

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT

Rapporto di gestione 2024



Contenuto

1. Prefazione del presidente del consiglio d'amministrazione e del direttore	3
2. Relazione annuale	4
2.1 Mandato e competenze	4
2.2 Attività commerciali nel 2024	5
2.2.1 Elaborazione dell'orario	5
2.2.2 Assegnazione delle tracce	6
2.2.3 Ulteriore sviluppo del processo di assegnazione delle tracce	7
2.2.4 Partecipazione all'adeguamento europeo della gestione della capacità	8
2.2.5 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.....	8
2.2.6 Incasso del canone di utilizzazione delle tracce.....	9
2.2.7 Gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria	10
2.2.8 Analisi normative.....	11
2.3. Corporate Governance	12
2.3.1 Organi e finanziamento del SAT	12
2.3.2 Consiglio d'amministrazione	12
2.3.3 Direzione.....	15
2.3.4 Personale e organizzazione	16
2.3.5 Contatti con le parti sociali.....	19
2.3.6 Sistemi di gestione.....	19
2.3.7 Obiettivi strategici e cifre indice.....	20
3. Glossario.....	21
4. Conto annuale 2024 del SAT	23
4.1 Bilancio	23
4.2 Conto economico	24
4.3 Conto dei flussi di tesoreria.....	25
4.4 Attestazione 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 Note al conto annuale al 31 dicembre 2024	28
4.5.4 Altre informazioni relative all'allegato.....	31
4.5.5 Proposta di destinazione dell'utile di bilancio	32
4.5.6 Rapporto dell'ufficio di revisione Gfeller + Partner AG relativo al conto annuale all'attenzione del Consiglio federale	33
Colofone.....	35

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

Prova delle competenze del SAT

Lo sbarramento parziale della galleria di base del San Gottardo da agosto 2023 a settembre 2024 ha messo in evidenza l'importante ruolo del SAT nel sistema svizzero dei trasporti pubblici, nonché il suo elevato livello di competenza e impegno. In seguito all'incidente, in collaborazione con FFS Infrastruttura, sono state elaborate tracce alternative e coordinate le esigenze di trasporto delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) per sfruttare al meglio la capacità limitata. Queste misure sono state rese possibili da un'efficiente definizione delle priorità e hanno prodotto un valore aggiunto per il sistema globale dei trasporti pubblici.

La competenza professionale del SAT è stata altresì apprezzata nello sviluppo di analisi per ottimizzare i trasporti pubblici in Svizzera. Per le valutazioni necessarie, l'UFT si rivolge regolarmente al SAT, che convince per la sua competenza tecnica e il carattere di servizio indipendente.

Nel 2024, due membri hanno lasciato il consiglio d'amministrazione del SAT. Urs Hany ha guidato l'organo supremo del SAT con prudenza e ottimo intuito per quattro anni. Merita una menzione particolare il suo impegno nel trasformare l'ex Traccia Svizzera SA, a capo della quale è stato per otto anni, nel Servizio svizzero di assegnazione delle tracce. Isabelle Oberson Clementi è stata membro del consiglio d'amministrazione del SAT per quattro anni. Il SAT ringrazia entrambi per il grande impegno profuso e augura loro il meglio per le loro attività future.

Garanzia di un'assegnazione delle tracce gestibile e di elevata qualità

Gli utenti della rete apprezzano l'assegnazione imparziale delle tracce da parte del SAT, in particolare il coordinamento dei conflitti in cui sono coinvolti fin dall'inizio del processo. Nel 2023, l'onere richiesto per il coordinamento dei conflitti è stato molto elevato a causa dei numerosi cantieri che limitano la capacità sugli assi nord-sud.

Anche nei prossimi anni saranno necessari numerosi lavori di costruzione, motivo per cui il SAT ha reagito di conseguenza. Su incarico delle ITF, dei gestori dell'infrastruttura (GI) e dell'UFT, ha collaborato con FFS Infrastruttura all'elaborazione di adeguamenti dei processi per garantire che l'assegnazione di tracce di elevata qualità rimanga gestibile anche in futuro. I committenti hanno accolto con favore le proposte.

A livello europeo, il SAT si impegna nell'attuazione operativa della proposta di regolamento della Commissione europea in materia di gestione della capacità in linea con il mercato. Nell'ambito di un gruppo di lavoro dell'associazione europea dei gestori dell'infrastruttura e dei servizi di assegnazione delle tracce concretizza la garanzia di capacità per i singoli tipi di trasporto prevista anche in Europa, analogamente al programma di utilizzazione della rete e ai piani di utilizzazione della rete svizzeri. L'obiettivo consiste nel poter garantire che i benefici del processo di pianificazione e assegnazione delle capacità svizzero possano essere sfruttati in futuro a livello transfrontaliero.



Alexander Stüssi
Presidente del consiglio
d'amministrazione



Dr. Thomas Isenmann
Direttore

2. Relazione annuale

2.1 Mandato e competenze

Mandato

Il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT) è un istituto di diritto pubblico senza scopo di lucro della Confederazione con personalità giuridica propria. È indipendente nella sua organizzazione e gestione e tiene la propria contabilità.

Con il SAT, la Confederazione persegue l'accesso trasparente e non discriminatorio alla rete ferroviaria, una sana evoluzione della concorrenza nel traffico ferroviario e l'utilizzazione ottimale delle capacità ferroviarie (art. 9e Lferr¹). Ciò richiede che tutti gli operatori di mercato abbiano pari condizioni di accesso alla rete ferroviaria svizzera.

Il SAT svolge in modo imparziale e indipendente dagli utenti della rete svizzera a scartamento normale 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

utilizzo 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 OCPF²).

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 GI di cui alla tabella seguente. Non è competente per la rete a scartamento metrico e ridotto, in quanto qui il libero accesso alla rete svolge per il momento un ruolo 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)³.



¹ Legge federale sulle ferrovie; RS **742.101**

² Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria; RS **742.120**

³ Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie, ordinanza sulle ferrovie; RS **742.141.1**

Ambito di competenza del SAT per la pianificazione dell'orario, l'assegnazione delle tracce e l'incasso del canone di utilizzazione delle tracce

Sigla	Denominazione	Tratte di competenza del SAT
FFS	Ferrovie federali svizzere	Intera rete inclusa la ferrovia del Sensetal STB
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. (intera rete)
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal (intera rete)
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma; Sursee–Triengen–Winikon (intera rete)
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–Broc-Chocolaterie; Givisiez–Murten/Morat; Muntelier–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

2.2 Attività commerciali nel 2024

2.2.1 Elaborazione dell'orario

Responsabilità nella pianificazione dell'orario

Il SAT è responsabile della pianificazione delle tracce e dell'elaborazione dell'orario della rete interoperabile a scartamento normale della Svizzera. Tuttavia, non elabora direttamente gli orari, ma incarica i GI, nel loro ambito di competenza, della pianificazione sulle loro reti. Entrambi i due maggiori GI svizzeri, FFS Infrastruttura e BLS Netz, vengono inoltre incaricati dal SAT di svolgere alcune attività trasversali alla rete. Il SAT rimborsa i GI per le relative prestazioni. L'affidamento dell'incarico ai singoli GI è disciplinato a livello contrattuale.

Il SAT adempie alla sua responsabilità nell'elaborazione dell'orario accompagnando l'adempimento dei mandati dei GI, valutando i risultati intermedi e accettandoli. L'approvazione degli orari della rete per l'orario annuale

successivo viene effettuata dal SAT mediante l'assegnazione delle tracce alle ITF.

Rinnovo dei mandati di orario

Nel 2024, l'aspetto centrale nel settore dell'elaborazione dell'orario ha riguardato il rinnovo dei dodici mandati di orario ai GI nell'ambito di competenza del SAT.⁴ A livello temporale, i contratti risalgono ai periodi delle convenzioni sulle prestazioni tra la Confederazione e i GI e sono stati pertanto rinegoziati con i GI per gli anni 2025-2028. Rispetto ai contratti del periodo precedente, si è proceduto ad aggiornare e specificare le responsabilità nonché a disciplinare ex novo il finanziamento delle prestazioni e armonizzarlo ai flussi finanziari nelle convenzioni sulle prestazioni. I contratti sono pubblicati sul sito web del SAT.

⁴ Il contratto con FFS Infrastruttura comprende anche le reti HBS e STB, su incarico delle quali FFS Infra-

struttura si occupa della pianificazione dell'orario e della gestione dell'esercizio

Regolamentazione delle limitazioni di capacità

Uno degli aspetti centrali dell'accompagnamento dell'elaborazione dell'orario riguarda la pianificazione dello svolgimento del traffico in caso di limitazioni temporanee della capacità. I piani per i lavori di costruzione e manutenzione che comportano limitazioni di capacità significativi vengono discussi nell'ambito di riunioni congiunte tra i GI, le ITF e il SAT e, se necessario, ottimizzati. Durante queste riunioni mensili

2.2.2 Assegnazione delle tracce

Assegnazione delle tracce sul San Gottardo

Nella prima metà del 2024, il SAT è stato molto impegnato a gestire le conseguenze del deragliamento verificatosi nella galleria di base del San Gottardo ad agosto 2023. Esigenze quali ad esempio i cantieri sugli assi nord-sud che influenzano il traffico merci di transito, la gestione dell'aumento del traffico viaggiatori nei fine settimana e nei giorni festivi e le soluzioni per le esigenze di spostamento dal Ticino alla Svizzera tedesca al mattino nei giorni lavorativi hanno richiesto analisi individuali. Le pianificazioni sono state coordinate con le ITF. Il SAT ha stabilito le condizioni quadro per i pianificatori dell'orario e ha condotto le discussioni di coordinamento con l'obiettivo di ottimizzare tutte le esigenze. Ha quindi approvato i concetti d'orario per le singole fasi e assegnato le tracce alle ITF.

Il 2 settembre 2024 è stata riaperta al traffico la canna ovest della galleria di base del San Gottardo. Questa data ha segnato la fine di un periodo di intensa pianificazione e coordinamento, che ha rappresentato una sfida importante per tutti i servizi coinvolti per oltre un anno.

Assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2025

Le ordinazioni delle tracce per l'orario annuale 2025 hanno portato a 281 conflitti d'ordinazione in cui le richieste delle imprese di trasporto si sono ostacolate o escluse a vicenda. Nel coordinare questi conflitti, il SAT cerca

di "gestione della capacità", presiedute da FFS Infrastruttura, il SAT, FFS Infrastruttura e i richiedenti di tracce discutono dell'impatto dei progetti di costruzione e manutenzione e dello svolgimento del traffico durante queste fasi. A seconda della durata della limitazione di capacità e dell'entità dell'impatto sullo svolgimento del traffico, i piani così concordati vengono integrati nei piani di utilizzazione della rete e costituiscono le condizioni quadro per le successive pianificazioni dettagliate.

soluzioni ottimali, tenendo conto delle esigenze delle ITF e dei vincoli dei GI, in modo che idealmente tutte le richieste di utilizzazione della rete possano essere attuate a condizioni accettabili per le ITF interessate. Tale approccio risulta efficace solo se tutti i soggetti coinvolti nel processo di pianificazione collaborano e sono disposti in singoli casi a discostarsi dalla soluzione massima individuale nell'interesse di buone soluzioni complessive. Il SAT promuove questo atteggiamento coinvolgendo con anticipo i richiedenti di tracce e i GI interessati dai processi di pianificazione, fornendo informazioni trasparenti sulle sfide e sulle possibili soluzioni e chiedendo una collaborazione costruttiva.

Il coordinamento dei conflitti nel traffico merci transfrontaliero, che avviene nell'ambito di riunioni di coordinamento presiedute dal SAT con il coinvolgimento di tutte le imprese di trasporto merci e dei GI in plenaria, ne è un ottimo esempio. In questo modo è stato possibile risolvere di comune accordo tutti i conflitti di tracce sugli assi nord-sud e le ITF hanno ottenuto tracce utilizzabili in maniera efficace.

Il numero di conflitti di tracce per l'orario annuale 2025 è diminuito di un terzo rispetto all'anno precedente. Ciò è riconducibile in particolare al fatto che nel 2025 è stato possibile pianificare l'asse del San Gottardo con una capacità quasi completa. Anche i conflitti relativi alle esigenze di ricovero dei veicoli ferroviari sono stati risolti consensualmente grazie

alla disponibilità delle ITF a trovare un compromesso.

Un conflitto non risolto in modo amichevole

In un caso, il SAT non è riuscito a trovare una soluzione consensuale. Si tratta dei conflitti di tracce tra treni di un prolungamento previsto della rete celere regionale tra Fribourg/Freiburg–Ins fino a Neuchâtel e i treni merci sulla sezione di tratta Neuchâtel–Ins. Se i conflitti non posso-

no essere risolti in modo amichevole, il SAT deve assegnare le tracce secondo le disposizioni del piano di utilizzazione della rete. Ha quindi assegnato le tracce per i treni merci e ha presentato un'offerta di tracce limitata per i quattro treni interessati sulla rete celere regionale Fribourg/Freiburg–Neuchâtel. L'ITF interessata ha presentato ricorso contro questa decisione alla Commissione del trasporto ferroviario (CommFerr) e il procedimento è in corso.

2.2.3 Ulteriore sviluppo del processo di assegnazione delle tracce

Tavola rotonda dell'UFT

Nel 2023, l'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2024 è stata caratterizzata da numerose limitazioni di capacità legate ai cantieri sugli assi nord-sud. L'impegno richiesto per la pianificazione e l'assegnazione delle tracce per le singole fasi con una diversa offerta di capacità era al limite della gestibilità per tutti i soggetti coinvolti e avrebbe portato a risultati non ottimali se fosse stato gestito secondo un processo ordinario. All'epoca, il SAT aveva reagito su richiesta del settore del traffico merci e adeguato la procedura alla situazione specifica in accordo con tutti i servizi coinvolti.

La situazione rimarrà difficile anche nei prossimi anni, soprattutto lungo gli assi nord-sud, a causa dei numerosi lavori di costruzione in corso. L'UFT ha quindi organizzato una tavola rotonda a febbraio 2024 per chiarire in che modo il traffico merci potesse continuare a essere gestito in modo affidabile ed efficiente anche in futuro, nonostante le limitazioni di capacità previste.

Mandato per il SAT e FFS Infrastruttura

Nel corso della tavola rotonda, FFS Infrastruttura e il SAT sono stati incaricati di sviluppare congiuntamente le idee discusse, di elaborare ottimizzazioni attuabili e orientate agli obiettivi nonché di discuterle con gli altri soggetti coinvolti. I risultati sono stati presentati in occasione di una seconda tavola rotonda tenutasi a dicembre 2024, nel corso della quale i principi presentati sono stati approvati.

L'aspetto centrale delle ottimizzazioni proposte consiste nella gestione degli orari sostitutivi per le limitazioni temporanee di capacità. I richiedenti di tracce dovrebbero essere informati in modo trasparente e per tempo in merito alle limitazioni e sui concetti sostitutivi e dovrebbero avere possibilità di partecipazione. In caso di limitazioni di capacità significative, prima della scadenza del termine per la richiesta di tracce viene stabilito se l'assegnazione delle tracce per queste fasi avverrà nell'ambito dell'elaborazione dell'orario annuale o solo nei processi a valle. È opinione comune che la procedura d'orario annuale ordinaria sugli assi nord-sud possa essere gestita in modo efficiente solo con un numero chiaro di cantieri che comportano limitazioni di capacità. Nei processi a valle, i singoli progetti di orario sostitutivo sono più gestibili e possono essere portati a termine in sequenza. Al momento della regolamentazione dei conflitti sono maggiormente note anche le esigenze di utilizzazione delle ITF del traffico merci concordate con l'industria committente. Gli inconvenienti di tale opzione sono rappresentati da un ritardo nella sicurezza della pianificazione e dall'eventuale necessità di adeguare successivamente le tracce per i treni transfrontalieri in base alle assegnazioni all'estero. Tuttavia, questi svantaggi vengono accettati dai soggetti coinvolti in considerazione del fatto che vengono superati dai benefici che ne derivano.

2.2.4 Partecipazione all'adeguamento europeo della gestione della capacità

Proposta di regolamento della Commissione europea in materia di gestione delle capacità

Oltre il 60% di tutte le merci trasportate sulla rete ferroviaria svizzera (misurate in tonnellate) attraversa almeno una volta il confine nazionale. L'armonizzazione dei processi con i Paesi limitrofi è importante per uno svolgimento efficiente del traffico merci nell'interesse della politica di trasferimento del traffico della Svizzera.

L'11 luglio 2023, la Commissione europea ha pubblicato la proposta di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico⁵. Tale proposta, che sviluppa ulteriormente il primo pacchetto ferroviario dell'UE, mira a rafforzare la cooperazione internazionale nonché l'armonizzazione nella pianificazione dell'utilizzazione della capacità e nello svolgimento del traffico. Inoltre, il processo di assegnazione delle tracce viene ulteriormente sviluppato con l'intento di aumentare l'adeguatezza del mercato. In futuro, ci saranno due diverse procedure di ordinazione delle tracce per il traffico stabile (principalmente traffico viaggiatori) e per il traffico volatile (principalmente traffico merci). Le imprese di trasporto merci dovrebbero avere la possibilità di richiedere le tracce solo dopo aver stipulato i contratti di trasporto con l'industria committente e dopo aver saputo quali servizi di trasporto effettivamente svolgeranno. Tuttavia, per garantire che in questa fase

successiva le tracce siano ancora sufficienti e di buona qualità, è necessario introdurre anche in Europa una garanzia di capacità per il traffico merci e viaggiatori, simili al programma di utilizzazione della rete e al piano di utilizzazione della rete svizzeri. In questo modo le ITF del traffico merci non dovrebbero più richiedere tracce per concetti di trasporto non sicuri, riducendo così il carico di lavoro per tutte le parti coinvolte su reti molto utilizzate. Se la proposta della Commissione sarà approvata dal Parlamento e dal Consiglio dell'UE, i nuovi processi dovrebbero entrare in vigore con il cambiamento d'orario di dicembre 2029.

Partecipazione del SAT alla concretizzazione della cooperazione tra i GI

I GI europei hanno il compito di concretizzare l'attuazione degli obiettivi di cooperazione definiti nella proposta della Commissione in un documento quadro. Anche se la versione finale del regolamento non è ancora disponibile, i GI hanno iniziato questi lavori nell'autunno 2024 sotto il coordinamento dell'associazione europea dei gestori dell'infrastruttura e dei servizi di assegnazione delle tracce RailNetEurope (RNE). Il SAT è coinvolto nella task force appositamente istituita per l'elaborazione del documento quadro sulla gestione della capacità, con particolare attenzione alla pianificazione dell'utilizzazione della stessa. In tale contesto si coordina con le divisioni Infrastruttura delle FFS e di BLS e con l'UFT.

2.2.5 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci

Il regolamento dell'UE approvato il 13 giugno 2024 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti⁶ fa sì che i due attuali corridoi Reno – Alpi (RALP) e Mare del Nord – Mar Mediterraneo

(NSM), in cui è coinvolta la Svizzera, debbano fondersi in un nuovo corridoio Mare del Nord – Reno – Mar Mediterraneo (NSRM) entro dicembre 2025.

⁵ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010; COM(2023) 443.

⁶ Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica i regolamenti (UE) 2021/1153 e (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013; serie L della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 28.6.2024

L'accorpamento favorirà un utilizzo ottimale della ridondanza della nuova ferrovia transalpina (NEAT) lungo il Reno, rafforzando l'importanza del corridoio come strumento della politica di trasferimento del traffico. In quest'ottica, l'UFT assumerà anche il ruolo di copresidente dell'executive board della nuova struttura a partire dal gennaio 2025.

Nel 2024, il SAT è stato coinvolto nell'elaborazione delle basi contrattuali relative all'orga-

nizzazione del futuro corridoio. In coordinamento con FFS Infrastruttura, BLS Netz e l'UFT, e in qualità di responsabile del gruppo di lavoro legale, ha contribuito a preparare e rappresentare una posizione svizzera armonizzata.

I membri del futuro corridoio hanno concordato una struttura giuridica che conferisce alla rappresentanza svizzera nel consiglio d'amministrazione (management board) lo stesso livello di partecipazione dei partner europei.

2.2.6 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 OSAT⁷). 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.

Assunzione della fatturazione per BLS Netz AG

Il SAT emette le fatture dei prezzi delle tracce alle ITF per nove GI di piccole e medie dimensioni (prestazioni di base e supplementari secondo gli art. 21 e 22 OARF⁸), incassa il denaro e lo inoltra ai GI. Ai sensi di un regime transitorio, quattro GI che utilizzano il collaudato sistema di fatturazione I-Prix hanno finora addebitato i prezzi richiesti delle tracce alle ITF stesse. Nel 2024, BLS Netz AG e il SAT hanno concordato che, a partire dal 2025, il SAT si sarebbe occupato della fatturazione per BLS, oltre che dell'incasso.

Ciò significa che nel 2025 ancora tre GI (HBS, FFS, SOB) fattureranno gli emolumenti per il prezzo delle tracce alle ITF stesse. Questi ultimi possono inviare le fatture solo previa approvazione da parte del SAT. Attualmente sono in corso discussioni con HBS e SOB per far sì che il SAT si occupi della fatturazione entro la metà del 2026.

Verifica dei dati di fatturazione forniti e analisi delle reazioni dei clienti

Per garantire l'assenza di discriminazione 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. Anche nel 2023 non si sono verificati problemi legati al processo. Le reazioni dei clienti si sono limitate a richieste di dati dettagliati sulla rispettiva utilizzazione delle tracce. I GI considerano il SAT un partner affidabile per le questioni relative al prezzo delle tracce e all'applicazione delle basi giuridiche.

⁷ Ordinanza sul Servizio di assegnazione delle tracce; RS 742.123

⁸ Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF); RS 742.122

2.2.7 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 aggiornati⁹. 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.

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.

Adeguamento del sistema RINF-CH ai nuovi requisiti europei

Il 2024 è stato un anno particolare per lo sviluppo dell'applicazione RINF. A livello europeo, è stata rivista la guida all'applicazione per l'attuazione del regolamento di esecuzione 2023/1694¹⁰, entrato in vigore a settembre 2023. Tutti gli Stati membri dell'UE e i Paesi terzi partecipanti hanno sostenuto l'ERA nell'adeguamento della guida all'applicazione

alle nuove prescrizioni. La versione finale è stata messa a disposizione dei diversi attori a dicembre 2024. La pubblicazione ufficiale è prevista per il primo trimestre del 2025. A partire da quel momento, tutti gli Stati membri e i Paesi terzi hanno dodici mesi di tempo per attuare le nuove prescrizioni.

Nel 2024 il SAT ha preparato l'adeguamento del sistema RINF-CH alle innovazioni previste. A tal fine, sono state condotte diverse analisi e sviluppi affinché le nuove specifiche possano essere attuate più facilmente a partire dalla primavera del 2025.

Raccolta dei geodati dei GI più piccoli interoperabili

Allo stesso tempo, il 2024 è stato un anno chiave per i GI interoperabili "più piccoli". Il SAT ha avviato un dialogo personale con questi GI per garantire l'integrazione dei loro geodati in RINF-CH. A metà agosto, tutti i geodati sono stati inseriti in RINF-CH e quindi esportati nel sistema europeo RINF-ERA. Inoltre, è stato avviato lo sviluppo di una funzione per la registrazione dei parametri tecnici dei GI più piccoli. L'integrazione dei suddetti parametri inizierà nel primo trimestre del 2025.

Aumento della qualità dei dati dei GI di grandi dimensioni

Un ulteriore aspetto centrale ha riguardato la qualità dei dati provenienti dai GI di grandi dimensioni (FFS, BLS e SOB). I dati di rete da essi forniti presentano attualmente ancora molte lacune e finora hanno dovuto essere consegnati all'ERA senza modifiche. In quello stato, i dati non erano utilizzabili, soprattutto per il processo di verifica della conformità dei veicoli. Il SAT ha contribuito a colmare queste lacune. Un importante passo avanti è stato fatto ad esempio per quanto riguarda i dati geometrici. Tuttavia, nonostante l'aumento

⁹ Art. 9u cpv. 1 Lferr (RS **742.101**) e art. 15f cpv. 2 Oferr (RS **741.101.1**)

¹⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione, del 10 agosto 2023, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014,

(UE) n. 1300/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1304/2014 e il regolamento di esecuzione (UE) 2019/777; serie L della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea dell'8.9.2023.

della qualità, l'obiettivo non è ancora stato raggiunto. La raccolta del 50% mancante dei parametri tecnici può iniziare solo su una solida base di dati di rete. Come per i GI più

2.2.8 Analisi normative

Adeguamento dell'OARF e dell'OARF-UFT nonché revisione totale dell'Ora

Già nel 2023, il SAT ha partecipato all'elaborazione del progetto di revisione dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria¹¹, dell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria¹² e alla revisione totale dell'ordinanza sugli orari¹³. Ad agosto 2024 ha espresso parere favorevole nell'ambito della consultazione degli uffici sull'entrata in vigore dei testi giuridici modificati.

piccoli, anche in questo caso l'obiettivo consiste nel ricevere questi parametri entro l'autunno del 2025.

Valutazione del programma di utilizzazione della rete e dei piani di utilizzazione della rete

Nella valutazione esterna degli strumenti di garanzia delle capacità programma di utilizzazione della rete e piano di utilizzazione della rete, commissionata dall'UFT nel 2023, il SAT è stato coinvolto nel gruppo di accompagnamento. In un'intervista con gli analisti, ha spiegato come ritiene che gli obiettivi perseguiti con i due strumenti siano stati raggiunti e dove crede che vi sia ancora potenziale di miglioramento.



¹¹ Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF); RS **742.122**

¹² Ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT); RS **742.122.4**

¹³ Ordinanza sugli orari (OOra); RS **745.13**

2.3. Corporate Governance

2.3.1 Organi e finanziamento del SAT

In quanto unità amministrativa decentralizzata, il SAT è annesso al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC¹⁴. Gli organi sono il consiglio d'amministrazione, la direzione e l'ufficio di revisione¹⁵. Il Consiglio federale elegge i membri del consiglio d'amministrazione e ne nomina il presidente. Il Consiglio federale designa altresì l'ufficio di revisione¹⁶.

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 volte¹⁸.

Il primo mandato quadriennale del consiglio d'amministrazione del SAT è iniziato il 1° luglio 2020 e terminato il 30 giugno 2024. Due membri del consiglio d'amministrazione hanno deciso di non candidarsi per un secondo mandato. Il presidente del consiglio d'amministrazione Urs Hany non si è candidato per un ulteriore mandato per motivi di età. Isabelle Oberson Clementi vive in Asia orientale

Il SAT è senza scopo di lucro. Si finanzia mediante gli emolumenti che coprono gli oneri preventivati del SAT e sono fatturati ai GI nel suo ambito di competenza proporzionalmente ai chilometri di traccia attribuiti sulle rispettive reti¹⁷. 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.

dall'autunno del 2023 e ha trovato difficile esercitare il suo mandato di membro del consiglio d'amministrazione da questa distanza.

Urs Hany era già presidente del consiglio d'amministrazione dell'organizzazione precedente al SAT, Traccia Svizzera SA, da aprile 2012. In questa fase ha accompagnato la trasformazione dell'istituto di diritto privato Traccia Svizzera SA nell'istituto di diritto pubblico Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT.

Il 15 maggio 2024, il Consiglio federale ha eletto Emilie Brandt e Corinne Ribeli come nuovi membri del consiglio d'amministrazione e ha confermato gli altri tre membri del consiglio per un secondo mandato. Allo stesso tempo, ha eletto Alexander Stüssi nuovo presidente del consiglio d'amministrazione.

¹⁴ Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (OLOGA), Allegato 3; RS **172.010.1**

¹⁵ Art. 9g legge federale sulle ferrovie (LFerr); RS **742.101**

¹⁶ Art. 9k capoverso 1 legge federale sulle ferrovie (LFerr); RS **742.101**

¹⁷ Art. 9o in combinato disposto con l'art. 9f legge federale sulle ferrovie (LFerr); RS **742.101**

¹⁸ Art. 9h capoverso. 3 legge federale sulle ferrovie (LFerr); RS **742.101**

Il consiglio d'amministrazione del SAT fino al 30 giugno 2024



Da sinistra a destra:

Claudio Blotti	Economista, direttore Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)
Claudia Demel	Economista dei trasporti dipl., capoprogetto <i>trireno</i> associazione Agglo Basilea
Isabelle Oberson Clementi	lic.iur., LLM in diritto europeo
Urs Hany (presidente)	Ingegnere edile dipl. HTL/SIA, ex consigliere nazionale
Alexander Stüssi (vicepresidente)	lic.iur., direttore della römisch-katolische Gesamtkirchgemeinde Berna

Il consiglio d'amministrazione del SAT dal 1° luglio 2024

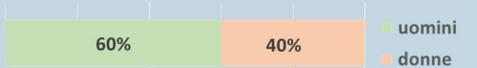
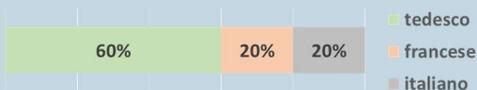


Da sinistra a destra:

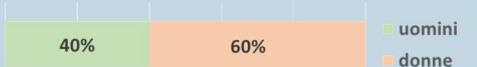
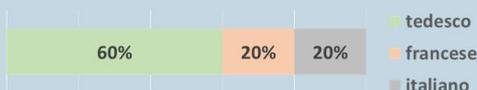
Alexander Stüssi (secondo mandato, nuovo presidente)	lic.iur., direttore della römisch-katolische Gesamtkirchgemeinde Berna
Emilie Brandt (primo mandato)	Economista aziendale, HR & CSR manager Legrand (Schweiz) AG
Claudia Demel (secondo mandato)	Economista dei trasporti dipl., capoprogetto <i>trireno</i> associazione Agglo Basilea
Corinne Ribeli (primo mandato)	Ing. STS, titolare di un EMBA, responsabile Tecnica Bernmobil
Claudio Blotti (secondo mandato)	Economista, direttore Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)

Cifre indice relative al CdA

Stato al 30 giugno 2024

Numero di membri		5		
Distribuzione dei generi	uomini	3		uomini
	donne	2		donne
Prima lingua	tedesco	3		tedesco
	francese	1		francese
	Italiano	1		italiano
Età media dei membri del CdA al 30.6.2024		56,1 anni		

Stato al 31 dicembre 2024

Numero di membri		5		
Distribuzione dei generi	uomini	2		uomini
	donne	3		donne
Prima lingua	tedesco	3		tedesco
	francese	1		francese
	Italiano	1		italiano
Età media dei membri del CdA al 31.12.2024		51,5 anni		

Le priorità del consiglio d'amministrazione nel 2024

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'esercizio 2024, il consiglio d'amministrazione si è riunito quattro volte. È stata inoltre adottata una decisione per via di circolazione degli atti. Oltre alle consuete attività quali l'approvazione del preventivo, del conto annuale, del rapporto di gestione e della rendicontazione sul raggiungimento degli obiettivi strategici nel 2023, il consiglio d'amministrazione ha emanato gli obiettivi strategici del SAT per gli anni 2025-2028, che sono stati approvati dal Consiglio federale. Il consiglio d'amministrazione ha inoltre discusso con la

direzione le sfide strategiche future, ha approvato il rapporto sui rischi e le opportunità 2024 nonché il sistema di gestione della continuità aziendale e ha preso atto dei rischi di continuità aziendali identificati.

In occasione della riunione a porte chiuse tenutasi a settembre 2024, il consiglio d'amministrazione ha inoltre deciso di istituire due comitati, uno incaricato di occuparsi della strategia e l'altro delle questioni relative al personale. In questo modo desidera far fronte alle imminenti sfide strategiche e all'invecchiamento dell'organico del SAT, che si tradurrà in diversi pensionamenti consecutivi. I comitati, ciascuno dei quali è composto dal presidente del consiglio d'amministrazione e da altri due membri, vengono informati dalla direzione sul lavoro svolto nelle rispettive aree tematiche e discutono con quest'ultima le questioni in sospeso.

Relazioni d'interesse

Ai sensi dell'articolo 9i lettera c Lferr, il consiglio d'amministrazione prende i provvedimenti necessari per tutelare gli interessi del Servizio di assegnazione delle tracce e per prevenire conflitti d'interessi. Questo riguarda anche i membri del consiglio d'amministrazione stesso. Ai sensi

dell'articolo 9h capoverso 5 Lferr, i membri del consiglio d'amministrazione non possono svolgere un'attività commerciale o di altra natura né ricoprire una carica che potrebbero pregiudicare la loro indipendenza. In particolare devono essere indipendenti dalle imprese ferroviarie sottoposte all'ambito di competenza del Servizio di assegnazione delle tracce. I membri del Consiglio d'amministrazione e del Comitato esecutivo hanno l'obbligo di astenersi da qualsiasi attività che riguardi i loro interessi o quelli di persone fisiche e giuridiche collegate.

Le relazioni d'interesse dei membri del Consiglio d'amministrazione e di tutti i dipendenti vengono rilevate e valutate a cadenza annuale dal segretario del consiglio d'amministrazione, l'ultima volta a settembre 2024. I membri del Consiglio

d'amministrazione e il personale del SAT vengono inoltre sensibilizzati su come gestire le relazioni d'interesse. Non esistono occupazioni accessorie per le quali non sia possibile escludere conflitti d'interessi o che raggiungano un'entità tale da ridurre la capacità di rendimento dei membri per l'attività presso il SAT. Le relazioni d'interesse dei membri del consiglio d'amministrazione sono pubblicate nell'[elenco della Cancelleria federale](#) ai sensi dell'articolo 8k OLOGA¹⁹.

Il codice di comportamento del SAT mira a mantenere chiari i valori e i principi a cui il SAT si è impegnata per garantire l'esercizio indipendente delle proprie funzioni. È pubblicato sul sito web. Il rispetto delle istruzioni di comportamento viene verificato periodicamente.

Relazioni d'interesse dei membri del consiglio d'amministrazione

Nome	Nome della relazione d'interesse	Forma giuridica	Organo	Funzione
Alexander Stüssi (presidente)	Comune patriziale di Berna	Comune	Parlamento, commissione finanziaria	Membro
	Berner Münster Stiftung	Fondazione	Consiglio di fondazione	Membro
Claudio Blotti	Centro Sociale Onsernonese	Fondazione	Consiglio di fondazione	Membro
	Banca Raiffeisen Locarno	Cooperativa	Consiglio d'amministrazione	Membro
Emilie Brandt	Nessuna relazione d'interesse esistente			
Claudia Demel	Nessuna relazione d'interesse esistente			
Corinne Ribeli	Stiftung Berner Fachhochschule, Bienne	Fondazione	Consiglio di fondazione	Tesoriere

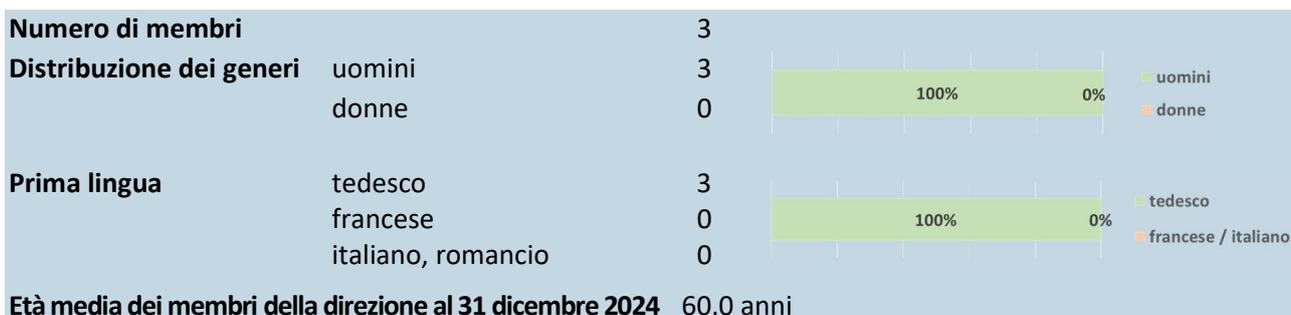
2.3.3 Direzione

La direzione è l'organo operativo del SAT. Essa assume i compiti e le responsabilità di cui all'articolo 9j capoverso 2 legge federale sulle ferrovie. 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.

Il direttore Thomas Isenmann è responsabile ad interim del settore Servizi centrali.

Cifre indice relative alla direzione



¹⁹ Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione; **RS 172.010.1**



Da sinistra a destra:

Thomas Isenmann	Direttore; Responsabile a.i. servizi centrali
Thomas Hösli	Responsabile orario e assegnazione delle tracce
Manfred Gross	Responsabile digitalizzazione e RINF; supporto della dirigenza e diritto

2.3.4 Personale e organizzazione

Basi giuridiche

I rapporti di lavoro della direzione e degli altri collaboratori e collaboratrici si orientano alla legge sul personale federale²⁰, all'ordinanza sul personale del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce²¹ e, in via sussidiaria, all'ordinanza sul personale federale²². I collaboratori e

le collaboratrici sono impiegati di diritto pubblico.

Organizzazione

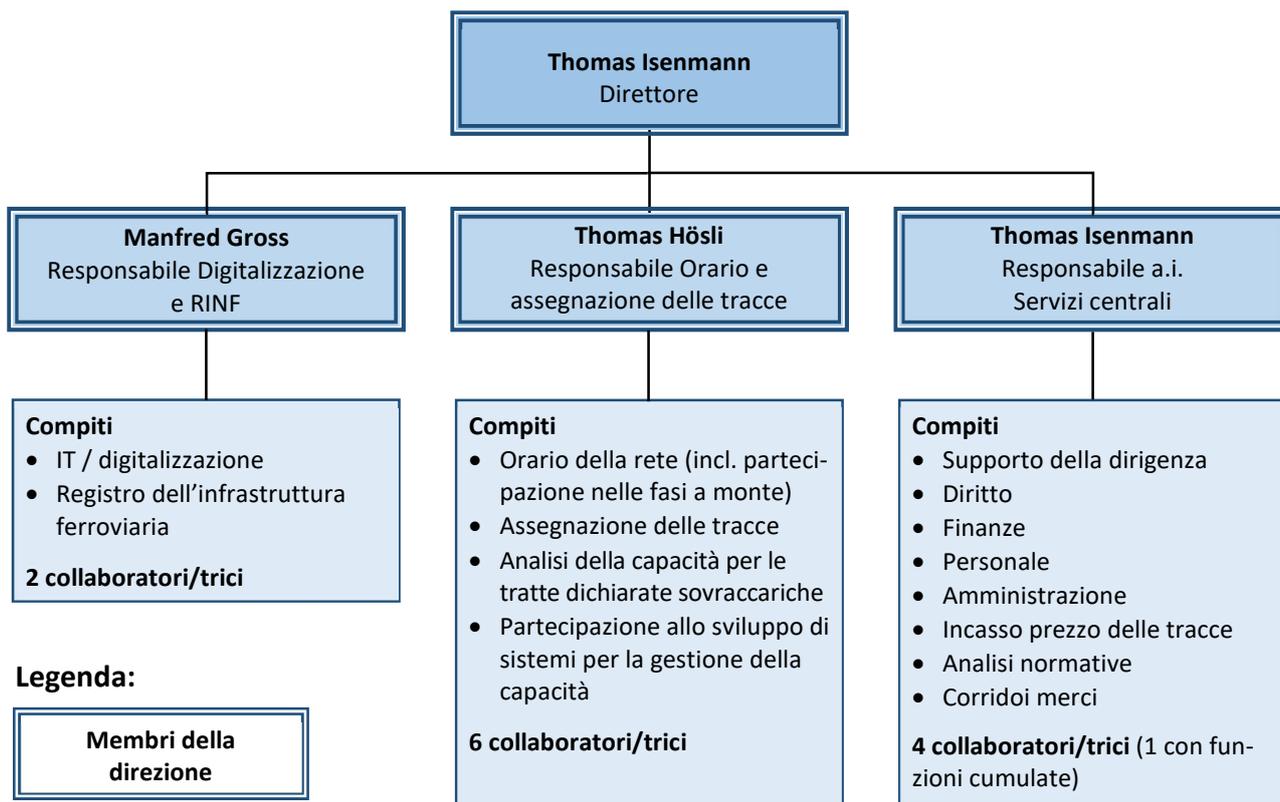
Il SAT è suddiviso in tre settori: "Orario e assegnazione delle tracce", "Digitalizzazione e RINF (registro dell'infrastruttura ferroviaria)" e "Servizi centrali".

²⁰ Legge sul personale federale (LPers); RS 172.220.1

²¹ Ordinanza sul personale del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (OPers-SAT); RS 742.101.21

²² Ordinanza sul personale federale (OPers), RS 172.220.111.3

Organigramma del SAT nel 2024



L'organico del SAT alla fine del 2024



Cifre indice relative al personale

Alla fine del 2024, il TVS aveva 13 dipendenti (12,1 equivalenti a tempo pieno). Due posizioni non saranno coperte fino all'inizio di gennaio e maggio 2025 a causa di posti vacanti.

Il SAT si affida a specialiste e specialisti esperti e attribuisce grande importanza alla promozione dei giovani membri del personale. L'età media del personale (inclusi i membri della direzione) è diminuita di due anni rispetto all'anno precedente. Alla fine del 2024 era di 47,8 anni.

La quota media di collaboratrici nel corso dell'anno è stata del 22,7 %. Pur essendo inferiore ai valori obiettivi della Confederazione, è tuttavia lievemente al di sopra dei valori del mercato del lavoro delle imprese ferroviarie svizzere, che è rilevante per l'acquisizione di personale. La quota di collaboratrici e collaboratori di prima lingua francese (media annuale) è diminuita di poco più di un punto percentuale, passando al 20,1% a causa di un posto vacante temporaneo.

Politica del personale

La politica del personale del SAT si basa sui requisiti legali, sulle sfide strategiche nonché sull'accordo sugli obiettivi con il proprietario. Gli obiettivi generali di politica del personale del SAT sono fissati negli obiettivi strategici approvati dal Consiglio federale per il periodo 2021-2024²³. 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. Il SAT sostiene lo sviluppo professionale delle proprie collaboratrici e dei propri collaboratori e il loro adeguamento al mutare dei requisiti. Esso promuove attivamente misure di formazione di base e continua.

Cifre indice relative al personale

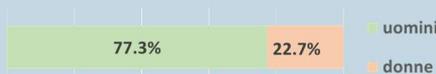
Effettivi di personale, media annuale

- | | |
|--|------|
| • Numero di dipendenti (incl. direzione) | 13 |
| • Equivalenti a tempo pieno | 11,9 |

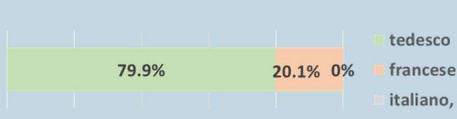
Lavoro a tempo parziale, quota di collaboratrici e collaboratori con grado di occupazione < 90%, media annuale

- | | |
|------------------------------|--------|
| • donne | 65,3 % |
| • uomini | 0,0 % |
| • media di entrambi i generi | 14,9 % |

Distribuzione dei generi, media annuale

- | | |
|----------|--------|
| • uomini | 77,3 % |
| • donne | 22,7 % |
- 

Prima lingua, media annuale

- | | |
|----------------------|--------|
| • tedesco | 79,9 % |
| • francese | 20,1 % |
| • italiano, romancio | 0,0 % |
- 

Età media al 31.12.2024

- | | |
|------------------------------|-----------|
| • donne | 39,5 anni |
| • uomini | 54,0 anni |
| • media di entrambi i generi | 47,8 anni |

²³ FF 2020 8173 segg.

Inchiesta tra il personale

L'inchiesta tra il personale 2024 è stata nuovamente condotta sulla base del questionario della Confederazione. Nel complesso, continua la tendenza a un ulteriore miglioramento

2.3.5 Contatti con le parti sociali

Il SAT opera nel settore ferroviario e ai sensi dell'art. 33 della legge sul personale federale 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*.

2.3.6 Sistemi di gestione

Gestione della qualità e dei rischi

Il sistema di gestione della qualità del SAT è certificato secondo la norma ISO 9001:2015. Il 10 gennaio 2024, il SAT ha superato l'audit di mantenimento. Il revisore ha dichiarato che l'audit ha dimostrato il massimo impegno della direzione del SAT nei confronti del sistema di gestione della qualità e che i rischi di processo sono al centro dell'attenzione di tutti i responsabili dei processi. Garantire un elevato livello di orientamento e di soddisfazione dei richiedenti è il principale obiettivo qualitativo del SAT.

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 anche nel 2024 e ne hanno ricavato le misure corrispondenti. È necessario intervenire in particolare per mantenere l'attrattiva del SAT come datore di lavoro nel mercato del lavoro del trasporto ferroviario svizzero di sua pertinenza.

Il SAT si impegna a mantenere una buona reputazione in qualità di datore di lavoro nel settore ferroviario e a offrire condizioni di lavoro tali da far sì che il passaggio a TVS sia

del risultato. Tre aree tematiche sono state valutate come molto buone (da 85 a 100 punti) e 21 come buone (da 65 a 84 punti). Le aree tematiche relative all'attrattiva del datore di lavoro e alla direzione sono state giudicate sufficienti (da 50 a 64 punti).

L'incontro annuale con le parti sociali si è potuto tenere solo il 27 gennaio 2025 a causa di difficoltà di programmazione. I temi discussi sono stati l'evoluzione dei salari, compresa la compensazione del rincaro, le mutazioni del personale e i risultati dell'inchiesta sul personale 2024.

visto come un passo intermedio arricchente nella carriera personale.

Feedback delle ITF

Come ogni anno, anche nel 2024 il SAT ha condotto un dialogo con la clientela in cui le ITF che ordinano le tracce sono invitate a valutare il processo di assegnazione delle tracce e a fornire eventuali suggerimenti per il miglioramento. In totale sono stati ricevuti 22 riscontri. Rispetto all'anno precedente, la valutazione complessiva del processo di assegnazione delle tracce è rimasta positiva. In particolare, le prestazioni del SAT sono state valutate come molto buone. Nonostante il minor numero di cantieri che limitano la capacità, l'assegnazione delle tracce per queste fasi è stata considerata ancora impegnativa. Le ITF hanno menzionato in particolare l'oneroso coordinamento dei conflitti riguardanti il tempo di sosta presso la stazione di smistamento di Basilea a causa di lavori di costruzione di ampia portata.

Altri sistemi di gestione

Nel 2024, il consiglio d'amministrazione ha approvato il sistema di gestione della continuità aziendale del SAT e ha preso atto dei rischi di continuità aziendale identificati.

Il sistema di gestione della compliance approvato a giugno 2023 è stato applicato integralmente nel 2024, così come il sistema di controllo interno SCI. Il revisore esterno non ha espresso alcuna riserva sullo SCI e ha

confermato che, nell'ambito dell'audit del sistema di gestione della compliance e della continuità aziendale, non ha riscontrato indicazioni tali da metterne in discussione l'adeguatezza.

2.3.7 Obiettivi strategici e cifre indice

Gli obiettivi strategici approvati dal Consiglio federale sono stati raggiunti. Anche la valutazione del personale ha mostrato un risultato significativamente migliore rispetto all'anno precedente. L'obiettivo di assicurarsi una valutazione pari almeno a "buono" in

tutte le aree tematiche è stato raggiunto al 92%. Il raggiungimento degli obiettivi strategici stabiliti per le unità rese autonome è presentato ogni anno dal Consiglio federale (sito web dell'Amministrazione federale delle finanze AFF).

Cifre indice

Cifre indice finanziarie e di politica del personale	2024	2023
Costi operativi (migliaia di CHF)	74 481,8	72 216,7
Utile / perdita d'esercizio (migliaia di CHF)	659,9	912,1
Utile di bilancio (migliaia di CHF)	2 908,2	2 248,3
Totale di bilancio (migliaia di CHF)	3 188,6	2 460,6
Organico (numero di equivalenti a tempo pieno nella media annuale)	11,9	12,2
Cifre indice specifiche dell'istituto		
Numero di conflitti di tracce elaborati nel processo dell'orario annuale	281	908
Numero di tracce rifiutate		
- Orario annuale	1	0
- Orario nel corso dell'anno	3	0
Numero di procedimenti non risolti presso la ComFerr	0*	0
Grado di copertura regolamentare PUBBLICA (cassa di previdenza della Confederazione) in percentuale	103,7	97,5
Grado di copertura economico PUBBLICA (cassa di previdenza della Confederazione) in percentuale	91,3	89,8
Tasse e altri ricavi		
Entrate delle tasse dai gestori dell'infrastruttura nell'ambito di competenza del SAT (migliaia di CHF)	75 125,6	73 106,9
Altri ricavi (migliaia di CHF)	9,4	20,7

* Un procedimento in corso.

3. Glossario

Catalogo delle tracce	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.
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 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.
Gestore dell'infrastruttura (GI)	Gestore, e di regola proprietario, di infrastrutture destinate al trasporto ferroviario (rete ferroviaria pubblica). La maggior parte delle società ferroviarie svizzere sono sia gestori dell'infrastruttura sia imprese di trasporto ferroviarie.
Impresa di trasporto ferroviario (ITF)	Impresa che svolge trasporti di viaggiatori e/o di merci sull'infrastruttura propria o altrui. In Svizzera molte società ferroviarie operano sia come gestori dell'infrastruttura sia come imprese di trasporto.
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.
Prezzo di traccia	Prezzo che l'impresa di trasporto ferroviario deve pagare al gestore dell'infrastruttura per poter utilizzare una traccia oraria. È fissato dalla Confederazione. I principi per fissare il prezzo delle tracce orarie sono stabiliti nell'ordinanza sulle ferrovie e nell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria.
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.
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.
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 2024 del SAT

4.1 Bilancio

	Allegato	31.12.2024	31.12.2023
in CHF			
Liquidità	1	3 020 763	2 346 736
Altri crediti a breve termine			2 622
Ratei e risconti		113 688	50 067
Totale capitale circolante		3 134 451	2 399 425
Immobilizzazioni materiali	2, 13	37 380	27 545
Immobilizzazioni immateriali	3, 13	16 803	33 602
Totale capitale immobilizzato		54 183	61 147
TOTALE ATTIVI		3 188 634	2 460 572
Impegni da forniture e prestazioni	4	113 070	62 171
Accantonamenti a breve termine	6		3 000
Ratei e risconti	5	91 190	68 017
Totale capitale estraneo a breve termine		204 260	133 188
Accantonamenti a lungo termine	6	76 200	79 100
Totale capitale estraneo a lungo termine		76 200	79 100
Riserva sugli utili o perdite cumulative		2 248 284	1 336 146
Utile annuo		659 890	912 138
Totale capitale proprio		2 908 174	2 248 284
TOTALE PASSIVI		3 188 634	2 460 572

4.2 Conto economico

	Allegato	2024	2023
in CHF			
Ricavi netti da forniture e prestazioni	7	75 135 003	73 127 612
Totale ricavi netti da forniture e prestazioni		75 135 003	73 127 612
Spese per servizi acquistati	8	-71 326 635	-69 294 693
Spese per il personale	9	-2 318 086	-2 309 496
Spese per i locali	10	-101 255	-102 310
Spese amministrative	11	-104 853	-75 996
Spese ICT	12	-592 142	-368 090
Altre spese d'esercizio		-16 758	-21 445
Ammortamenti sul capitale immobilizzato	13	-22 030	-44 717
Spese d'esercizio		-74 481 759	-72 216 747
Risultato d'esercizio		653 244	910 865
Risultato finanziario	14	6 646	1 273
Utile annuo		659 890	912 138

4.3 Conto dei flussi di tesoreria

	Allegato	2024	2023
in CHF			
Flusso di tesoreria dall'esercizio dell'attività			
Utile annuo		659 890	912 138
Ammortamenti	13	22 030	44 717
Variazione degli accantonamenti	6	-5 900	-12 180
Variazione del credito da forniture e prestazioni			12 657
Variazione di altri crediti a breve termine e di ratei e risconti		-60 999	8 015
Variazione degli impegni da forniture e prestazioni	4	50 899	-23 602
Variazione di altri impegni a breve termine e di ratei e risconti	5	23 172	-5 726
Flusso di tesoreria dall'attività operativa		689 092	936 019
Pagamenti per investimenti nelle immobilizzazioni materiali	2	-15 065	0
Flusso di tesoreria da attività di investimento		-15 065	0
Rimborso degli impegni finanziari a lungo termine		0	0
Rimborso degli impegni finanziari a breve termine		0	0
Flusso di tesoreria da attività di finanziamento			0
Variazione netta della liquidità		674 027	936 019
Attestazione:			
Liquidità al 01.01		2 236 736	1 410 717
Liquidità al 31.12	1	3 020 763	2 346 736
Variazione della liquidità		674 027	936 019

4.4 Attestazione del capitale proprio

in CHF		2024	2023
Riserva sugli utili al 01.01		2 248 284	1 336 146
Utile annuo		659 890	912 138
Riserva sugli utili al 31.12		2 908 174	2 248 284

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 SAT è un istituto di diritto pubblico della Confederazione con personalità giuridica propria. La forma organizzativa, i compiti, gli organi e il finanziamento del SAT sono stabiliti dalla legge federale (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 (RNE).

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 10 febbraio 2025 all'attenzione 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. Al giorno di riferimento per il bilancio non vi sono crediti in essere.

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 Note al conto annuale al 31 dicembre 2024

1. Liquidità

in CHF	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Banca Migros	1 258 424	1 340 173
Amministrazione federale delle finanze	1 762 339	1 006 563
Totale liquidità	3 020 763	2 346 736

2. Immobilizzazioni materiali

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

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
<u>Costi di acquisto</u>		
01.01	42 674	42 674
Incrementi	15 065	0
Decrementi	0	0
31.12	57 739	42 674
<u>Ammortamenti cumulativi</u>		
01.01	15 129	9 594
Ammortamenti	5 230	5 535
Decrementi	0	0
31.12	20 359	15 129
Valore contabile netto al 31.12	37 380	27 545

3. Immobilizzazioni immateriali

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

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Costi di acquisto		
01.01	151 150	151 150
Incrementi	0	0
Decrementi	0	0
31.12	151 150	151 150
Ammortamenti cumulativi		
01.01	117 548	78 366
Ammortamenti	16 800	39 182
Decrementi	0	0
31.12	134 348	117 548
Valore contabile netto al 31.12 (arrotondato)	16 803	33 602

4. Impegni da forniture e prestazioni

in CHF	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Impegni da forniture e prestazioni nei confronti di terzi	75 905	25 655
Impegni da forniture e prestazioni nei confronti di parti correlate	37 165	36 516
Totale impegni da forniture e prestazioni	113 070	62 171

Gli impegni nei confronti di parti correlate si riferiscono a

in CHF	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Cassa pensioni PUBBLICA	37 165	35 976
Ufficio federale del personale UFPER	0	540
Totale impegni nei confronti di parti correlate	37 165	36 516

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 2024 e da altri ratei passivi per l'esercizio 2024.

6. Accantonamenti

in CHF	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Accantonamenti a breve termine	0	3 000
Accantonamenti a lungo termine	76 200	79 100
Totale accantonamenti	76 200	82 100

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.

7. Ricavi da emolumenti e indennità

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Emolumenti e indennità	75 125 584	73 106 870
Altri proventi di gestione	9 419	20 742
Ricavi da emolumenti e indennità	75 135 003	73 127 612

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; RS 742.101). Gli altri proventi di gestione derivano dai servizi forniti a RailNetEurope (RNE).

8. Spese per servizi acquistati

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

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Spese per servizi acquistati	71 326 635	69 294 693

9. Spese per il personale

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Spese salariali	1 769 840	1 761 683
Spese per l'assicurazione sociale	442 120	433 409
Altre spese per il personale	106 126	114 404
Totale spese per il personale	2 318 086	2 309 496

Al 31 dicembre, l'organico era composto da 12,1 posti a tempo pieno.

10. Spese per i locali

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Locazione	79 710	82 734
Costi accessori	12 496	9 840
Pulizia	8 606	9 737
Manutenzione	443	0
Totale spese per i locali	101 255	102 311

11. Spese amministrative

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Assicurazioni	3 469	3 014
Tasse, emolumenti e autorizzazioni	263	172
Energia e smaltimento	1 336	1 401
Spese per l'ufficio e amministrative	99 785	71 409
Totale spese amministrative	104 853	75 996

12. Spese ICT

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Software ICT incl. locazione	560 900	331 614
Assistenza e supporto ICT, consulenza	31 242	36 476
Totale spese ICT	592 142	368 090

13. Ammortamenti

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali	5 230	5 535
Ammortamenti su immobilizzazioni immateriali	16 800	39 183
Totale ammortamenti sul capitale immobilizzato	22 030	44 718

14. Risultato finanziario

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Oneri finanziari	-520	-4 589
Proventi finanziari	7 166	5 862
Totale risultato finanziario	6 646	1 273

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 quattro anni, sussiste ancora un impegno per un anno pari a CHF 82 000.

Impegni eventuali

Non ci sono impegni eventuali al 31 dicembre 2024.

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 2024.

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 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" è 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 2024 e il 10 febbraio 2025 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, 10 febbraio 2025



Alexander Stüssi
Presidente del consiglio d'amministrazione



Dr. Thomas Isenmann
Direttore

4.5.5 Proposta di destinazione dell'utile di bilancio

in CHF	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Utile/perdita di bilancio al 1° gennaio	2 248 284	1 336 146
Utile annuo	659 890	912 138
Utile di bilancio al 31 dicembre	2 908 174	2 248 284
Utile portato a nuovo	2 908 174	2 248 284

4.5.6 Rapporto dell'ufficio di revisione Gfeller + 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 2024, 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 2024 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

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo SR-CH 890, confermiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento del conto annuale concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

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, 12 febbraio 2025

GFELLER + PARTNER AG

Perito revisore
(Revisore responsabile)

Perito revisore

Colofone

Il presente rapporto fornisce una sintesi delle attività del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce nel 2024. Per ulteriori informazioni si vedano 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

info@tvs.ch
www.tvs.ch

Versioni linguistiche

Il presente rapporto è pubblicato in tedesco, francese e italiano.

Layout

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT

Data di pubblicazione

Marzo 2025

Fotografie

Immagine di copertina, immagini ferroviarie: © Peider Trippi, P. Trippi-Services,
<https://www.trippi-services.ch>

Immagini di persone: Servizio svizzero di assegnazione delle tracce SAT.

