

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT

# Rapporto di gestione 2022



## Contenuto

1. Prefazione del presidente del consiglio d'amministrazione e del direttore .....	3
2. Relazione annuale .....	4
2.1 Scopo sociale, mandato e competenze.....	4
2.2 Attività commerciali nel 2022 .....	5
2.2.1 Elaborazione dell'orario .....	5
2.2.2 Assegnazione di tracce e prestazioni supplementari.....	7
2.2.3 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.....	8
2.2.4 Riorganizzazione a livello europeo del processo di pianificazione dell'orario e di assegnazione delle tracce.....	9
2.2.5 Incasso del canone di utilizzazione delle tracce.....	9
2.2.6 Gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria .....	10
2.2.7 Pubblicazione dei piani d'investimento .....	11
2.3 Corporate Governance .....	11
2.3.1 Forma giuridica, organi e organizzazione.....	11
2.3.2 Consiglio d'amministrazione .....	14
2.3.3 Direzione.....	15
2.3.4 Personale .....	16
2.3.5 Cooperazioni e adesioni .....	18
2.3.6 Gestione dei rischi e delle opportunità.....	19
2.3.7 Obiettivi strategici e cifre indice.....	19
3. Glossario.....	21
4. Conto annuale 2022 del SAT .....	22
4.1 Bilancio .....	22
4.2 Conto economico .....	23
4.3 Conto dei flussi di tesoreria.....	24
4.4 Attestazione del capitale proprio.....	24
4.5 Allegato al conto annuale.....	25
4.5.1 Informazioni generali .....	25
4.5.2 Principi di presentazione dei conti .....	25
4.5.3 Spiegazione in merito al conto annuale .....	27
4.5.4 Altre informazioni relative all'allegato.....	30
4.5.5 Proposta di destinazione dell'utile di bilancio .....	32
4.5.6 Rapporto dell'ufficio di revisione Gfeller und Partner AG relativo al conto annuale all'attenzione del Consiglio federale .....	33
Colofone.....	36

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

Se il primo anno di attività del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT è stato segnato dalla pandemia di coronavirus, nel 2022 siamo riusciti a tornare gradualmente alla normalità. L'obbligo del telelavoro e la limitazione delle presenze in ufficio da quando il SAT è entrato in esercizio all'inizio di gennaio 2021 fino alla prima metà del 2022 hanno reso più difficile il lavoro di sviluppo e l'integrazione dei nuovi collaboratori e collaboratrici.

Per questo motivo, nel 2022 le attività di gestione si sono concentrate principalmente sul consolidamento strategico, sulla conclusione del lavoro di sviluppo e sulla formazione del team. Così facendo, il sistema di gestione della qualità è stato portato alla certificazione. È stato inoltre ulteriormente concretizzato l'orientamento strategico del SAT ed è stato istituito e documentato il sistema di controllo interno SCI. Tuttavia, quest'ultimo non ha ancora potuto essere applicato in tutte le aree essenziali nell'esercizio 2022.

Sulla base di questo approfondimento strategico e in vista dell'imminente pensionamento di un membro della direzione nel 2023, il SAT ha esaminato l'organizzazione esistente e l'ha adattata a partire dal 1° gennaio 2023.

Sono stati intensificati l'integrazione del nuovo personale, la promozione della formazione del team e lo sviluppo di una cultura aziendale orientata al futuro. L'inchiesta tra il personale, condotta per la prima volta nel 2022, ha dato riscontri positivi per quanto riguarda le condizioni di lavoro, ma risultati insoddisfacenti per la soddisfazione sul lavoro e la direzione di livello superiore. Il consiglio d'amministrazione e la direzione riconoscono la necessità di intervenire e pertanto la direzione ha analizzato le ragioni dell'insoddisfazione insieme a tutti i collaboratori e collaboratrici nell'ambito di workshop, definendo e pianificando le misure.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Urs Hany', written in a cursive style.

Urs Hany  
Presidente del Consiglio d'amministrazione



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Isenmann', written in a cursive style.

Dr. Thomas Isenmann  
Direttore

## 2. Relazione annuale

### 2.1 Scopo sociale, mandato e competenze

#### Scopo sociale e mandato

Il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT) è un istituto di diritto pubblico della Confederazione con personalità giuridica propria. I suoi compiti e le sue competenze sono disciplinati nel capitolo 2a della Lferr<sup>1</sup> e negli articoli 1 e 2 della OSAT<sup>2</sup>.

Dal punto di vista giuridico, organizzativo e decisionale, il SAT è indipendente dalle imprese ferroviarie (ITF) e da altri terzi interessati. Svolge le funzioni essenziali di gestione dell'infrastruttura per l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria svizzera a scartamento normale, vale a dire la pianificazione delle tracce, l'assegnazione delle tracce, l'elaborazione dell'orario e l'incasso del canone di utilizzazione delle tracce. Inoltre, gestisce il registro dell'infrastruttura ferroviaria e pubblica i piani d'investimento dei gestori dell'infrastruttura (GI) in coordinamento con l'Ufficio federale dei trasporti UFT (art. 7 cpv. 2 OCPF<sup>3</sup>).

Con il SAT, il Parlamento e la Confederazione perseguono l'accesso trasparente e non discriminatorio alla rete ferroviaria, l'utilizzazione ottimale delle capacità ferroviarie e una sana evoluzione della concorrenza nel traffico ferroviario (art. 9e Lferr). Quest'ultima prevede che tutti gli operatori di mercato abbiano pari condizioni di accesso alla rete ferroviaria svizzera. Tuttavia, il SAT non è un ente normativo che sanziona legalmente la discriminazione, ma è piuttosto parte del settore dell'infrastruttura ferroviaria svizzera.

#### 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:

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

<sup>1</sup> Legge sulle ferrovie; RS 742.101.

<sup>2</sup> Ordinanza sul Servizio di assegnazione delle tracce; RS 742.123.

<sup>3</sup> Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria; RS 742.120.

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 o ne svolge uno molto limitato. Non è neppure competente per le tratte in esercizio al confine a scartamento normale che hanno regole di competenza diverse 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 (art. 15f cpv. 3 Oferr<sup>4</sup>).

## Rete ferroviaria nell'ambito di competenza del SAT



## 2.2 Attività commerciali nel 2022

### 2.2.1 Elaborazione dell'orario

#### Esercizio della responsabilità per l'elaborazione dell'orario

Il SAT è responsabile dell'elaborazione dell'orario della rete. Ai sensi dell'articolo 9f capoversi 3-5 Lferr, incarica i GI nel suo ambito di competenza di elaborare le bozze di orario per le rispettive reti ferroviarie. A tal fine, concorda mandati quadriennali con ciascun GI. I periodi di validità corrispondono a quelli delle convenzioni sulle prestazioni tra la Confederazione e i GI per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento dell'infrastruttura.

In tale modello di mandato, il SAT rimane però responsabile dell'elaborazione dell'orario e deve poter garantire in ogni momento che tali mandati siano eseguiti in modo non discriminatorio. Accompagna l'adempimento dei mandati e garantisce che i risultati della pianificazione siano

<sup>4</sup> Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie, Ordinanza sulle ferrovie; RS 742.141.1.

conformi ai requisiti di legge e che gli oggetti di fornitura concordati corrispondano agli accordi contrattuali. Presta particolare attenzione alla considerazione di tutte le esigenze a parità di condizioni.

### **Lavori preparatori per l'elaborazione dell'orario**

L'orario annuale della rete si basa sul concetto di utilizzazione della rete (CUR) e sui piani annuali di utilizzazione della rete (PUR) da esso derivati. Il SAT è coinvolto nell'elaborazione dei PUR e partecipa nei relativi organismi. Inoltre, commenta le bozze dei PUR nell'ambito dell'esame tecnico preliminare. Nel corso del 2022, le definizioni e i processi sono stati perfezionati insieme ai GI e all'UFT. Sono state identificate e affrontate le sfide legate ai processi che saranno ulteriormente elaborate insieme ai partner nel corso del 2023.

### **Accompagnamen**

#### **to nell'elaborazione dell'orario**

In considerazione delle risorse limitate, nell'accompagnamento dell'elaborazione dell'orario il SAT si concentra sui settori in cui i risultati sono predefiniti solo in misura limitata, oppure il potenziale di discriminazione e la necessità di agire sono maggiori. Ciò riguarda in particolare lo sviluppo di orari sostitutivi in caso di limitazioni temporanee della capacità. Il SAT partecipa pertanto alle riunioni di pilotaggio congiunte sulla gestione della capacità e ai rilevanti laboratori sull'orario dei grandi GI. In questo modo garantisce il rispetto delle procedure concordate e comunicate e la partecipazione dei richiedenti e dei GI coinvolti (art. 9f cpv. 3 Lferr).

Nel Management Board Orario, a cui partecipano tutti i GI incaricati, questi ultimi riferiscono su come stanno attuando i loro mandati in materia di orario e su quali sfide stanno affrontando. Il Management Board serve anche a coordinare e chiarire le questioni che riguardano tutti i GI incaricati. Nel 2022, il SAT ha svolto due riunioni del Management Board. Inoltre, ha affrontato argomenti specifici individualmente con i rispettivi GI nell'ambito di colloqui diretti.

### **Lavori preparatori per la negoziazione dei mandati in materia d'orario SAT-GI 2025-2028**

Nel 2023, il rinnovo degli attuali mandati in materia di orario sarà una delle attività principali. È vero che questi contratti non scadranno prima della fine del 2024, ma la loro elaborazione richiede numerosi chiarimenti nonché preparativi e negoziazioni di ampia portata. Per questo motivo, il SAT ha iniziato a occuparsi dell'argomento già nel 2022.

### **Adeguamento del processo per il finanziamento dell'elaborazione dell'orario**

In qualità di committente, il SAT compensa i GI per il lavoro necessario all'elaborazione dell'orario. Attualmente, gli importi vengono pianificati a medio termine e quindi stabiliti in modo vincolante in autunno per l'anno successivo e corrisposti dal SAT ai GI incaricati.

Nell'esercizio 2022, il SAT ha istituito un gruppo di lavoro con rappresentanti dei GI e dell'UFT sulla base dell'esperienza acquisita nel primo anno di attività, al fine di ridurre l'onere amministrativo del processo di finanziamento e aumentare la sicurezza della pianificazione per tutte le parti coinvolte. Le ottimizzazioni concordate prevedono che l'onere finanziario per l'elaborazione dell'orario sia fissato per l'intero periodo contrattuale di quattro anni. Ciò sarà attuato per il periodo del mandato in materia di orario e della convenzione sulle prestazioni 2025-2028. Misure minori con un risultato rapido, ad esempio l'utilizzo delle prestazioni di trasporto dell'anno precedente (chilometri di traccia) come base per il conteggio dei chilometri di traccia in relazione ai singoli GI, saranno applicate già per il prossimo esercizio.

## 2.2.2 Assegnazione di tracce e prestazioni supplementari

### **Coordinamento delle richieste di utilizzazione della rete in caso di conflitti d'ordinazione di tracce e prestazioni supplementari**

Nel trasporto ferroviario, ogni corsa viene pianificata in anticipo. Ciò avviene secondo procedure prestabilite. Ogni anno viene elaborato un nuovo orario annuale. Nel mese di aprile di ogni anno, le ITF e i terzi autorizzati a presentare domanda ai sensi dell'articolo 9a capoverso 4 Lferr richiedono le tracce per i treni previsti nell'anno d'orario successivo. Una traccia corrisponde al diritto di un treno di circolare su una tratta in un determinato momento. Inoltre, le ITF richiedono prestazioni supplementari legate all'utilizzazione delle tracce, come le capacità di binario per il ricovero del materiale rotabile.

Il SAT riceve tutte queste richieste e incarica i GI di inserirle in una bozza di orario. Se le richieste di utilizzazione della rete interferiscono tra loro o si escludono a vicenda, si parla di conflitto di tracce o conflitto di prestazioni supplementari. Il SAT coordina questi conflitti insieme ai richiedenti e ai GI coinvolti, offrendo opzioni alternative di tracce o di ricovero del materiale rotabile. Solo nel caso in cui non si riesca a trovare una soluzione consensuale, il SAT decide a quale richiesta dare la precedenza in base all'ordine di priorità applicabile.

Anche dopo il termine di ordinazione dell'orario annuale, le ITF possono richiedere al SAT tracce e prestazioni supplementari per treni singoli o che circolano ripetutamente. Tali richieste saranno attuate nel miglior modo possibile entro i limiti della capacità residua disponibile, secondo l'ordine di arrivo (first come, first served).

### **Coordinamento dei conflitti d'ordinazione di tracce**

Nel 2022, tutti i conflitti d'ordinazione di tracce sono stati risolti in modo consensuale. Tutte le richieste di utilizzazione della rete da parte dei richiedenti hanno potuto essere assegnate secondo i desideri dei clienti o con adeguamenti accettati dalle ITF. Questo risultato è gratificante e tutt'altro che ovvio. È stato d'aiuto il fatto che le limitazioni di capacità dovute ai cantieri, soprattutto sugli assi nord-sud, siano state meno importanti rispetto agli anni precedenti. Questo ci ha permesso di avere più margine di manovra per tracce alternativi. Ma anche la flessibilità, a volte molto elevata, delle ITF ha contribuito in modo significativo a trovare soluzioni per tutti i conflitti d'ordinazione.

### **L'assegnazione delle capacità di ricovero per il materiale rotabile rimane una sfida**

Il processo di assegnazione delle capacità di binario per il ricovero del materiale rotabile, la prestazione supplementare più importante, è stato molto impegnativo nell'esercizio 2022. In particolare, si registra una crescente eccedenza di domanda per il ricovero dei veicoli motore.

L'aumento del numero di ITF, gradito da un punto di vista competitivo, aumenta questa pressione della domanda. Ogni ITF richiede binari di ricovero accessibili individualmente per ciascun tipo di locomotiva e per ogni specifico equipaggiamento della locomotiva. In teoria, la lunghezza di tutti i binari di ricovero sarebbe sufficiente per il ricovero del materiale rotabile. Tuttavia, i binari accessibili individualmente sono merce rara, soprattutto nelle stazioni di confine, che rende sempre più difficile assegnare le capacità desiderate. La conseguenza sono concetti non ottimali d'impiego del materiale rotabile da parte delle ITF, con tempi di percorso più lunghi per il personale, maggiori trasferimenti di materiale rotabile e quindi costi di produzione più elevati.

Nel 2022 è stato possibile risolvere in modo consensuale tutti i conflitti d'ordinazione per le capacità di ricovero. Tuttavia, il processo è stato molto impegnativo per tutte le parti coinvolte e il risultato è stato possibile solo perché alcune ITF si sono dimostrate estremamente flessibili. Il SAT ha pertanto discusso con i rappresentanti dell'UFT, responsabile di questa materia, il problema della

carenza di possibilità di ricovero del materiale rotabile sia per il traffico viaggiatori che per il traffico merci, con l'obiettivo di migliorare la situazione a medio termine.

### **Lavori preparatori per l'impegnativo processo di assegnazione delle tracce nel 2023**

Nell'anno d'orario 2024, per il quale le tracce saranno assegnate nel 2023, diversi cantieri in Svizzera e nei Paesi limitrofi limiteranno in larga misura la capacità disponibile. Ciò ostacola il traffico ferroviario, rendendo più difficile non solo la pianificazione, la risoluzione dei conflitti e l'assegnazione delle tracce. Anche le ITF dovranno adattare di conseguenza i loro concetti di produzione durante queste fasi. Come preparazione al processo di assegnazione del 2023, nell'ambito delle riunioni di pilotaggio sulla gestione delle capacità e dei laboratori sull'orario il SAT ha pertanto analizzato le limitazioni di capacità e le opzioni di intervento per gli orari sostitutivi insieme ai GI e alle ITF interessate e ha elaborato le prescrizioni per l'ordinazione delle tracce per queste fasi di costruzione, specificando il processo di risoluzione dei conflitti e chiarendo l'effetto della mancata circolazione dei treni durante la capacità temporaneamente limitata sulla regola di priorità nel caso normale.

### **2.2.3 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci**

#### **Partecipazione negli organismi direttivi dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci che interessano la Svizzera**

Il regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (regolamento (UE) n. 913/2010)<sup>5</sup> obbliga i GI e i servizi di assegnazione delle tracce a offrire tracce coordinate a livello transfrontaliero e orientate al mercato e a semplificare l'ordinazione delle tracce transfrontaliere. Il SAT è coinvolto nei due corridoi che interessano la Svizzera: il corridoio Reno – Alpi e il corridoio Mare del Nord – Mare Mediterraneo.

#### **Principali attività nel 2022**

Oltre alle attività ricorrenti su base annua, come la preparazione di tracce prestabilite (pre-arranged paths) per l'orario 2024, la gestione della qualità dello svolgimento del traffico e la partecipazione all'elaborazione di percorsi alternativi in caso di sbarramenti importanti di tratte, nel 2022 sono stati affrontati in particolare i seguenti temi:

Corridoio Reno – Alpi:

- Realizzazione di uno studio di caso sull'applicazione delle regole di priorità in caso di grave perturbazione.
- Analisi degli effetti della riorganizzazione della gestione dei cantieri di DB Netz AG, con un accorpamento dei lavori in base all'asse e i relativi sbarramenti totali di diversi mesi, sui flussi internazionali del traffico merci.
- Analisi delle procedure ottimizzate per il sondaggio sulla soddisfazione della clientela.

---

<sup>5</sup> Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 276/22 del 20.10.2022.

Corridoio Mare del Nord – Mare Mediterraneo:

- Adeguamento di statuti, contratti e accordi a causa del ritiro di Network Rail e di Eurotunnel a seguito della Brexit.
- Avvio di uno studio per visualizzare meglio l'offerta di capacità.
- Analisi dei requisiti affinché il corridoio Mare del Nord – Mare Mediterraneo possa fungere efficacemente da percorso di deviazione durante lo sbarramento totale di tre settimane nei pressi di Rastatt sul corridoio Reno – Alpi previsto per l'estate 2024.

#### 2.2.4 Riorganizzazione a livello europeo del processo di pianificazione dell'orario e di assegnazione delle tracce

Con l'iniziativa settoriale «TTR for Smart Capacity Management»<sup>6</sup>, il settore ferroviario si sta impegnando per una riorganizzazione a livello europeo del processo di pianificazione dell'orario e di assegnazione delle tracce. L'obiettivo è aumentare ulteriormente l'attrattiva e la competitività del trasporto su rotaia attraverso un processo più strettamente allineato alle diverse esigenze del mercato che semplifichi e standardizzi i processi e crei miglioramenti sostenibili nei sistemi d'orario europei.

Il SAT è membro dell'organizzazione dei gestori dell'infrastruttura europei RailNetEurope, sotto la cui guida viene realizzata l'iniziativa. Partecipa ai progetti parziali e ai gruppi di lavoro in cui vengono elaborate le prescrizioni europee per l'implementazione del TTR, in particolare nei settori parziali dello sviluppo dei processi e delle condizioni quadro commerciali. Nel 2022, il «TTR Process Group» guidato da un collaboratore del SAT ha concretizzato le descrizioni dei processi per i vari componenti del TTR. Inoltre, l'impegno di questo collaboratore nello sviluppo del TTR è stato premiato con il primo RNE Award nel dicembre 2022.

A livello nazionale, il SAT è coinvolto nel progetto di implementazione del TTR in Svizzera. Questo progetto analizza in che modo le prescrizioni europee possano essere adottate in modo sensato e integrate nel panorama ferroviario svizzero. Nell'estate del 2022 è stata pubblicata la strategia di capacità svizzera per l'anno d'orario 2025, elaborata dai GI FFS, BLS e SOB con la collaborazione dell'UFT e del SAT. Essa funge da base per il lavoro sui modelli di capacità per l'anno d'orario 2025 (paragonabili ai PUR in Svizzera), che durerà fino all'estate 2023.

#### 2.2.5 Incasso del canone di utilizzazione delle tracce

##### **Basi legali, regolamentazioni delle responsabilità e dei processi**

Il SAT riscuote i canoni di utilizzazione delle tracce e la remunerazione in caso di cancellazione, a nome e su fattura dei GI, presso le ITF che circolano sulle reti ferroviarie di questi ultimi (art. 2 lett. I OSAT). Per determinare i rispettivi doveri e responsabilità, il SAT aveva già concluso nel 2021 con tutti i GI degli accordi di cooperazione che disciplinano, tra l'altro, i compiti concreti dei partecipanti, i dati da fornire con le rispettive scadenze, il controlling e le responsabilità.

---

<sup>6</sup> TTR sta per Timetabling Redesign.

## **Monitoraggio e approvazione delle fatture per i grandi GI con calcolo dei prezzi delle tracce supportato da tool**

FFS Infrastruttura rileva i prezzi delle tracce per le prestazioni utilizzate dalle rispettive ITF sulla propria rete e su quelle di BLS Netz, SOB, HBS e STB con il supporto del collaudato sistema di conteggio I-Prix. All'inizio del 2021, è stato concordato con queste ITF che per una fase transitoria avrebbero continuato a fatturare autonomamente. Il SAT controlla e approva le corrispondenti fatture dei prezzi delle tracce. Per garantire l'assenza di discriminazione e la correttezza dei dati, il SAT effettua verifiche mensili nei sistemi di tali GI, monitora il processo di sollecito e tiene traccia delle reazioni dei clienti. Inoltre, nel 2022 hanno avuto luogo i primi chiarimenti sul futuro svolgimento completo dell'incasso di questi GI a cura del SAT.

## **Incasso del canone di utilizzazione delle tracce per gli altri GI completamente a cura del SAT**

Dal 1° gennaio 2022, il SAT effettua autonomamente la fatturazione e l'incasso per tutti gli altri GI nella sua area di competenza. A tal fine, controlla i dati di fatturazione forniti dai GI e verifica, mediante controlli a campione, che tutte le prestazioni fruite dalle ITF siano state rilevate correttamente. Inoltre, invia solleciti ai pagatori inadempienti e analizza tutte le reazioni dei clienti relative all'incasso del canone di utilizzazione delle tracce. Nel 2022 non si sono verificati problemi legati al processo. Le reazioni dei clienti si sono limitate a richieste di dati dettagliati sull'utilizzazione delle tracce.

## **2.2.6 Gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria**

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

Il SAT tiene il registro nazionale dell'infrastruttura ferroviaria RINF-CH, che contiene i dati spaziali e tecnici necessari per percorrere l'infrastruttura ferroviaria. I GI sono obbligati per legge a immettere i propri dati tecnici GIS e infrastrutturali in RINF-CH e a tenerli aggiornati (art. 9<sup>u</sup> cpv. 1 Lferr e art. 15<sup>f</sup> cpv. 2 Oferr). Essi sono responsabili della correttezza dei dati. In qualità di proprietario e gestore del registro, il SAT è responsabile dell'accesso, della disponibilità e dello sviluppo continuo del sistema.

### **Definizione dei processi, ottimizzazione e ulteriore sviluppo del tool**

Dopo che il SAT ha rilevato il tool RINF-CH dall'UFT nel 2021, l'anno di riferimento è stato caratterizzato principalmente dalla definizione dei processi insieme ai vari stakeholder. Particolare importanza è stata attribuita anche all'istituzionalizzazione della cooperazione e dello scambio con l'UFT nel suo ruolo di autorità nazionale per la sicurezza (ANS). Allo stesso tempo, il tool è stato costantemente ottimizzato e ulteriormente sviluppato.

### **Collaborazione europea**

RINF-CH fa parte di un ampio sistema europeo. È stato progettato per essere compatibile con il registro delle infrastrutture ferroviarie dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ERA (RINF-ERA). Ciò significa che chiunque abbia bisogno di informazioni sulle infrastrutture ferroviarie in Europa, in particolare le ITF e l'industria del materiale rotabile, può richiamarle da un'unica fonte centrale. È inoltre un requisito per l'omologazione dei veicoli a livello europeo da parte dell'ERA. Ciò consente di risparmiare tempo e costi per l'omologazione del materiale rotabile utilizzato a livello internazionale.

Per questo motivo, RINF-CH contiene la stessa descrizione degli aspetti tecnici e operativi di RINF-ERA. Per rimanere compatibile, il SAT ha adattato RINF-CH ai requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2019/777<sup>7</sup>. Gli adattamenti del sistema sono stati in gran parte completati e sono stati messi in produzione. Devono ancora essere integrati alcuni parametri mancanti.

Lo sviluppo a livello europeo è molto dinamico. L'ERA sta già lavorando a nuove prescrizioni per i registri dell'infrastruttura ferroviaria che porteranno a un nuovo regolamento di esecuzione. Anche la Svizzera dovrà adottarle per rimanere compatibile. Il SAT partecipa quindi attivamente alle riunioni degli organismi nazionali del registro a livello ERA per anticipare questi sviluppi. Nell'anno di riferimento si sono tenute tre riunioni di questo tipo.

## 2.2.7 Pubblicazione dei piani d'investimento

I piani d'investimento dei GI mostrano i progetti previsti per il mantenimento e l'espansione dell'infrastruttura ferroviaria nei prossimi cinque anni. Sono una fonte d'informazione per le ITF che possono esercitare il loro diritto di partecipazione<sup>8</sup> alla pianificazione dei progetti di investimento dei GI. La pubblicazione dei piani d'investimento è uno dei compiti del SAT ai sensi dell'articolo 9f Lferr.

I GI forniscono all'UFT i piani d'investimento per il controlling della convenzione sulle prestazioni tramite l'interfaccia dati «Web Dati dell'Infrastruttura» (WDI). L'UFT è inoltre tenuto a rendere pubblici i piani d'investimento ai sensi dell'articolo 7 capoverso 2 OCPF<sup>9</sup>. Il SAT e l'UFT hanno già concordato nel 2020 che i GI avrebbero trasmesso i piani d'investimento esclusivamente all'UFT. Il SAT adempie all'obbligo di pubblicazione creando sul proprio sito web un link alla pubblicazione dell'UFT. La possibilità di questa regolamentazione è stata inserita nell'articolo 7 capoverso 2 OCPF con effetto al 1° gennaio 2021.

Nel terzo trimestre del 2022 il SAT ha partecipato alla fase di test del tool di pubblicazione sviluppato dall'UFT. A metà gennaio 2023 ha creato sul proprio sito web un link ai piani d'investimento pubblicati dall'UFT.

## 2.3 Corporate Governance

### 2.3.1 Forma giuridica, organi e organizzazione

Il SAT è un istituto di diritto pubblico della Confederazione con personalità giuridica propria. Gode di autonomia organizzativa e gestionale e tiene una contabilità propria (art. 9d Lferr). In quanto unità amministrativa decentralizzata, è annesso al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC (all. 3 OLOGA<sup>10</sup>). Gli organi previsti per legge sono il consiglio d'amministrazione, la direzione e l'ufficio di revisione (art. 9g Lferr). Quale ufficio di revisione per gli esercizi 2021-2024, il Consiglio federale ha designato la società Gfeller und Partner AG, Berna.

---

<sup>7</sup> 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 (Testo rilevante ai fini del SEE). Gazzetta ufficiale L 139I del 27.5.2019, pag. 312.

<sup>8</sup> Art. 37a Lferr, RS 742.101.

<sup>9</sup> Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria; RS 742.120.

<sup>10</sup> Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione, RS 172.010.1.

Nell'esercizio 2022, il SAT è stato suddiviso nei tre settori aziendali

- Orario e assegnazione delle tracce,
- Registro dell'infrastruttura ferroviaria, informatica e sistemi,
- Affari internazionali e incasso del prezzo delle tracce

e nei due settori di sostegno

- Supporto della dirigenza e diritto,
- Risorse.

Il settore di sostegno Supporto della dirigenza e diritto assiste il direttore e i responsabili di settore nelle attività strategiche e nei processi operativi e procedurali. Tutela gli interessi legali del SAT, supporta i settori aziendali nel garantire una condotta e un lavoro conformi alla legge e rappresenta il SAT in caso di azioni legali. Inoltre, si occupa della gestione dei contratti e della compliance.

Il settore di sostegno Risorse assicura la gestione finanziaria e del personale del SAT e assolve altri compiti amministrativi.

Il direttore e i responsabili di settore sono membri della direzione. La responsabile del settore di sostegno Risorse è stata coinvolta in tutte le decisioni della direzione concernenti le finanze o il personale.

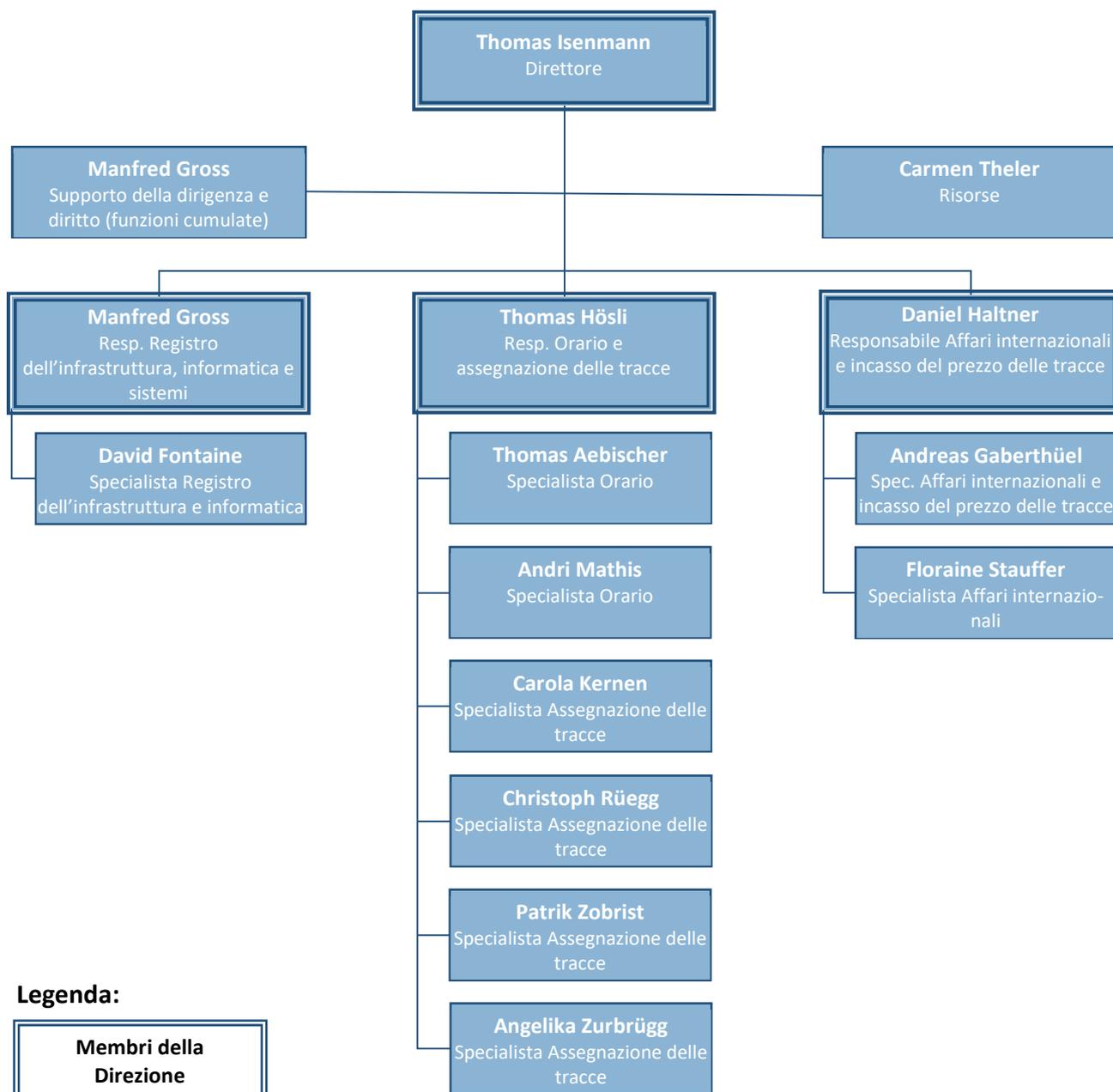
Il SAT è senza scopo di lucro e si finanzia attraverso gli emolumenti dei GI per i quali, in qualità di istituto indipendente, esercita le funzioni essenziali per l'accesso alla rete in modo non discriminatorio. Tali emolumenti coprono gli oneri preventivati del SAT e sono fatturati ai GI proporzionalmente ai chilometri di traccia attribuiti sulle rispettive reti (art. 9o in combinato disposto con l'art. 9f Lferr; art. 2 lett. I OSAT). In piccola parte, il SAT riceve indennità finanziarie per i servizi che fornisce all'associazione europea dei gestori dell'infrastruttura e dei servizi di assegnazione delle tracce RailNetEurope. La Confederazione non ha ancora affidato al SAT altri compiti ai sensi dell'articolo 9v capoverso 4 Lferr che sono finanziati da indennità della Confederazione.

### **Gestione della qualità e dei rischi**

Nel 2022, il SAT ha finalizzato la creazione di un sistema di gestione della qualità conforme alla norma ISO 9001:2015. Tale sistema è stato certificato nel gennaio 2023.

Una componente centrale del sistema di gestione della qualità è la gestione dei rischi e delle opportunità. Il consiglio d'amministrazione e la direzione hanno analizzato i rischi e le opportunità a livello strategico e operativo e ne hanno ricavato le misure corrispondenti. Inoltre, nel 2022, il SAT ha finalizzato la creazione e la documentazione del sistema di controllo interno (SCI). Tuttavia, nell'esercizio 2022 non si è ancora potuto provvedere in modo completo all'identificazione e alla valutazione dei rischi nonché alla verifica dei controlli per la riduzione dei rischi. Pertanto, l'ufficio di revisione non ha ancora potuto confermare che il SAT abbia applicato un SCI conforme ai requisiti della legge svizzera nell'esercizio 2022.

## Organigramma del SAT al 31.12.2022



## Riorganizzazione al 1° gennaio 2023

Nel 2022 la direzione ha sottoposto l'organizzazione del SAT a una verifica, determinata dall'imminente pensionamento di un membro della direzione e dai risultati dell'analisi del contesto e strategica.

Con effetto al 1° gennaio 2023, l'ex settore «Affari internazionali e incasso del canone di utilizzazione» sarà soppresso come settore indipendente. I compiti del precedente responsabile del settore saranno trasferiti al personale nel senso di un arricchimento delle mansioni. Inoltre, il precedente settore Affari internazionali sarà ulteriormente sviluppato in direzione dell'analisi normativa.

Diversi progetti di digitalizzazione nel settore ferroviario, come il TMS o il TTR (vedi cap. 2.3.5), avranno un impatto diretto sulle competenze e sull'adempimento dei compiti del SAT. È quindi

urgente che il SAT accompagni da vicino questi progetti di digitalizzazione e possa partecipare al loro sviluppo. Le competenze tecniche necessarie a tal fine sono state create nell'ambito della riorganizzazione attraverso un nuovo posto nel settore Digitalizzazione e RINF.

### 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 la o il presidente. La nomina avviene per un periodo di quattro anni. Il mandato può essere rinnovato due volte.

Al 31 dicembre 2022, il Consiglio d'amministrazione si compone di cinque membri:



Da sinistra a destra:

<b>Claudia Demel</b>	economista dei trasporti dipl., responsabile del servizio visitatori del Kunstmuseum Basel
<b>Claudio Blotti</b>	Economista, direttore Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)
<b>Isabelle Oberson Clementi</b>	lic.iur., LLM in diritto europeo
<b>Alexander Stüssi</b> (vicepresidente)	lic.iur., direttore della römisch-katholische Gesamtkirchgemeinde Bern
<b>Urs Hany</b> (presidente)	ingegnere edile dipl. HTL/SIA, ex consigliere nazionale

#### 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 31.12.2022:	54,6 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 rapporto sulla situazione 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.

Nell'anno in esame, il consiglio d'amministrazione si è riunito quattro volte. Inoltre, ha preso una decisione tramite circolare. Oltre alle consuete attività, ha approvato il rapporto sui rischi e le opportunità 2022, la creazione e la documentazione del sistema di controllo interno SCI e ha discusso i risultati dell'inchiesta tra il personale.

### **Relazioni d'interesse**

Il consiglio d'amministrazione adotta le misure organizzative per prevenire i conflitti d'interessi sia per i propri membri che per il personale. Il codice di comportamento del SAT per garantire l'esercizio indipendente delle proprie funzioni è pubblicato sul sito web. Il rispetto delle istruzioni di comportamento viene verificato periodicamente. Vengono identificate le relazioni d'interesse. 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 OLOGA<sup>11</sup>.

### **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.

Nel 2022 la direzione del SAT era composta dai seguenti quattro membri:



Da sinistra a destra: Thomas Isenmann (Direttore), Daniel Haltner, Thomas Hösli, Manfred Gross

La responsabile «Risorse» è stata 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.

---

<sup>11</sup> Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione; RS 172.010.1.

## Cifre indice relative alla direzione

Numero di membri:		4
Percentuale per genere:	uomini:	4 (100%)
	donne:	0 (0%)
Lingue nazionali:	tedesco:	4 (100%)
	francese:	0 (0%)
	italiano:	0 (0%)
Età media dei membri della direzione al 31.12.2022:		59,2 anni

## 2.3.4 Personale

### Cifre indice relative al personale

Al 31 dicembre 2022 il SAT contava 14 collaboratori e collaboratrici, distribuiti su 13,2 posti a tempo pieno. I rapporti di lavoro della direzione e degli altri collaboratori e collaboratrici si orientano alla legge sul personale federale<sup>12</sup>, all'ordinanza sul personale del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce<sup>13</sup> e, in via sussidiaria, all'ordinanza sul personale federale<sup>14</sup>. I collaboratori e le collaboratrici sono impiegati di diritto pubblico.

Il SAT si affida a specialiste e specialisti esperti. L'età media del personale al 31 dicembre 2022, compresa la direzione, è di 51 anni.

Il SAT acquisisce il proprio personale principalmente dalle imprese ferroviarie svizzere. La percentuale di collaboratrici è aumentata di 1,9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, raggiungendo il 28,6%. Pur essendo inferiore ai valori target della Confederazione, è tuttavia al di sopra dei valori del mercato del lavoro delle imprese ferroviarie svizzere, che è rilevante per l'acquisizione di personale. La percentuale di personale francofono è aumentata di 8,1 punti percentuali, raggiungendo il 21,4%.

Nel 2022 hanno avuto luogo tre uscite e un ingresso di personale, anche se la persona uscita al 31 dicembre 2022 risulta ancora inclusa nelle cifre indice. Tutte e tre le posizioni sono state rioccupate; una sarà assunta all'inizio di gennaio e una a maggio 2023.

### Cifre indice relative al personale

Numero di dipendenti (incl. direzione):		14
Equivalenti a tempo pieno:		13,2
Percentuale per genere:	uomini:	10 (71,4%)
	donne:	4 (28,6%)
Lingue nazionali:	tedesco:	11 (78,6%)
	francese:	3 (21,4%)
Età media dei membri del personale al 31.12.2022:		51,0 anni

<sup>12</sup> LPers, RS 172.220.1.

<sup>13</sup> OPers-SAT, RS 742.101.21.

<sup>14</sup> OPers, 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 del suo personale. Il SAT persegue pertanto condizioni quadro che consentano al personale 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 membri del personale mediante misure sostenibili di formazione di base e continua.

## Inchiesta tra il personale

L'inchiesta tra il personale condotta per la prima volta nel 2022 sulla base del questionario della Confederazione ha prodotto risultati in parte insoddisfacenti. È gratificante che tutti i collaboratori e collaboratrici abbiano partecipato all'inchiesta. Anche le condizioni di lavoro<sup>15</sup> hanno ricevuto una valutazione alta (85 e più punti) o mediamente positiva (da 65 a 84 punti). La soddisfazione sul posto di lavoro, invece, ha ricevuto solo una valutazione modestamente positiva (da 50 a 64 punti) e la direzione superiore ha ricevuto una valutazione di poco negativa con 49 punti<sup>16</sup>.

Il consiglio d'amministrazione e la direzione si sono occupati intensamente dei risultati dell'inchiesta tra il personale e riconoscono la necessità di agire. La direzione ha analizzato in dettaglio le ragioni dell'insoddisfazione insieme a tutti i collaboratori e collaboratrici nell'ambito di workshop. È emerso chiaramente che la pandemia di coronavirus con l'home office e la presenza limitata in ufficio non ha solamente reso più difficile la creazione del nuovo SAT, ma ha anche ostacolato notevolmente la formazione del team e l'integrazione del nuovo personale. Insieme ai collaboratori e alle collaboratrici sono quindi state definite e scadenzzate le misure per aumentare la soddisfazione sul lavoro e rafforzare la fiducia nei confronti della direzione superiore. Queste misure includono il rafforzamento del team, la comunicazione da parte del top management e il trasferimento delle conoscenze al di là delle unità aziendali, nonché la concretizzazione della strategia, soprattutto per quanto riguarda la percezione del ruolo del SAT.

## 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 svizzera del personale del servizio pubblico *transfair* e l'Associazione dei quadri dei trasporti pubblici *AQTP*.

---

<sup>15</sup> Conciliabilità lavoro/vita privata, lavoro mobile, superiore diretto, prospettive professionali, digitalizzazione, salute (valutazione soggettiva).

<sup>16</sup> Punteggio massimo raggiungibile = 100.

Nel 2022, le parti sociali e il SAT hanno deciso di comune accordo di non tenere un incontro per mancanza di argomenti. Il SAT ha risposto alle domande sulle misure salariali, in particolare sull'adeguamento al rincaro, con soddisfazione delle parti sociali.

### 2.3.5 Cooperazioni e adesioni

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>
<b>PRIME</b> , 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). <b>CER</b> , Comunità delle ferrovie europee (partner).	Informazioni sugli sviluppi a livello europeo nei settori politici e giuridici pertinenti per il SAT.
<b>ERA</b> , Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.	Partecipazione ai gruppi di lavoro dei servizi nazionali per la gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria.
<b>RailNetEurope (RNE)</b> , 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.
<b>Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci</b> 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 delle opportunità

Il SAT valuta annualmente i rischi e le opportunità a livello strategico e operativo. La gestione dei rischi strategici analizza 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. Nell'ambito della gestione delle opportunità, analizza gli eventi e gli sviluppi del contesto che potrebbero favorire il raggiungimento del mandato legale, gli obiettivi strategici e gli obiettivi di qualità.

Non sono stati individuati rischi minacciosi che richiedano l'adozione di misure immediate. I rischi valutati come indesiderati sono sostanzialmente riconducibili ai lavori di preparatori non ancora conclusi e riguardano in particolare la continuazione del processo di sviluppo del team e la concretizzazione della strategia. Le opportunità si presentano soprattutto nella partecipazione del SAT alle fasi a monte dell'orario della rete.

### 2.3.7 Obiettivi strategici e cifre indice

Gli obiettivi strategici approvati dal Consiglio federale sono stati per la maggior parte raggiunti. Il dialogo con i clienti che hanno richiesto tracce, condotto nel quarto trimestre, ha confermato prestazioni da buone a molto buone del SAT. Inoltre, è stato portato a termine l'adeguamento del sistema di gestione della qualità ai nuovi compiti e competenze. Il sistema di gestione della qualità è stato certificato a metà gennaio 2023 secondo la norma ISO 9001:2015. Sono state inoltre completate la creazione e la documentazione del sistema di controllo interno SCI che sarà applicato per la prima volta in modo completo nel 2023. Il raggiungimento degli obiettivi strategici stabiliti per le unità rese autonome è presentato ogni anno dal Consiglio federale (in tedesco e francese)<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> [https://www.efv.admin.ch/efv/it/home/themen/finanzpolitik\\_grundlagen/cgov/berichterstattung\\_bundesrat.html](https://www.efv.admin.ch/efv/it/home/themen/finanzpolitik_grundlagen/cgov/berichterstattung_bundesrat.html)

## Cifre indice

<b>Cifre indice finanziarie e di politica del personale</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Costi operativi (migliaia di CHF)	73 194,6	64 875,7
Utile / perdita d'esercizio (migliaia di CHF)	668,3	819,9
Utile di bilancio (migliaia di CHF)	1 336,1	667,8
Totale di bilancio (migliaia di CHF)	1 589,9	1 882,8
Riserve (migliaia di CHF)	667,8	-151,0
Organico (numero di equivalenti a tempo pieno)	13,2	14,5
<b>Cifre indice specifiche dell'istituto</b>		
Numero di conflitti di tracce elaborati nel processo dell'orario annuale	259	275
Numero di tracce rifiutate		
– Orario annuale	0	0
– Orario nel corso dell'anno	0	6
Numero di procedimenti non risolti presso la ComFerr	0	0
Tasso tecnico di copertura PUBBLICA (cassa di previdenza della Confederazione) in percentuale	95,5	107,3
<b>Tasse e altri ricavi</b>		
Entrate delle tasse dai gestori dell'infrastruttura nell'ambito di competenza del SAT (migliaia di CHF)	73 843,7	65 652,4
Altri ricavi (migliaia di CHF)	32,2	43,2

### 3. Glossario

<b>Catalogo delle tracce</b>	Offerta di tracce prestabilite 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.
<b>Conflitto d'ordinazione</b>	L'impossibilità di assegnare due o più richieste di tracce o di prestazioni supplementari che si ostacolano a vicenda.
<b>Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci</b>	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 transfrontaliero delle merci. 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.
<b>Prestazione supplementare</b>	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.
<b>Richiedente</b>	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.
<b>Richiesta di tracce</b>	«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.
<b>Traccia</b>	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.
<b>Trattative per la risoluzione dei conflitti</b>	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 2022 del SAT

### 4.1 Bilancio

	Allegato	31.12.2022	31.12.2021
<b>in CHF</b>			
Liquidità	1	1 410 717	1 594 143
Crediti da forniture e prestazioni		12 657	127 891
Ratei e risconti		60 704	24 286
<b>Totale capitale circolante</b>		<b>1 484 078</b>	<b>1 746 320</b>
Immobilizzazioni materiali	2, 15	33 080	23 872
Immobilizzazioni immateriali	3, 15	72 785	111 967
<b>Totale capitale immobilizzato</b>		<b>105 865</b>	<b>135 839</b>
<b>TOTALE ATTIVI</b>		<b>1 589 943</b>	<b>1 882 159</b>
Impegni finanziari a breve termine		0	0
Impegni da forniture e prestazioni	4	85 773	440 549
Altri impegni a breve termine		0	104 514
Accantonamenti a breve termine	7	42 500	2 142
Ratei e risconti	5	73 744	85 720
<b>Totale capitale estraneo a breve termine</b>		<b>202 017</b>	<b>632 925</b>
Impegni finanziari a lungo termine	6	0	500 549
Accantonamenti a lungo termine	7	51 780	80 888
<b>Totale capitale estraneo a lungo termine</b>		<b>51 780</b>	<b>581 437</b>
Riserva sugli utili o perdite cumulative		667 797	-150 982
Utile annuo		668 349	818 779
<b>Totale capitale proprio</b>		<b>1 336 146</b>	<b>667 797</b>
<b>TOTALE PASSIVI</b>		<b>1 589 943</b>	<b>1 882 159</b>

## 4.2 Conto economico

	Allegato	2022	2021
<b>in CHF</b>			
Ricavi netti da forniture e prestazioni	8	73 875 859	65 695 586
<b>Totale ricavi netti da forniture e prestazioni</b>		<b>73 875 859</b>	<b>65 695 586</b>
Spese per servizi acquistati	9	-69 915 180	-61 752 550
Spese per il personale	10	-2 631 479	-2 470 820
Spese per i locali	11	-101 869	-98 265
Manutenzione, riparazioni, sostituzione e leasing di immobilizzazioni materiali	12	-77	-5 449
Spese amministrative	13	-74 243	-94 171
Spese ICT	14	-396 355	-372 019
Altre spese d'esercizio		-30 689	-39 181
Ammortamenti sul capitale immobilizzato	15	-44 717	-43 243
<b>Spese d'esercizio</b>		<b>73 194 609</b>	<b>64 875 698</b>
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>681 250</b>	<b>819 888</b>
Risultato finanziario	16	-12 901	-1 109
<b>Utile annuo</b>		<b>668 349</b>	<b>818 779</b>

### 4.3 Conto dei flussi di tesoreria

	Allegato	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>in CHF</b>			
<b>Flusso di tesoreria dall'esercizio dell'attività</b>			
Utile annuo		668 349	818 779
Ammortamenti	15	44 717	43 243
Variazione degli accantonamenti	7	11 250	83 030
Interessi passivi	16	0	495
Variazione del credito da forniture e prestazioni		115 233	-127 891
Variazione di altri crediti a breve termine e di ratei e risconti		-36 418	-24 286
Variazione degli impegni da forniture e prestazioni	4	-354 776	440 550
Variazione di altri impegni a breve termine e di ratei e risconti	5	-116 490	83 768
<b>Flusso di tesoreria dall'attività operativa</b>		<b>331 866</b>	<b>1 317 688</b>
Pagamenti per investimenti nelle immobilizzazioni materiali	2	-14 742	-17 830
<b>Flusso di tesoreria da attività di investimento</b>		<b>-14 742</b>	<b>-17 830</b>
Rimborso degli impegni finanziari a lungo termine		-500 549	0
Rimborso degli impegni finanziari a breve termine		0	-15
<b>Flusso di tesoreria da attività di finanziamento</b>		<b>-500 549</b>	<b>-15</b>
<b>Variazione netta della liquidità</b>		<b>-183 426</b>	<b>1 299 843</b>
<b>Attestazione:</b>			
Liquidità al 01.01		1 594 143	294 300
Liquidità al 31.12	1	1 410 717	1 594 143
<b>Variazione della liquidità</b>		<b>-183 426</b>	<b>1 299 843</b>

### 4.4 Attestazione del capitale proprio

<b>in CHF</b>	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Riserva sugli utili al 01.01</b>	<b>667 797</b>	<b>-150 982</b>
Utile annuo	668 349	818 779
<b>Riserva sugli utili al 31.12</b>	<b>1 336 146</b>	<b>667 797</b>

## 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. La forma organizzativa, i compiti, gli organi e il finanziamento del SAT sono stabiliti dalla legge (art. 9d, art. 9f cpv. 1, art. 9g, art. 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 iscritto 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 (art. 5 cpv. 2 OSAT). 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.

### 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 7 febbraio 2023, 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 bancari e gli averi in deposito presso l'Amministrazione federale delle finanze, 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. 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 collaboratori e le collaboratrici 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 e le lavoratrici contro le conseguenze economiche della vecchiaia, del decesso e dell'invalidità. Sono considerati assicurati i lavoratori e le lavoratrici 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 Spiegazione in merito al conto annuale

#### 1. Liquidità

In CHF	<u>31.12.2022</u>	<u>31.12.2021</u>
Cassa	0	87
PostFinance	0	1 594 056
Banca Migros	909 600	0
Amministrazione federale delle finanze	501 117	0
<b>Totale liquidità</b>	<b>1 410 717</b>	<b>1 594 143</b>

#### 2. Immobilizzazioni materiali

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

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b><u>Costi di acquisto</u></b>		
01.01	27 932	10 102
Incrementi	14 742	17 830
Decrementi	0	0
<b>31.12</b>	<b>42 674</b>	<b>27 932</b>
<b><u>Ammortamenti cumulativi</u></b>		
01.01	4 060	0
Ammortamenti	5 534	4 060
Decrementi	0	0
<b>31.12</b>	<b>9 594</b>	<b>4 060</b>
<b>Valore contabile netto al 31.12</b>	<b>33 080</b>	<b>23 872</b>

### 3. Immobilizzazioni immateriali

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

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Costi di acquisto</b>		
01.01	151 150	151 150
Incrementi	0	0
Decrementi	0	0
<b>31.12</b>	<b>151 150</b>	<b>151 150</b>
<b>Ammortamenti cumulativi</b>		
01.01	39 183	0
Ammortamenti	39 183	39 183
Decrementi	0	0
<b>31.12</b>	<b>78 366</b>	<b>39 183</b>
<b>Valore contabile netto al 31.12</b>	<b>72 784</b>	<b>111 967</b>

### 4. Impegni da forniture e prestazioni

in CHF	<u>31.12.2022</u>	<u>31.12.2021</u>
Impegni da forniture e prestazioni nei confronti di terzi	43 741	391 117
Impegni da forniture e prestazioni nei confronti di parti correlate	42 032	49 433
<b>Totale impegni da forniture e prestazioni</b>	<b>85 773</b>	<b>440 550</b>

Gli impegni nei confronti di parti correlate si riferiscono a

In CHF	<u>31.12.2022</u>	<u>31.12.2021</u>
Cassa pensioni PUBBLICA	39 660	40 997
SG-DATEC	0	8 436
Ufficio federale del personale	2 372	0
<b>Totale impegni nei confronti di parti correlate</b>	<b>42 032</b>	<b>49 433</b>

### 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 dicembre 2022 e da altri ratei passivi per l'esercizio 2022.

### 6. Impegni finanziari a lungo termine

Per finanziare i lavori preparatori necessari prima dell'inizio operativo, il SAT ha chiesto un «mutuo» all'Amministrazione federale delle finanze (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'AFF e deve essere rimborsato entro quattro anni. Il mutuo è stato rimborsato completamente nel maggio 2022.

Al 31 dicembre 2022 il conto mostra un credito a favore del SAT ed è elencato tra le liquidità.

## 7. Accantonamenti

in CHF	<u>31.12.2022</u>	<u>31.12.2021</u>
Accantonamenti a breve termine	42 500	2 142
Accantonamenti a lungo termine	51 780	80 088
<b>Totale accantonamenti</b>	<b>94 280</b>	<b>83 030</b>

Gli accantonamenti esistono per gli impegni per i premi di fedeltà e gli anni sabbatici (inclusi i contributi sociali) al giorno di riferimento per il bilancio.

## 8. Ricavi da emolumenti e indennità

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Emolumenti e indennità	73 843 651	65 652 371
Altri proventi di gestione	32 208	43 215
<b>Ricavi da emolumenti e indennità</b>	<b>73 875 859</b>	<b>65 695 586</b>

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. 9o in combinato disposto con l'art. 9f Lferr; RS 742.101).

Gli altri proventi di gestione derivano dai servizi forniti a RailNetEurope.

## 9. Spese per servizi acquistati

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

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Ricavi da emolumenti e indennità</b>	<b>69 915 180</b>	<b>61 752 549</b>

## 10. Spese per il personale

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Spese salariali	1 993 005	1 928 321
Spese per l'assicurazione sociale	495 507	477 114
Altre spese per il personale	142 967	65 385
<b>Totale spese per il personale</b>	<b>2 631 479</b>	<b>2 470 820</b>

Al 31 dicembre, l'organico era composto da 13,2 posti a tempo pieno.

## 11. Spese per i locali

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Locazione	82 905	83 040
Costi accessori	9 440	9 915
Pulizia	9 524	5 157
Manutenzione	0	153
<b>Totale spese per i locali</b>	<b>101 869</b>	<b>98 265</b>

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

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Mobilio	77	4 577
Manutenzione, riparazioni, sostituzione mobilio e arredi	0	892
<b>Manutenzione, riparazioni, sostituzione e leasing di immobilizzazioni materiali</b>	<b>77</b>	<b>5 449</b>

#### 13. Spese amministrative

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Assicurazioni	2 214	2 365
Tasse, emolumenti e autorizzazioni	0	1 171
Energia e smaltimento	1 224	1 219
Spese per l'ufficio e amministrative	70 805	89 416
<b>Totale spese amministrative</b>	<b>74 243</b>	<b>94 171</b>

#### 14. Spese ICT

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Software ICT incl. locazione	345 533	163 917
Assistenza e supporto ICT, consulenza	50 822	208 102
<b>Totale spese ICT</b>	<b>396 355</b>	<b>372 019</b>

#### 15. Ammortamenti

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali	5 534	4 060
Ammortamenti su immobilizzazioni immateriali	39 183	39 183
<b>Totale ammortamenti sul capitale immobilizzato</b>	<b>44 717</b>	<b>43 243</b>

#### 16. Risultato finanziario

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Oneri finanziari	-14 404	-1 124
Proventi finanziari	1 503	15
<b>Totale risultato finanziario</b>	<b>-12 901</b>	<b>-1 109</b>

### 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 i primi due anni, sussistono ancora impegni per tre anni pari a CHF 249 000 (anno precedente CHF 332 000).

### Impegni eventuali

Non ci sono impegni eventuali al 31 dicembre 2022.

### Altri dati richiesti dalla legge

Il numero di collaboratori e collaboratrici del SAT non superava i 50 equivalenti al tempo pieno (FTE) al 31 dicembre 2022.

### **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 cancellazione 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, un conto separato che serve solo per la finalità «incasso» era tenuto in passato presso PostFinance ed è ora tenuto presso Banca Migros.

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 2022 e il 7 febbraio 2023 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, 7.2.2023



**Urs Hany**

Presidente del consiglio d'amministrazione



**Dr. Thomas Isenmann**

Direttore

#### 4.5.5 Proposta di destinazione dell'utile di bilancio

in CHF	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Utile/perdita di bilancio al 1° gennaio	667 797	-150 982
Utile annuo	668 503	818 779
<b>Utile di bilancio al 31 dicembre</b>	<b>1 336 146</b>	<b>667 797</b>
<b>Utile portato a nuovo</b>	<b>1 336 146</b>	<b>667 797</b>

## 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

#### *Giudizio*

Abbiamo svolto la revisione del conto annuale del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce, costituito dal bilancio al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal conto dei flussi di tesoreria e dal prospetto della variazione del capitale proprio per l'esercizio chiuso a tale data, come pure dall'allegato, che include anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il conto annuale fornisce un quadro fedele della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata della società al 31 dicembre 2022 come pure della situazione reddituale e dei suoi flussi di tesoreria per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle RPC fondamentali ed è conforme alla legge svizzera.

#### *Elementi alla base del giudizio*

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione contabile (SR-CH). Le nostre responsabilità ai sensi di tali norme e standard sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto annuale» della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società, conformemente alle disposizioni legali svizzere e ai requisiti della categoria professionale, e abbiamo adempiuto agli altri nostri obblighi di condotta professionale nel rispetto di tali requisiti.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### *Altre informazioni*

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile delle altre informazioni. Le altre informazioni comprendono le informazioni riportate nella relazione sulla gestione, ad eccezione del conto annuale e della nostra relativa relazione.

Il nostro giudizio sul conto annuale non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di conclusione di revisione a riguardo.

Nell'ambito della nostra revisione contabile, è nostra responsabilità leggere le altre informazioni e, nel farlo, valutare se sussistano delle incoerenze significative rispetto al conto annuale o a quanto da noi appreso durante la revisione contabile, o se le altre informazioni sembrano contenere in altro modo delle anomalie significative.



Qualora, sulla base del lavoro da noi svolto, dovessimo giungere alla conclusione che vi è un'anomalia significativa nelle altre informazioni, siamo tenuti a comunicarlo. Non abbiamo alcuna osservazione da formulare a tale riguardo.

#### *Responsabilità del Consiglio d'amministrazione per il conto annuale*

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto in conformità a RPC fondamentali e alle disposizioni legali alle disposizioni legali, nonché per i controlli interni da esso ritenuti necessari per consentire l'allestimento di un conto annuale che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori.

Nell'allestimento del conto annuale, il Consiglio d'amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della società di continuare l'attività aziendale, per l'informativa, se del caso, sugli aspetti correlati alla continuità aziendale, nonché per l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio d'amministrazione intenda liquidare la società o cessare l'attività, oppure non abbia alternative realistiche a tali scelte.

#### *Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto annuale*

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il conto annuale nel suo complesso sia esente da anomalie significative, imputabili a frodi o errori, e l'emissione di una relazione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile eseguita in conformità alla legge svizzera e agli SR-CH individui sempre un'anomalia significativa, qualora esistente. Le anomalie possono derivare da frodi o errori e sono considerate significative qualora si possa ragionevolmente attendere che esse, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del conto annuale.

Una descrizione più dettagliata delle nostre responsabilità per la revisione del conto annuale è disponibile sul sito web di EXPERTsuisse: <https://www.expertsuisse.ch/it/revisione-relazione-di-revisione>. Tale descrizione costituisce parte integrante della nostra relazione.

#### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

Sulla base della nostra verifica ai sensi dell'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo SR-CH 890, siamo giunti alla conclusione che un sistema di controllo interno rilevante per l'allestimento del bilancio, concepito in conformità alle istruzioni del Consiglio di amministrazione, è sufficientemente documentato ma non ancora attuato in tutti gli aspetti rilevanti.

Poiché il sistema di controllo interno non è ancora stato implementato in tutti gli aspetti rilevanti, non è conforme alla legge svizzera e, di conseguenza, non possiamo confermare l'esistenza del sistema di controllo interno sulla preparazione del bilancio.



Confermiamo inoltre che la proposta d'impiego dell'utile di bilancio è conforme alla legge svizzera, e raccomandiamo di approvare il conto annuale che vi è stato sottoposto.

Berna, 6 marzo 2023

GFELLER + PARTNER AG



Christoph  
Andenmatten  
(Qualified  
Signature)

Perito revisore

(Revisore responsabile)



Simona  
Straubinger  
(Qualified  
Signature)

Revisore

## Colofone

Il presente rapporto fornisce una sintesi delle attività del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce nel 2022. Per ulteriori informazioni si vedano il rapporto sulla remunerazione dei quadri (pubblicato in tedesco e francese su [www.epa.admin.ch](http://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](http://www.efv.admin.ch)).

### Editore

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce

Schwarztorstrasse 31

### Versioni linguistiche

Il presente rapporto è pubblicato in tedesco, francese e italiano.  
CH-3007 Berna

info@tvs.ch

www.tvs.ch

### Data di pubblicazione

Aprile 2023

### Fotografie

Copertina: © Julian Ryf, [www.bahnbilder.de](http://www.bahnbilder.de)

Altre foto: Servizio svizzero di assegnazione delle tracce

