER AG

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione dell'annesso conto annuale del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce, costituito da bilancio, conto economico, conto dei flussi di tesoreria, prospetto della variazione del capitale proprio e allegato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità a FER fondamentali e alle disposizioni legali. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori. Il Consiglio d'amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale sulla base della nostra revisione. Abbiamo svolto la nostra revisione conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione. Tali standard richiedono di pianificare e svolgere la revisione in maniera tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il conto annuale non contenga anomalie significative.

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale, allo scopo di definire le procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.

Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità a FER fondamentali ed è conforme alla legge svizzera.



Relazione in base ad altre disposizioni legali

Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale secondo la Legge sui revisori (LSR) e all'indipendenza (art. 728 CO), come pure che non sussiste alcuna fattispecie incompatibile con la nostra indipendenza.

Conformemente all'articolo 728a capoverso 1 cifra 3 CO e allo Standard svizzero di revisione 890, abbiamo constatato che un sistema di controllo interno per l'allestimento del conto annuale secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione non è stato documentato per iscritto e implementato per i processi chiave dell'azienda.

A nostro avviso, il sistema di controllo interno non è conforme al diritto svizzero e, di conseguenza, non possiamo confermare l'esistenza del sistema di controllo interno sull'allestimento del conto annuale.

Confermiamo inoltre che la proposta d'impiego dell'utile di bilancio è conforme alla legge svizzera e allo statuto e raccomandiamo di approvare il presente conto annuale.

Berna, le 9 marzo 2022
CA/digital

GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Esperto contabile diplomato
Perito revisore
(Revisore responsabile)

Danielle Tschampion
Esperta contabile diplomata
Perito revisore

Colofone

Il presente rapporto fornisce una sintesi delle attività del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce nel 2021. Per ulteriori informazioni si veda il rapporto sulla remunerazione dei quadri (pubblicato in tedesco e francese su www.epa.admin.ch) e il rapporto del Consiglio federale sul raggiungimento degli obiettivi strategici stabiliti per le unità rese autonome (pubblicato in tedesco e francese su www.efv.admin.ch).

Editore

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce
Schwarztorstrasse 31
CH-3007 Berna

Telefono +41 79 928 01 63
info@tvs.ch
www.tvs.ch

Versioni linguistiche

tedesca, francese e italiano

Data di pubblicazione

Aprile 2022

Fotografie

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce