

FFS
Rapporto di gestione
e di sostenibilità

2011

Nel 2011 le FFS hanno portato ogni giorno a destinazione 977 000 passeggeri facendoli sentire sicuri e in buone mani, il 2,7 per cento in più rispetto al 2010. Hanno inoltre raggiunto ottimi livelli di puntualità e sicurezza con prestazioni di qualità riconosciute anche dai clienti. Grazie all'aumento dell'efficienza, nonostante un sensibile calo del risultato nel traffico viaggiatori e la contrazione della domanda nel traffico merci interno, il risultato consolidato è migliorato rispetto all'esercizio precedente, giungendo a CHF 338,7 mio. È stato possibile finanziare in buona misura gli investimenti commerciali con mezzi propri. Il free cash flow negativo è stato pari a CHF 5,2 mio. L'indebitamento soggetto a interessi si mantiene comunque elevato, quasi a quota CHF 8 mia.

Il franco FFS nel 2011

Da dove viene: ricavo d'esercizio

- 46 ct.: ricavi da traffico
- 16 ct.: ricavi complementari e locativi
- 10 ct.: prestazioni proprie
- 29 ct.: poteri pubblici



Dove va: spese d'esercizio

- 47 ct.: personale
- 9 ct.: materiale
- 10 ct.: prestazioni d'esercizio e manutenzione di terzi
- 12 ct.: altre spese
- 22 ct.: ammortamenti



Mio di CHF

2011

2010

Gruppo FFS

Ricavo del traffico viaggiatori	2 732	2 623
Ricavo del traffico merci	808	871
Risultato d'esercizio / EBIT	530	426
Utile del Gruppo	339	298
Totale di bilancio	33 881	33 190
Capitale proprio	10 344	9 995

Cifre delle prestazioni

Persone trasportate (mio)	356,6	347,1
Viaggiatori-chilometro (mio)	17 749	17 513
Abbonamenti generali	430 982	428 611
Abbonamenti metà-prezzo	2 344 918	2 357 338
Tonnellate-chilometro nette (mio)	12 346	13 111
Tracce-chilometro (mio)	165,1	163,5
Entità media dell'organico	28 586	28 143

Sommario

- P01 — Rapporto di gestione e di sostenibilità
- P03 — Rapporto sulla situazione del Gruppo
- P18 — Per i clienti
- P19 — Traffico viaggiatori
- P25 — Traffico merci
- P30 — Infrastruttura
- P35 — Immobili
- P40 — Per l'ambiente
- P46 — Per i collaboratori
- P54 — Per la Svizzera
- P58 — Per la sicurezza
- P64 — Corporate Governance
- P76 — Rapporto finanziario



Rapporto sulla situazione del Gruppo

Verso un'azienda ricca di valore.

Il 2011 è stato un anno positivo per le FFS. Il numero dei passeggeri è aumentato rispetto al 2010, i treni sono stati più puntuali e la sicurezza ha raggiunto ancora una volta un livello elevato. Nel complesso i nostri clienti sono stati soddisfatti o addirittura molto soddisfatti delle FFS. Grazie all'aumento dell'efficienza degli ultimi anni, il risultato annuale è migliorato rispetto all'esercizio precedente nonostante un sensibile calo del risultato nel traffico viaggiatori e la contrazione della domanda nel traffico merci interno. È stato possibile finanziare in buona misura gli investimenti commerciali con mezzi propri. Il free cash flow ha quasi raggiunto il pareggio, ma l'indebitamento dell'azienda rimane elevato. Negli anni a venire intendiamo migliorare ulteriormente la sostenibilità economica, ecologica e sociale. In questo modo vogliamo fare della FFS SA un'azienda ricca di valore, per i nostri clienti, per la Svizzera e le sue regioni, per il Proprietario e per i collaboratori.

I nove obiettivi del Gruppo.



Soddisfazione dei clienti

I clienti e la politica si aspettano qualità dalle FFS. Qualità significa soluzioni di mobilità attraenti, economiche ed ecologiche. Le prestazioni devono essere fornite con cordialità, sicurezza, pulizia e puntualità. Poiché il numero di clienti è in costante crescita, questi obiettivi divengono sempre più ambiziosi. Per essere sicure di soddisfare le esigenze della loro clientela, le FFS svolgono regolari sondaggi, sia tra i clienti del traffico viaggiatori e merci, sia tra i Cantoni.



Immagine del Gruppo

Le FFS sono note in Svizzera e all'estero per la puntualità, l'affidabilità e il comfort. Questa immagine positiva è un elemento chiave del successo delle FFS. Le FFS hanno bisogno della stima dei clienti, dei cittadini, della politica e dei Cantoni per poter operare in modo redditizio e superare con successo le sfide che si trovano ad affrontare.



Soddisfazione del personale

Se i collaboratori di un'azienda sono soddisfatti e motivati, la qualità di un prodotto o servizio è garantita e con essa anche la soddisfazione della clientela. Per un'impresa di servizi come le FFS la soddisfazione dei collaboratori è la chiave del successo.



Puntualità dei clienti

La puntualità è un marchio di qualità. E non solo: è anche la principale caratteristica di qualità delle ferrovie. Che importanza può avere una carrozza in condizioni impeccabili o la trasmissione di un annuncio perfetto dall'altoparlante, quando i clienti perdono una coincidenza o un appuntamento a causa di un ritardo? Nessuna. I clienti FFS danno per scontata la puntualità. Da due anni le FFS misurano la puntualità dalla prospettiva del cliente. Calcolano quanti passeggeri viaggiano a bordo del treno e quanti di loro perdono una coincidenza a causa del ritardo.



Sicurezza

Portare a destinazione viaggiatori e merci in modo sicuro: questa è una delle caratteristiche di qualità delle FFS. La sicurezza è ciò che si aspetta la Confederazione in qualità di proprietario ed è anche l'obiettivo chiave che si sono prefisse le FFS. I clienti e i collaboratori devono potersi fidare delle FFS. Nel calcolo del valore annuale relativo alla sicurezza si tiene conto degli infortuni sul lavoro, degli incidenti di manovra e di treni di tutte le Divisioni.



Risultato annuale

Il sistema ferroviario è caro. Le maggiori voci di spesa sono il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura, l'ampliamento delle stazioni, l'ammodernamento del materiale rotabile, i costi per il personale e per gli interventi di miglioramento della sicurezza e della qualità. Sul fronte delle entrate, oltre alla Confederazione il traffico viaggiatori e Immobili forniscono importanti contributi.



Free cash flow

Semplificando, il free cash flow si può definire come l'ammontare delle risorse realizzate che rimane alle FFS una volta coperte le spese per l'attività operativa e gli investimenti. Il free cash flow indica se un'impresa è in grado di autofinanziare i propri investimenti. Un free cash flow negativo significa che alla fine dell'anno in cassa non ci sono fondi sufficienti per coprire gli investimenti. L'impresa deve dunque richiedere finanziamenti, aumentando il proprio indebitamento.



Posizione concorrenziale/quota di mercato

Quanto sono attraenti i servizi delle FFS rispetto a quelli della concorrenza? Il rapporto qualità/prezzo è buono? Le FFS misurano la propria posizione concorrenziale in quattro ambiti: traffico viaggiatori nazionale e internazionale, traffico merci e ricavi locativi degli immobili. L'obiettivo è potenziare le quote di mercato garantendo una crescita economica efficiente. Nel traffico viaggiatori internazionale questo si realizza mediante la collaborazione con Deutsche Bahn e SNCF, mentre Cargo punta sul traffico combinato con una strategia basata sui terminal.



Sostenibilità sul piano ecologico

Prendere il treno significa viaggiare sicuri, arrivare puntuali e rispettare l'ambiente. Chi viaggia in treno consuma un quarto dell'energia e genera un ventesimo delle emissioni di CO₂ rispetto a chi viaggia in auto. Con la stessa quantità di energia di 20 anni fa, oggi le FFS trasportano circa un terzo di merci e viaggiatori in più utilizzando un insieme di fonti energetiche ecologiche. Nel corso degli ultimi anni hanno inoltre ridotto la rumorosità del proprio parco veicoli, eliminato vari siti contaminati e introdotto locomotive diesel meno inquinanti.

Nel 2011 le FFS hanno raggiunto i migliori valori di puntualità e sicurezza mai misurati. Inoltre hanno portato ogni giorno a destinazione 977 000 passeggeri: un'altra prestazione da record. Questi risultati sono il frutto di un sistema ferroviario straordinariamente efficiente e della collaborazione esemplare di quasi 28 600 collaboratori. Un sistema che ha tuttavia il suo prezzo. Per questo collaboriamo attivamente con la Confederazione e i Cantoni per un finanziamento sostenibile. La galleria di base del San Gottardo e il nuovo passante di Zurigo sono stati votati e festeggiati, ora è giunto il momento di pagarli. Le FFS forniscono il loro contributo migliorando costantemente la propria efficienza in tutti i settori. È in questo modo che siamo riusciti a compensare in parte gli aumenti dei prezzi delle tracce disposti dalla Confederazione, così da dover addossare ai clienti solo una metà delle spese supplementari. Dato l'andamento dell'economia e la sempre più limitata disponibilità di fondi pubblici, faremo tutto quanto è in nostro potere per migliorare ulteriormente la redditività e incrementare il grado di copertura dei costi. In questo modo, anche in futuro potremo offrire ai nostri clienti un servizio ferroviario sicuro, puntuale e confortevole, perfezionandolo continuamente.

Benessere e qualità di vita.

Ampie fasce della popolazione e molti dei nostri clienti guardano giustamente alle FFS come a un'azienda che vive attivamente la sostenibilità ecologica, con un comportamento esemplare in termini di protezione del clima, efficienza energetica e utilizzo responsabile delle risorse naturali. Tuttavia vogliamo spingere il nostro concetto di sostenibilità ancora più lontano: oltre che dell'aspetto ecologico, vogliamo occuparci anche di quello sociale ed economico, ed è per questo che ci sforziamo di migliorare costantemente in tutti e tre gli ambiti. Solo un'azienda che si impegna a tutto tondo nella sostenibilità può considerarsi un'azienda sana e di valore in grado di fornire anche in futuro un contributo decisivo al benessere e alla qualità della vita dell'intero Paese.

Il presente rapporto di gestione e di sostenibilità evidenzia i successi conseguiti nel 2011 in termini di sostenibilità economica, ecologica e sociale e spiega in che modo le FFS intendano migliorare ulteriormente sotto questi tre aspetti. Anche quest'anno il rapporto si rifà alle direttive riconosciute a livello internazionale dell'iniziativa Global Reporting (GRI).

Trasparenza, salute, dinamismo, sostenibilità.

Il cammino per diventare un'azienda ricca di valore si sviluppa su quattro livelli: trasparenza, salute economica, dinamismo sul mercato e sostenibilità. Come azienda sostenibile, le FFS devono operare per mantenere l'elevato grado di efficienza del sistema ferroviario svizzero e ampliarlo ulteriormente per far fronte a una domanda sempre crescente. L'obiettivo è che i passeggeri continuino ad arrivare a destinazione in modo sicuro, puntuale e confortevole, che i clienti trovino sempre offerte studiate su misura per loro nelle stazioni e che le merci possano continuare a viaggiare con puntualità e nel rispetto dell'ambiente.

Le ottime prestazioni sono il frutto di un sistema ferroviario estremamente efficiente.

Negli ultimi anni abbiamo notevolmente migliorato la trasparenza nell'azienda, e con essa anche la gestione operativa. Assolutamente essenziale a tale scopo è stata la creazione di una base approfondita di dati e di fatti. Inoltre non abbiamo avuto timore di rendere trasparenti anche alcune verità sgradevoli. Solo su questa base è stato infatti possibile eseguire valutazioni fondamentali per il progresso e il successo dell'azienda. Con l'audit della rete 2009/2010 abbiamo documentato il fabbisogno di recupero in termini di manutenzione della rete di Infrastruttura. Dopo avere evidenziato la necessità di risanamento del traffico merci sulla base di un'analisi globale e scorporato la società internazionale per il trasporto di merci in una società di proprietà, è ora giunto il momento di rendere redditizio il traffico a carri completi. Oggi conosciamo bene la redditività dei singoli settori di attività della nostra azienda. E conosciamo inoltre la gravosa situazione debitoria e le sfide finanziarie che dovremo affrontare negli anni a venire.

I prossimi passi consisteranno quindi nel migliorare la salute finanziaria, il dinamismo e infine la sostenibilità delle FFS. Per questo oltre ad attuare un rigido intervento di gestione del debito abbiamo dato il via a programmi di efficienza e produttività in tutti i settori. La nostra strategia prevede inoltre una politica di investimento mirata e un utilizzo ottimale delle scarse risorse finanziarie nei settori che comportano i maggiori vantaggi per i clienti e il potenziale di reddito più significativo.

Una nuova cultura aziendale.

Stiamo inoltre lavorando attivamente sulla cultura aziendale per promuovere i necessari mutamenti, trasformandoci così da ex impresa statale in azienda moderna con l'ausilio dei nostri nove obiettivi aziendali. Abbiamo intrapreso l'opera di consolidamento della cultura dirigenziale con ampi programmi che mirano a promuovere più responsabilità personale e obiettivi individuali in tutta l'azienda. In stretto contatto con le parti sociali abbiamo inoltre introdotto nell'intera azienda un sistema retributivo moderno, trasparente e in linea con il mercato, anche se per convincere tutto l'organico dei vantaggi di questo processo talvolta doloroso occorre proseguire ancora nell'opera di persuasione.

I dirigenti devono essere i primi a fare propria questa cultura aziendale.

Ci troviamo nel pieno di un importante processo di trasformazione. Le FFS si stanno infatti trasformando da azienda organizzata in divisioni in una realtà integrata in cui tutti condividono una visione comune del funzionamento del sistema ferroviario, si riconoscono negli stessi valori e obiettivi e li adattano con coerenza alle esigenze dei clienti, in modo tale che questi guardino alle FFS come a un fornitore di servizi ferroviari integrati. Collaboratori motivati e impegnati sono una risorsa che a lungo termine porta sempre buoni risultati. Per questo occorre però essere animati da una cultura aziendale veramente vissuta: lavorare con un atteggiamento orientato al rendimento e ai risultati, scambiarsi critiche costruttive, essere affidabili e aggiornare continuamente le proprie conoscenze in ambito ferroviario. Perché sia evidente che le persone lavorano per le persone, in un clima di stima e rispetto.

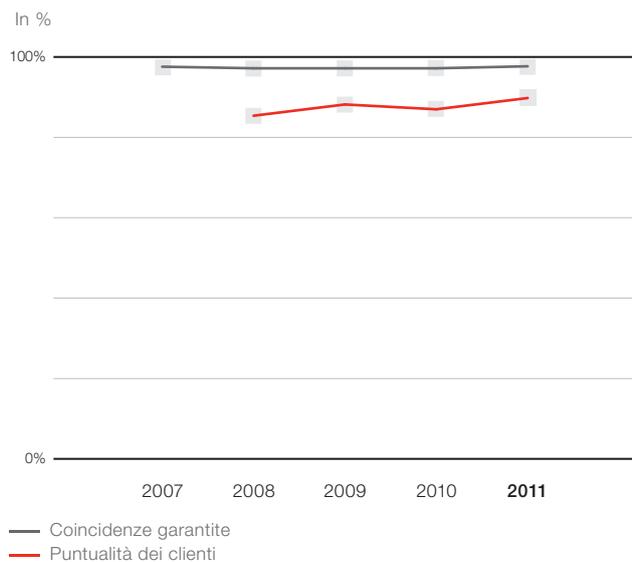
I dirigenti devono essere i primi a fare propria questa cultura aziendale. Tutti i quadri delle FFS hanno infatti aderito a tali principi e vengono valutati in base ad essi. Per garantire che questa nuova cultura sia recepita a tutti i livelli fino alla base, i 3000 dirigenti delle FFS frequentano speciali workshop che li abilitano a trasmettere in modo adeguato valori e obiettivi ai propri collaboratori. La chiave del successo è una gestione comune basata su obiettivi chiaramente definiti e condivisibili. A tutti i livelli si richiedono pertanto solide competenze imprenditoriali, direttive e sociali.

I nove obiettivi del Gruppo FFS.

I nove obiettivi del Gruppo rappresentano una solida base su cui si fonda la fattiva collaborazione dei quasi 28.600 collaboratori dell'intera azienda, una sorta di sentire comune senza il quale non sarebbe possibile assicurare ai clienti prestazioni di qualità e ottenere quindi un successo aziendale sostenibile. Sono uno strumento di orientamento e di gestione nell'attività di ogni giorno e vengono continuamente rielaborati e affinati.

- La *soddisfazione dei clienti* della ferrovia si attesta nel complesso a un livello elevato. Rispetto al 2010 i viaggiatori si sono dichiarati più soddisfatti delle prestazioni delle FFS, e anche la valutazione dei Cantoni come committenti nel traffico regionale è migliorata. Anche nel traffico merci la soddisfazione ha raggiunto valori superiori all'esercizio precedente. I clienti di Infrastruttura hanno valutato positivamente le FFS nell'esercizio in esame, con valori di soddisfazione superiori rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda la pulizia e la sicurezza nelle stazioni FFS, i clienti si sono invece dimostrati un po' meno soddisfatti che nel 2010.
- L'*immagine del Gruppo* si conferma ai livelli dell'esercizio precedente. I clienti valutano positivamente le FFS, che ritengono un'azienda che si contraddistingue per l'elevata puntualità, affidabilità ed efficienza. Nel corso dell'ultimo anno le FFS hanno dovuto dare anche notizie spiacevoli, come è accaduto per l'introduzione dell'obbligo del biglietto. In tale circostanza non siamo riusciti a dare il giusto risalto ai benefici che questo avrebbe comportato per i clienti. Stiamo quindi lavorando per riguadagnare terreno sul fronte dell'orientamento al cliente.
- La *soddisfazione del personale* si è stabilizzata nell'esercizio in esame, e i valori del «barometro della situazione» condotto nel 2011 superano di poco quelli dell'anno precedente. Tuttavia sono ancora troppo bassi. Il rapporto tra FFS e collaboratori è stato messo a dura prova da una serie di tematiche di indiscutibile complessità, per esempio le diverse classificazioni del personale imposte dal nuovo sistema retributivo, ma anche i programmi continui di efficienza e produttività in corso e le ristrutturazioni operate in seno a FFS Cargo. Il cambiamento culturale nella gestione e nella comunicazione delle decisioni ha preso il via, ma occorre ancora tempo perché venga recepito nell'intera azienda.
- Anche sul fronte della puntualità siamo migliorati rispetto all'esercizio precedente. Nel traffico viaggiatori abbiamo raggiunto valori record in termini di *puntualità dei clienti* e delle coincidenze: un risultato che testimonia degli enormi sforzi compiuti dall'intera azienda al servizio dei clienti. Nel traffico merci la puntualità di arrivo dei treni in transito si è

Puntualità traffico viaggiatori



confermata ai livelli dell'esercizio precedente. La puntualità dei treni merci nel traffico interno ha invece fatto registrare valori leggermente superiori rispetto al 2010.

- Sul fronte della **sicurezza** si sono ottenuti ulteriori miglioramenti nell'esercizio 2011, con un'incidenza ancora minore di collisioni, sviamenti e incidenti a persone. Non va tuttavia dimenticato che è solo grazie a una serie di fortunate circostanze se in tre gravi incidenti (incendio nella galleria del Sempione, collisioni laterali a Olten e Döttingen) non si sono registrati decessi o feriti gravi. Ulteriormente diminuito nel 2011 è anche il numero di infortuni ai danni di collaboratrici e collaboratori, risultato offuscato tuttavia da un incidente mortale di lavoro verificatosi all'inizio di marzo 2012. Tali avvenimenti ci rammentano che è necessario non abbassare mai la guardia e lavorare senza sosta per diffondere la cultura della sicurezza nell'azienda. L'elevata sicurezza delle FFS è la base su cui si fonda la fiducia della clientela e dei collaboratori, e quindi anche il successo dell'intera azienda.
- Il **risultato annuale** si è dimostrato superiore a quello dell'esercizio precedente. Un risvolto positivo che dipende da svariati motivi. Sul risultato hanno pesato in particolare l'aumento dell'efficienza nei settori amministrativi di Infrastruttura, Viaggiatori e FFS Cargo, ma anche lo scorporo del traffico merci internazionale avvenuto all'inizio dell'anno e

l'aumento della produttività che ha caratterizzato negli ultimi anni il traffico merci interno. Il risultato positivo viene tuttavia relativizzato dalla lieve flessione nella crescita della domanda e dalla marcata riduzione del risultato nel traffico viaggiatori.

- Nel complesso nel 2011 le FFS hanno conseguito un **free cash flow** leggermente negativo. Il buon risultato operativo, il coordinamento mirato degli investimenti e i ritardi nella consegna dei veicoli acquistati hanno contribuito in misura sostanziale a questi sviluppi. Pur trovandosi ancora a un livello elevato, quindi, l'indebitamento delle FFS è stato almeno contenuto.
- La **posizione concorrenziale** delle FFS nel traffico viaggiatori si è rafforzata grazie a prestazioni di trasporto migliori e alla crescita registrata nel traffico dei pendolari e per affari. In questo ambito le ferrovie si sono aggiudicate una **quota di mercato** pari al 25,4 per cento (2010: 25,2 per cento). Lo split modale strada/ferrovia nel traffico viaggiatori è quindi migliorato a favore della ferrovia.
- **Sostenibilità sul piano ecologico**: il programma continuo di sostenibilità per l'incremento dell'efficienza energetica procede come da tabella di marcia. Grazie all'efficacia delle misure introdotte nel 2011 il risparmio è stato infatti di 145 GWh, l'equivalente del consumo di corrente di oltre 36 000 famiglie. A medio termine le FFS intendono innalzare ulteriormente gli obiettivi di risparmio e potenziare il programma. Attualmente stiamo elaborando una strategia di approvvigionamento in grado di garantirci anche in futuro le risorse energetiche necessarie a fronteggiare l'aumento del fabbisogno di corrente derivante dalla prevista espansione dell'offerta. A partire dal 2013 questo aumento verrà coperto al 100 per cento da fonti idroelettriche rinnovabili, portando così oltre l'80 per cento la quota delle energie rinnovabili utilizzate per il fabbisogno di corrente ferroviaria. Nell'esercizio appena concluso le FFS hanno mancato di appena 2000 tonnellate l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ che si erano prefisse. Tra le cause, un ritardo nell'introduzione di diversi provvedimenti previsti negli edifici e un elevato consumo di diesel del parco veicoli di manovra dovuto a cambiamenti operativi. A lungo termine le FFS conseguiranno tuttavia il loro obiettivo. Si sta lavorando intensamente per attuare nell'intero Gruppo un valido sistema di gestione ambientale e consolidare a tutti i livelli i principi della sostenibilità. Ora anche le politiche di acquisto e di approvvigionamento sono più chiaramente orientate a criteri ecologici e sociali di quanto non avvenisse in passato. Le FFS sono inoltre intenzionate a rafforzare la propria responsabilità

sociale, e a tale scopo elaboreranno nei prossimi mesi una strategia specifica.

Le prestazioni si mantengono a un buon livello.

Le prestazioni delle FFS si sono mantenute costantemente a un buon livello in tutti i settori di attività. Il traffico viaggiatori è nuovamente riuscito ad accelerare il passo, mentre il traffico merci ha subito un lieve rallentamento dovuto all'andamento congiunturale e al maggiore orientamento di FFS Cargo verso forme di traffico redditizie.

Nel traffico viaggiatori si è confermata la stessa tendenza degli anni precedenti: la domanda è aumentata, anche se con uno slancio leggermente minore, del 2,7 percento. In media nel

2011 hanno viaggiato ogni giorno con le FFS 977 000 passeggeri; il numero dei viaggiatori-chilometro sui nostri treni è aumentato dell'1,3 percento, raggiungendo quota 17 749 mio (2010: 17 513 mio di viaggiatori-chilometro). Nel complesso lo scorso anno hanno viaggiato con le FFS 356,6 mio di passeggeri.

Nel traffico merci si è assistito a un calo del ricavo da traffico. Il rallentamento congiunturale, l'eliminazione di ordini che non garantivano una copertura dei costi e il fallimento di due grandi clienti hanno infatti determinato una contrazione della domanda. Nel 2011 la prestazione di trasporto di FFS Cargo è stata di 12 346 mio di tonnellate-chilometro nette (2010: 13 111 mio di tonnellate-chilometro nette), equivalenti a circa 195 000 tonnellate di merci trasportate ogni giorno.

Prestazioni dei poteri pubblici

Nel 2011 le prestazioni dei poteri pubblici a favore delle FFS sono state in totale pari a CHF 2946,7 mio, vale a dire CHF 260,2 mio in più rispetto all'esercizio precedente (CHF 2686,5 mio). Questo valore comprende anche i prestiti pari a CHF 574,1 mio (2010: CHF 411,3 mio) per il finanziamento degli investimenti.

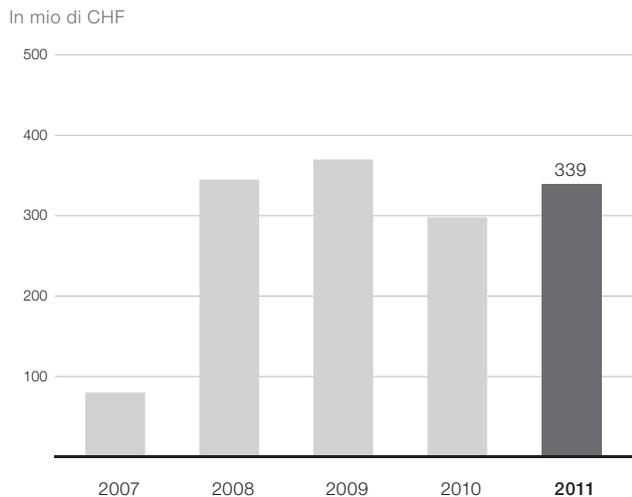
Le prestazioni della Confederazione e dei Cantoni in dettaglio:

Contributi per il mantenimento della rete con impatto sul risultato: nel 2011 le FFS hanno ricevuto complessivamente CHF 1695,8 mio (2010: CHF 1612,9 mio). Questo importo comprende in particolare la copertura della necessità di ammortamenti, pari a CHF 901,0 mio e quindi leggermente superiore rispetto all'esercizio precedente e il contributo per l'esercizio versato a Infrastruttura, pari a CHF 510,0 mio.

Contributi per il traffico con impatto sul risultato: lo scorso anno il traffico ha ricevuto in totale CHF 608,7 mio (2010: CHF 578,8 mio). L'importo non comprende i pagamenti di terzi (Comuni ed enti territoriali esteri). Dell'importo totale FFS Cargo ha ricevuto per il traffico combinato e per attenuare l'apprezzamento de franco CHF 33,6 mio (2010: CHF 22,4 mio). Per le prestazioni ordinate il traffico regionale viaggiatori ha ricevuto CHF 250,4 mio dalla Confederazione (2010: CHF 253,0 mio) e CHF 324,8 mio dai Cantoni (2010: CHF 303,4 mio).

Finanziamento da parte dei poteri pubblici: Confederazione e Cantoni hanno concesso alle FFS prestiti per un ammontare complessivo di CHF 574,1 mio (2010: CHF 411,3 mio) per i progetti ordinati di potenziamento della rete. Nell'anno in esame il finanziamento concesso dalla Confederazione è stato di CHF 427,9 mio (2010: CHF 205,4 mio), con un aumento del 108,3 percento rispetto all'anno precedente. Per contro il finanziamento dei Cantoni è diminuito, passando dai CHF 205,8 mio del 2010 a CHF 146,1 mio.

Risultato consolidato



Nel traffico nazionale a carri completi, l'elevato livello di capillarizzazione di una rete che conta ben 500 punti di servizio non consente di coprire i costi; è pertanto necessario risanare 155 punti sfruttati in modo non ottimale. Qualora ciò non fosse possibile, questi punti non verranno più serviti. Sarà nostra cura verificare ogni singolo caso con i nostri clienti e cercare possibili soluzioni d'intesa con la Confederazione. I punti di forza delle ferrovie si esplicano principalmente nella conduzione di treni completi su lunghe tratte.

L'esercizio in esame è stato segnato dalla difficile situazione congiunturale e dall'incertezza sui mercati.

Il 1° gennaio 2011 il settore d'attività International è stato incorporato dalle FFS e fatto confluire nella nuova SBB Cargo International. La prestazione di trasporto è stata leggermente al di

sotto delle aspettative, ancora una volta a causa di sviluppi congiunturali che hanno penalizzato sensibilmente l'attività.

Infrastruttura ha conseguito gli obiettivi di efficienza che si era prefissa. Anche nell'esercizio in esame, il numero di tracce-chilometro percorse sulla rete delle FFS è salito leggermente toccando i 165,1 mio (2010: 163,5 mio di tracce-chilometro), un valore che rappresenta un nuovo record in termini di efficienza dello sfruttamento della rete. Nessun'altra rete ferroviaria del mondo può infatti vantare uno sfruttamento altrettanto intensivo. In media su ogni binario principale hanno viaggiato quotidianamente 96,3 treni (2010: 95,4). Va poi aggiunto che nel 2011 il numero dei tratti di rallentamento è sceso da 60 a 36.

Nel settore immobiliare i proventi da ricavi locativi hanno fatto registrare un miglioramento, attestandosi a CHF 326,3 mio (2010: CHF 305,4 mio). I fatturati degli esercizi commerciali e gastronomici delle stazioni RailCity delle FFS sono aumentati solamente di 0,3 punti percentuali rispetto all'anno precedente, superando malgrado ciò di 1,9 punti percentuali l'autorevole indice del commercio al dettaglio svizzero. Va tuttavia segnalato un calo del fatturato per metro quadrato di superficie di vendita.

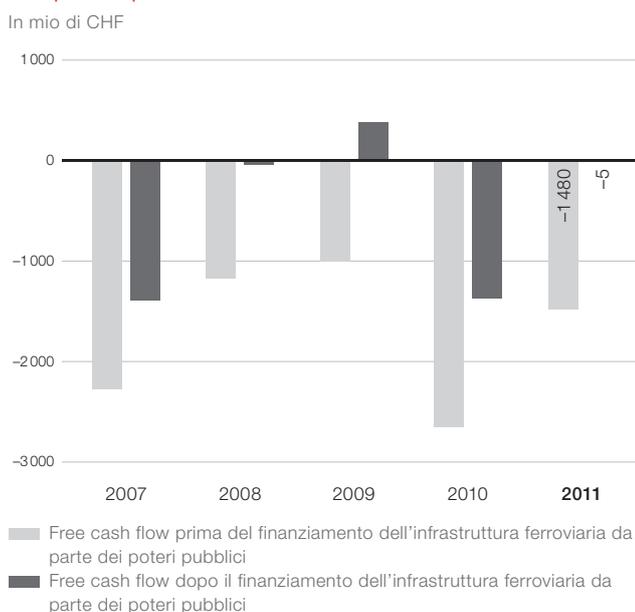
Un contesto di mercato difficile.

L'esercizio in esame è stato profondamente segnato dalla difficile situazione dell'economia mondiale e dall'enorme incertezza che la crisi debitoria europea ha scatenato sui mercati finanziari e azionari. Una situazione di cui anche le FFS hanno sofferto in molti settori. È quindi un bene che la nostra azienda abbia introdotto già nel 2008 misure per l'incremento della produttività, e che da allora sia riuscita a migliorare costantemente sia l'efficienza che la produttività.

Le ripercussioni più gravi della congiuntura negativa si sono avvertite nel traffico merci. La richiesta di prestazioni di trasporto è infatti diminuita in tutta Europa, danneggiando in ugual misura SBB Cargo International e FFS Cargo. Va inoltre ricordato che nell'esercizio in esame FFS Cargo ha perso diversi grandi clienti che hanno abbandonato la loro attività. Nel mercato interno, approfonditi colloqui con i clienti hanno confermato un effettivo calo della domanda.

Sul mercato immobiliare possiamo trarre vantaggio dalla stabilità dei prezzi dei nostri oggetti situati in posizione centrale. La domanda di sedi geograficamente interessanti è infatti rimasta immutata anche nel 2011. Malgrado la recessione i locatari dei negozi situati nelle stazioni hanno ottenuto per lo più risultati

Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici

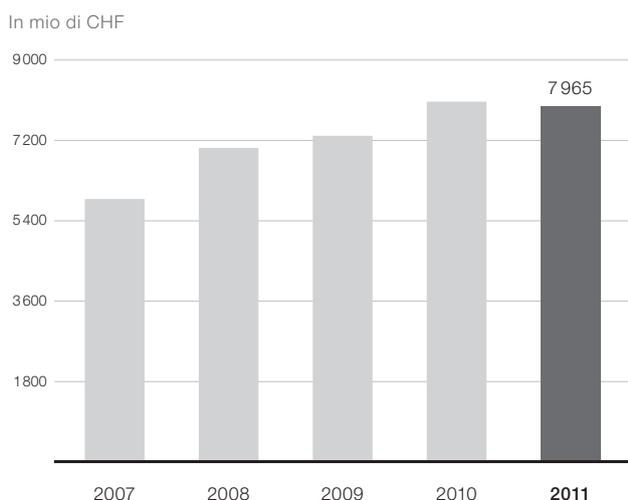


estremamente positivi anche nell'esercizio in esame, con i vantaggi che ne conseguono per i ricavi locativi delle FFS.

Migliorato il risultato consolidato.

Il risultato annuale conseguito dalle FFS nell'esercizio in esame è di CHF 338,7 mio (2010: CHF 298,3 mio). Diversamente da quanto è accaduto negli ultimi anni, il risultato di segmento del traffico viaggiatori si è attestato a CHF 213,9 mio, con un calo di quasi un terzo rispetto all'esercizio precedente (2010: CHF 292,6 mio). Malgrado il ragguardevole aumento del 3 per cento derivante dalle misure tariffarie, infatti, sugli introiti hanno gravato gli oneri aggiuntivi dovuti all'aumento dei prezzi delle tracce (CHF 90 mio), ai costi più elevati del personale, ai maggiori ammortamenti e agli effetti finanziari. Nel 2011 il ricavo per viaggiatore-chilometro è stato di 15,52 centesimi (2010: 15,89 centesimi). Il numero dei clienti con un abbonamento generale è rimasto su valori stabili nonostante gli aumenti dei prezzi. Alla fine del 2011 erano in circolazione complessivamente 430982 AG (2010: 428611). Gli abbonamenti metà-prezzo hanno invece fatto registrare una lieve flessione (2344918 abbonamenti rispetto ai 2357338 dell'anno precedente).

Indebitamento soggetto a interessi

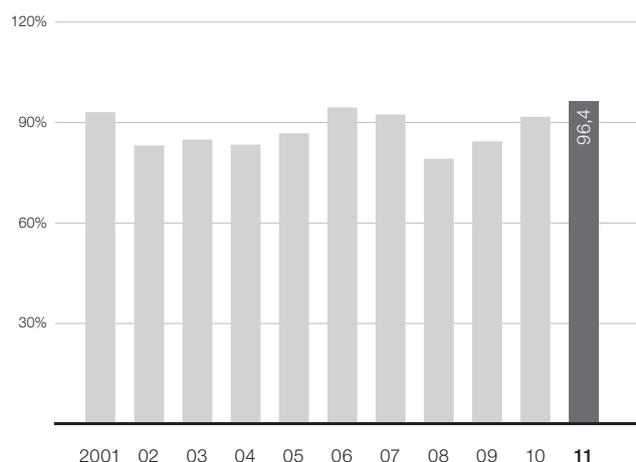


Nel 2011 il traffico merci ha ulteriormente incrementato la sua produttività. Le misure migliorative introdotte da FFS Cargo negli ultimi tre anni hanno fruttato oltre CHF 100 mio. Da registrare inoltre che anche nell'anno di riferimento FFS Cargo ha ridotto i costi dell'attività operativa. Malgrado un minore ricavo da traffico e gli effetti una tantum, il risultato di segmento è migliorato attestandosi a CHF -46 mio (2010: CHF -64,0 mio). Per ottenere a medio termine un risultato in pareggio sarà quindi necessario attendere gli effetti delle ulteriori misure di risanamento già introdotte, anche nella struttura operativa.

Nell'opera di risanamento della Cassa pensioni siamo riusciti a compiere un importante passo avanti.

Infrastruttura ha conseguito un risultato di segmento di CHF 72,4 mio (2010: CHF 4,8 mio). L'aumento dei prezzi delle tracce e il traffico supplementare nel traffico viaggiatori si sono

Andamento del grado di copertura della Cassa pensioni



tradotti in maggiori ricavi da traffico. Inoltre il contributo d'esercizio della Confederazione è stato incrementato di circa CHF 40 mio rispetto all'esercizio precedente. In particolare, tuttavia, gli effetti positivi riscontrati sono da ricondursi anche agli incrementi dell'efficienza messi in atto, che hanno contribuito in misura determinante a migliorare il risultato. Non è stato inoltre possibile portare a termine tutte le attività previste.

Nel settore immobiliare, le FFS hanno conseguito un risultato di segmento prima dei pagamenti compensativi di CHF 182,5 mio (2010: CHF 173,5 mio). Di questi, CHF 150 mio sono stati destinati a Infrastruttura, mentre il resto è stato impiegato per il risanamento della Cassa pensioni FFS sotto forma di interessi e ammortamenti supplementari. Nel 2011 si è riscontrato in particolare un nuovo miglioramento dei ricavi locativi da terzi. Il risultato dell'alienazione di immobili si è attestato a CHF 66,2 mio (2010: CHF 82,5 mio).

SBB Cargo International.

Dall'inizio del 2011 il traffico di transito per il trasporto internazionale di merci attraverso le Alpi non viene più gestito da FFS Cargo, ma dalla neocostituita SBB Cargo International, una società congiunta di FFS e dell'operatore del trasporto combinato Hupac.

I necessari interventi di ristrutturazione, in particolare nelle sedi in Germania e in Italia, e il difficile andamento del mercato sono stati una sfida impegnativa per una realtà che è appena al suo esordio. Malgrado ciò, entro la fine dell'esercizio in esame la trasformazione dell'attività di transito internazionale nell'ambito della nuova società si era ampiamente conclusa.

Gli sviluppi negativi del mercato hanno ostacolato non poco la costituzione della nuova società. La debolezza dell'euro ha infatti compromesso l'andamento del fatturato di SBB Cargo International. Per questo la direzione aziendale della giovane società si è impegnata a introdurre misure di incremento dell'efficienza volte a soddisfare comunque nel migliore dei modi i requisiti fissati dal Proprietario. Allo stesso tempo, SBB Cargo International si è trovata a dover affrontare, al pari dell'intero settore, un calo della domanda di prestazioni di trasporto.

L'efficienza del traffico merci su rotaia è stata inoltre intralciata da due incidenti sull'asse nord-sud (un deragliamento a Mülheim in Germania nel maggio del 2011 e l'incendio nella galleria del Sempione nel giugno del 2011). Inoltre si è dovuto ricorrere a un'interruzione di diverse settimane della tratta per Gallarate via Luino per lavori di manutenzione. Tutto ciò ha comportato perdite di fatturato nell'ordine di svariati milioni di franchi per SBB Cargo International.

Ancora elevato l'indebitamento.

Grazie a un free cash flow solo leggermente negativo, nel corso dell'esercizio in esame l'indebitamento dell'azienda non è peggiorato, anche se continua a mantenersi su livelli elevati: alla fine dell'anno l'indebitamento netto era di 17 990,5 mio (2010: CHF 17 284,6 mio), mentre l'indebitamento soggetto a interessi ammontava a CHF 7 964,6 mio (2010: CHF 8 051,7 mio). Nel 2011 il free cash flow dopo il finanziamento dei poteri pubblici si è attestato a CHF -5,2 mio (2010: CHF -1371 mio); prima del finanziamento era invece di CHF -1480,3 mio (2010: CHF -2652,4 mio).

Le FFS si impegnano per contrastare il loro grave indebitamento con una gestione mirata degli investimenti e del debito. Negli anni a venire la situazione non potrà che aggravarsi ulteriormente, dati gli elevati investimenti previsti per il materiale rotabile e l'aumento delle spese per l'approvvigionamento energetico. A lungo termine, tuttavia, i debiti si ridurranno drasticamente grazie alle misure messe in atto.

Nell'ambito della Convenzione sulle prestazioni 2013-16 si è stabilito di continuare a promuovere in via prioritaria il manteni-

mento dell'infrastruttura esistente, così da migliorare lo stato della rete. L'incremento della capacità costruttiva e il miglioramento della produttività in seno a FFS Infrastruttura faranno sì che entro il 2017 il fabbisogno di recupero e i vizi strutturali documentati nel rapporto del 2010 sullo stato della rete si riducano di circa CHF 750 mio, stabilizzandosi così a CHF 3 mia.

Risanamento della Cassa pensioni.

Nel 2011 le FFS e tutti i collaboratori sono riusciti a compiere un passo avanti nella continua opera di risanamento della Cassa pensioni. La Confederazione ha fornito un contributo di CHF 1,148 mia grazie ai quali all'inizio dell'anno il tasso di copertura della cassa è salito al 96,4 per cento (esercizio precedente: 91,7 per cento). Le FFS e gli assicurati hanno versato anche nel 2011 un contributo di risanamento complessivo di CHF 90 mio (partecipando in ugual misura con il 2,5 per cento del salario soggetto a contribuzione). L'andamento negativo dei mercati finanziari ha tuttavia impedito alla CP FFS di raggiungere nell'esercizio in esame il rendimento minimo necessario.

Dobbiamo ampliare e migliorare ulteriormente la nostra offerta e le nostre capacità.

La CP FFS ha deciso che nell'autunno del 2012 le basi tecniche verranno adattate alla crescente aspettativa di vita e ai bassi livelli dei tassi: il tasso d'interesse tecnico sarà quindi ridotto dal 3,5 al 3 per cento, mentre l'aliquota di conversione dal 6,515 al 5,848 per cento. Anche negli anni a venire il risanamento sostenibile della CP FFS rappresenterà un impegno gravoso per l'azienda e i collaboratori. Nell'ambito delle trattative salariali del 2012, tuttavia, le FFS hanno deciso di agevolare i collaboratori incrementando del 2 per cento i propri contributi alla Cassa pensioni, una decisione che vuole anche essere un riconoscimento degli sforzi da loro profusi per migliorare l'efficienza e la produttività dell'azienda.

Nuovo sistema retributivo.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno introdotto un nuovo sistema retributivo atto a soddisfare le esigenze di una moderna direzione aziendale in termini di trasparenza e valutazione delle prestazioni. Questo provvedimento è servito a eliminare le disparità esistenti nella struttura salariale rispetto ad altri settori e a

migliorare al contempo la posizione dell'azienda sul mercato del lavoro: grazie a una maggiore flessibilità, le FFS possono ora soddisfare più efficacemente le esigenze specifiche di determinati segmenti del mercato del lavoro. L'introduzione del nuovo sistema retributivo non ha comportato tagli al salario: ai collaboratori che percepivano una retribuzione superiore al nuovo spettro salariale sono stati infatti garantiti i diritti acquisiti.

Grazie ai collaboratori.

I buoni risultati ottenuti nel 2011 dalle FFS, in particolare sul fronte della puntualità e della sicurezza, si devono esclusivamente allo straordinario lavoro eseguito dai 28 600 collaboratori di tutti i livelli, che ancora una volta si sono impegnati per offrire ai clienti un servizio di eccellente qualità. In tempi in cui ampie sezioni dell'azienda sono dominate dall'insicurezza e da grandi cambiamenti, quadri e collaboratori si impegnano con uguale dedizione e competenza per uno sviluppo mirato delle prestazioni. E questa è una chiara testimonianza dello straordinario impegno dei nostri collaboratori a favore dei clienti e dell'azienda. Senza questo grande spirito di identificazione e l'ottima collaborazione di tutti gli interessati, le FFS non avrebbero ottenuto risultati così positivi nel 2011. Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo ringraziano tutte le collaboratrici e i collaboratori per l'ottimo lavoro svolto anche nel 2011.

Le FFS di fronte a grandi sfide.

Anche nei prossimi anni le FFS dovranno affrontare grandi sfide imprenditoriali. Dovremo continuare a sviluppare efficacemente la nostra offerta adattandola alle future esigenze della clientela. Un sistema di trasporti pubblici efficienti e perfettamente funzionanti è il fondamento della prosperità economica. Le FFS intendono contribuire anche in futuro in maniera sostanziale al benessere e alla qualità della vita del nostro Paese continuando a perfezionare in modo mirato il sistema ferroviario.

Una responsabilità questa, che le FFS si assumono anticipando i futuri sviluppi e programmando così per tempo i necessari provvedimenti. La realizzazione di progetti ferroviari è un'attività che si svolge sul lungo periodo: nell'ambito dell'infrastruttura i nuovi progetti richiedono almeno dieci anni, ma spesso anche di più, per passare dalla fase di ideazione a quella di realizzazione e messa in servizio. Anche la procedura di acquisto di nuovo materiale rotabile dura dai quattro ai sei anni. È quindi essenziale disporre di un preavviso sufficiente.

Il punto cardine di tutte le discussioni per lo sviluppo del sistema ferroviario svizzero e delle FFS come azienda efficiente e orien-

tata al futuro è invariabilmente la questione del finanziamento. Per essere in grado di coprire la crescente domanda, nei prossimi anni le FFS dovranno investire circa un miliardo di franchi l'anno in nuovo materiale rotabile, cui vanno a sommarsi gli ulteriori costi dovuti agli aumenti dei prezzi delle tracce. Il Consiglio federale ha infatti disposto un aumento di CHF 200 mio a partire dal 2013 e di ulteriori CHF 100 mio a partire dal 2017. Anche i prezzi dell'energia potrebbero subire forti aumenti in futuro e gravare sensibilmente sulle FFS. La difficile situazione di mercato che FFS Cargo si troverà prevedibilmente ad affrontare peggiorerà ulteriormente la situazione.

Per superare queste sfide per i nostri clienti, per il nostro Paese e per le sue regioni sarà quindi necessario ridurre i rischi finanziari, sfruttare coerentemente le opportunità di mercato e incrementare ulteriormente il grado di copertura dei costi delle nostre prestazioni. Allo stesso tempo, in vista dei difficili compiti che ci aspettano, anche la Confederazione, i Cantoni ed infine i clienti (in base al principio «chi usa paga») dovranno fornire contributi sostanziali per fare sì che anche le prossime generazioni possano contare sull'efficienza del sistema ferroviario.

Facciamo tutto quanto in nostro potere per contenere il più possibile gli aumenti delle tariffe incrementando la nostra efficienza e produttività.

Le FFS continueranno a fare tutto quanto in loro potere per contenere il più possibile gli aumenti delle tariffe incrementando la propria efficienza e produttività. Nei prossimi anni ci impegneremo per conseguire questo obiettivo con misure pari a diverse centinaia di milioni di franchi l'anno:

- Entro il 2017 i costi strutturali e amministrativi dell'intero Gruppo FFS verranno ridotti di circa CHF 220 mio l'anno, vale a dire di un quinto dei costi attuali.
- Nel Traffico viaggiatori i processi saranno resi più efficienti, i costi verranno ridotti e si realizzeranno risparmi negli acquisti e nella logistica. In tal modo, a partire dal 2017 si otterranno ogni anno risparmi ricorrenti di CHF 140 mio.

- Nel Traffico merci sono previste ulteriori misure di risanamento del valore di CHF 80 mio entro il 2013: tra gli elementi centrali del pacchetto di interventi figurano la standardizzazione delle prestazioni, una strutturazione differenziata dei prezzi e dei contratti per la distribuzione dei rischi di sovrasfruttamento, una riduzione dei costi strutturali e un dimensionamento ottimizzato della rete di servizio nel traffico a carri completi. In tal modo contiamo di conseguire entro il 2013 un risultato in pareggio, realizzando così il nostro obiettivo.
- Anche a Infrastruttura è in corso un programma completo di interventi per l'incremento dell'efficienza. A partire dal 2016, i miglioramenti introdotti negli acquisti e nella logistica e l'ottimizzazione dell'attività di manutenzione e rinnovo della rete dovranno fornire ogni anno risparmi ricorrenti di CHF 250 mio. In questo modo graveremo meno sui poteri pubblici.

Grazie ai nostri sforzi e all'introduzione tempestiva di misure mirate, saremo in grado di assorbire quasi la metà dei costi aggiuntivi derivanti dall'aumento dei prezzi delle tracce deciso per il 2013 dalla Confederazione. Ciò significa che saremo costretti a recuperarli solo in parte aumentando i prezzi ai clienti. Sulla divisione Viaggiatori continua comunque a gravare lo spettro dei nuovi aumenti dei prezzi delle tracce previsti per il 2017 e occorre quindi impegnarsi senza sosta per incrementare l'efficienza.

È compito e responsabilità del Consiglio d'amministrazione, della Direzione del Gruppo e dell'intero management non cedere di un passo nel difficile cammino verso il potenziamento della capacità di rendimento e l'aumento del grado di copertura dei costi e fare sì che, con l'ausilio di tutte le collaboratrici e i collaboratori, l'azienda migliori costantemente anche sotto questo profilo. Se così non fosse, l'elevato indebitamento soggetto a interessi dell'azienda rischierebbe di aumentare nuovamente rispetto agli attuali CHF 8 mia, precludendole così qualsiasi possibilità di sviluppo.

Possibile diminuzione dei fondi pubblici.

Le FFS avvertono tuttavia anche la necessità di un margine di manovra imprenditoriale che consenta loro di generare risorse finanziarie supplementari. Occorre infatti essere in grado di affrontare con le nostre forze gli ingenti investimenti che ci attendono, in particolare in materiale rotabile nuovo e ancora più efficiente. È pertanto necessario creare condizioni quadro tali da permettere all'azienda di ottenere gli utili necessari in tutti i

settori dell'attività. Solo così sarà anche possibile farsi strada in nuovi ambiti di crescita redditizi.

Dati i prevedibili sviluppi economici a livello europeo e le possibili ripercussioni sulla Svizzera, la nostra impresa di trasporto dovrà prepararsi a disporre probabilmente di minori fondi pubblici in futuro. Questo ci rafforza nei nostri propositi di incrementare la produttività, aumentare il grado di copertura dei costi e potenziare gli investimenti in settori ad alta redditività. Solo così saremo in grado di garantire ai nostri clienti un'offerta adeguata e prestazioni di buona qualità anche nei momenti difficili.

Potenziamento dell'offerta nel traffico viaggiatori.

La Confederazione prevede che entro il 2030 la mobilità aumenterà fino al 50 per cento, arrivando persino a raddoppiare negli agglomerati urbani. Nei prossimi anni dovremo quindi ampliare e migliorare ulteriormente la nostra offerta e le nostre capacità. Già quest'anno saremo in grado di mettere in esercizio le prime composizioni con i nuovi treni a due piani nel traffico regionale. A partire dal 2014 sarà il turno dei primi nuovi treni a due piani di 400 metri di lunghezza nel traffico a lunga percorrenza. Entro il 2030 investiremo complessivamente CHF 20 mia in materiale rotabile moderno. Allo stesso tempo ci impegneremo per migliorare il comfort sui treni.

In previsione del futuro incremento della domanda, nei prossimi anni amplieremo costantemente l'offerta di treni nel traffico viaggiatori intensificando la frequenza delle corse. Nel traffico a lunga percorrenza, il nuovo passante di Zurigo che entrerà in esercizio dal 2014 ci garantirà un aumento determinante della capacità, in particolare per la circolazione sull'asse est-ovest. Sull'asse nord-sud saranno invece la galleria di base del San Gottardo (2016) e quella del Ceneri (2019) a permetterci di incrementare enormemente la capacità di traffico. Nel traffico regionale intensificheremo quanto più possibile l'offerta della rete celere negli agglomerati urbani. Il nuovo passante di Zurigo, il nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese nell'area Ticino-Lombardia (2014) e la galleria di base del Ceneri, così come il nuovo collegamento Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse nell'area di Ginevra, amplieranno enormemente la capacità della rete a beneficio del traffico regionale.

Potenziamento delle capacità per il traffico merci.

Anche le prospettive a lungo termine nel traffico merci muovono dall'ipotesi di un notevole incremento, in particolare nel traffico internazionale. Con l'ampliamento del corridoio nord-sud attraverso il Paese si dovrebbe assistere a un considerevole incre-

mento dei volumi delle merci trasportate su rotaia. Stiamo quindi elaborando progetti a lungo termine che ci permettano di affrontare la significativa crescita quantitativa prevista. Lo strumento decisivo per il concretizzarsi dell'aumento dei trasporti su rotaia è da identificarsi, oltre che nel potenziamento della capacità sull'asse nord-sud e delle tratte di collegamento in Germania e in Italia, nella strategia nazionale basata sui terminal elaborata dalla Confederazione. Questa prevede la costruzione di due terminal merci centrali: quello di Basilea Nord e il gateway Limmattal.

È solo con l'appoggio della Confederazione e dei Cantoni che le FFS potranno risolvere molte delle ardue sfide che le attendono.

Le FFS puntano sulle energie rinnovabili.

Infrastruttura dovrà affrontare sfide impegnative, quali il mantenimento degli impianti e l'ampliamento mirato della rete. Nell'ambito del modello «Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)», il Consiglio federale propone che in futuro l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria siano finanziati da un unico fondo appositamente creato a tale scopo. Un altro importante compito di FFS Infrastruttura consiste nel garantire l'approvvigionamento energetico della ferrovia per gli anni a venire. Sebbene le FFS migliorino costantemente la loro efficienza energetica e si siano prefisse di realizzare entro il 2025 un ambizioso obiettivo di risparmio, il potenziamento dell'offerta implicherà necessariamente un incremento del fabbisogno energetico. Per questo stiamo vagliando le possibili opzioni della futura strategia di approvvigionamento. Se da un lato occorre garantire la sicurezza degli approvvigionamenti, dall'altro siamo determinati a incrementare la percentuale di energia da fonti rinnovabili. Già oggi le FFS ricavano il 75 per cento circa della corrente ferroviaria da centrali idroelettriche, ma dal 2013 questo valore sarà portato a più dell'80 per cento. A medio termine le energie rinnovabili andranno inoltre a sostituire la quota oggi rappresentata dall'energia nucleare.

Immobili: contesti di pregio e creazione di valore.

Nel settore immobiliare è necessario modernizzare in tutto il Paese le stazioni e le aree circostanti e adattare le capacità alle future esigenze della clientela. Allo stesso tempo vogliamo ampliare le offerte nelle stazioni per rispondere in modo più preciso alle richieste dei clienti. In tal modo ne esalteremo l'attrattiva trasformandole in veri e propri centri di servizi versatili e di pregio in grado di offrire benefici aggiuntivi ai viaggiatori e alla popolazione. Questo è inoltre un modo per garantire che anche le FFS godano direttamente dei vantaggi derivanti dall'aumento dell'affluenza che esse stesse hanno creato. Nella stessa ottica vogliamo anche riqualificare le aree limitrofe alle stazioni facendone dei veri e propri quartieri urbani nel centro della città.

Gli interventi più urgenti riguardano gli accessi ai treni, che proprio nel caso delle composizioni più lunghe assicurano ai clienti buone condizioni di cambio.

Il nostro intento è fare sì che l'azienda e quindi anche i clienti partecipino con continuità, tramite ricavi ricorrenti, alla creazione di valore in contesti di pregio nel cuore dei centri cittadini. Per questo vogliamo intensificare gli sforzi delle FFS in queste aree.

La collaborazione con i poteri pubblici.

È solo con l'appoggio e in stretta collaborazione con la Confederazione e i Cantoni che la nostra azienda potrà risolvere le ardue sfide che la attendono. Ciò che vogliamo è lavorare al loro fianco per sviluppare ulteriormente il nostro straordinario ed efficientissimo sistema di ferrovia integrata.

- Con il modello «FAIF», il finanziamento sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria è ormai sul binario giusto. La Confederazione ha fatto proprie le nostre stesse sfide, assumendosi con determinazione le proprie responsabilità. Come modello per il finanziamento della manutenzione della nostra infrastruttura ferroviaria, il «FAIF» rappresenta uno strumento decisivo per il futuro e l'efficienza del sistema ferrovia nel nostro Paese. Le FFS e la Confederazione concordano perfettamente sulla necessità di sottoporre la rete ad un'adeguata manutenzione, di ridurre il fabbisogno di recupero accumulatosi e di risolvere gli urgenti problemi di capacità che affliggono la rete ferroviaria, oltre che di aumentare considerevolmente l'offerta di posti a sedere. Tutto ciò richiederà ulteriori risorse. Per quanto necessaria, la discussione sulle diverse opzioni di ampliamento non dovrebbe determinare un rinvio del progetto di finanziamento, poiché ciò ci metterebbe nell'impossibilità di offrire ai clienti la qualità che si aspettano da noi. La scelta deve

ricadere sui progetti che garantiscono la maggiore redditività e i benefici più consistenti per il maggior numero di clienti. È quindi fondamentale che i Cantoni trovino una posizione comune sul «FAIF». Se così non fosse il modello rischierebbe di fallire, e questo avrebbe ripercussioni determinanti sulla qualità dei trasporti pubblici in Svizzera. Per le FFS ciò potrebbe implicare a medio termine la mancanza di fondi per la manutenzione dell'infrastruttura esistente.

- Per quanto riguarda la nuova Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione, siamo ormai sulla buona strada. È evidente che bisogna recuperare le carenze di manutenzione della rete ferroviaria, ma è altrettanto fondamentale risolvere i problemi di capacità affinché le prestazioni della ferrovia possano essere all'altezza dei requisiti futuri. Anche in questo caso si tratta di stabilire le giuste priorità. Per le FFS l'ampliamento del corridoio di quattro metri attraverso le Alpi e l'urgente ampliamento degli accessi alle stazioni presentano lo stesso grado di importanza. Per i clienti è ugualmente importante poter contare su tempi di cambio convenienti e velocità elevate. Grazie al notevole aumento dell'efficienza conseguito dalla nostra azienda siamo riusciti a trovare, in collaborazione con l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), un modo per realizzare i progetti più importanti.
- Ora è necessario lavorare al fianco della Confederazione per ottimizzare ulteriormente le condizioni quadro normative, così da rafforzare la competitività della ferrovia rispetto alla strada. Il dialogo su tali questioni prosegue incessantemente. Per quanto riguarda tutti gli altri aspetti da affrontare, è importante che i costi che gravano sulle imprese ferroviarie siano tali da rendere competitivo il trasporto su ferrovia.
- Di comune accordo con la Confederazione, vogliamo lavorare affinché la Svizzera si integri nel migliore dei modi nel sistema ferroviario europeo, abbattendo per quanto possibile le barriere al traffico transfrontaliero. In tal modo le FFS potranno imporsi nel traffico passeggeri internazionale come valida opzione per spostamenti nel raggio di quattro ore, e la Svizzera potrà usufruire di un collegamento ottimale ed ecologico con le vicine metropoli d'oltre confine, quali Milano, Parigi, Francoforte e Monaco di Baviera.
- Per essere in grado di gestire il previsto incremento nel traffico merci transfrontaliero che dovrebbe interessare l'intera Europa e concentrarsi sugli assi principali – tra i quali il corridoio Rotterdam–Genova attraverso la Svizzera – è indispensabile risolvere quanto prima i problemi di capacità sugli accessi settentrionali e meridionali. A tale scopo saranno necessari investimenti miliardari. Siamo estremamente grati alla Confederazione per avere illustrato ai pro-

pri interlocutori l'enorme importanza dell'ampliamento degli accessi NFTA. Per parte nostra, stiamo facendo lo stesso con le nostre ferrovie partner all'estero. Gli interventi costruttivi necessari nel traffico merci dovranno procedere di pari passo con misure di natura politica quali il già citato corridoio di quattro metri, che avrà l'effetto di rafforzare la competitività della ferrovia e soprattutto di migliorare in modo duraturo l'interoperatività transfrontaliera.

Le FFS si battono per il modello di successo delle ferrovie svizzere.

Attualmente nell'Unione Europea si sta discutendo su quali modelli organizzativi debbano essere consentiti anche in futuro in ambito ferroviario. Il «sistema svizzero» viene considerato un modello esemplare sotto ogni aspetto: un punto di vista che trova conferma negli ottimi risultati ottenuti lo scorso anno. Molti ignorano tuttavia i fattori che ne hanno determinato il successo, primi fra tutti il sistema globale della ferrovia integrata e la buona collaborazione di tutte le imprese di trasporti pubblici in Svizzera. Nell'ambito della discussione sul «primo pacchetto ferroviario» le FFS si sono quindi coerentemente schierate a sostegno del proprio modello illustrandone i fattori di successo. Grazie a una rappresentanza attiva degli interessi nell'ambito della Community of European Railway and Infrastructure Companies e alla collaborazione con altre ferrovie europee è stato così possibile scongiurare un ulteriore inasprimento del disegno di legge. Ben lungi dall'essere state liquidate, queste tematiche verranno

I nostri clienti, in viaggio devono sentirsi come a casa propria.

riprese in esame dalla commissione UE nell'ambito del 4° pacchetto ferroviario UE in programma per la fine del 2012.

La politica dei trasporti svizzera persegue sostanzialmente gli stessi obiettivi dell'UE: incrementare la quota detenuta dalle ferrovie a svantaggio dei sistemi di trasporto concorrenti e garantire un'offerta ferroviaria di alta qualità ed efficienza. Le FFS sostengono anche i progressi nell'integrazione del mondo ferroviario europeo, purché ciò non metta a repentaglio sistemi ferroviari di successo come il nostro. Per questo continueremo a batterci con tutti i mezzi e a tutti i livelli per il nostro modello svizzero, nell'interesse dei nostri clienti.

Il nostro ringraziamento alla clientela.

Desideriamo ringraziare i nostri clienti del Traffico viaggiatori, del Traffico merci, di Immobili e di Infrastruttura che nel 2011 hanno riposto in noi la loro fiducia scegliendo le nostre offerte. Essere all'altezza di questa fiducia è per noi il più importante degli obblighi. Con la difficile situazione economica che grava sull'Europa, anche la Svizzera deve confrontarsi con un gettito fiscale inferiore e fondi dei poteri pubblici sempre più scarsi. Per questo è ancora più importante per le FFS riuscire a migliorare la propria redditività. È necessario moltiplicare i nostri sforzi per garantire anche in futuro un sistema ferroviario efficiente e orientato alle esigenze dei clienti. È per noi motivo di grande soddisfazione constatare che da molti anni stiamo acquisendo sempre nuovi clienti, perché questo ci conferma che stiamo andando nella direzione giusta. Riteniamo anche che ciò rappresenti un apprezzamento per i nostri collaboratori e per le generazioni che ci hanno preceduto, come pure per i cittadini svizzeri che hanno sviluppato e finanziato questo affascinante sistema.

Siamo anche consapevoli del fatto che le FFS non riescono a rispondere sempre e ovunque alle elevate aspettative della clientela. Anche nell'anno ormai concluso i clienti ci hanno talvolta segnalato, e spesso a ragione, lacune che mal si conciliano con le elevate promesse di qualità delle FFS. Tali segnalazioni sono importanti per noi, perché ci aiutano a migliorare ulteriormente la nostra offerta e i nostri servizi.

Tra tutti i compiti che ci aspettano lungo questo cammino, il benessere dei clienti è il più importante: i nostri clienti, in viaggio devono sentirsi come a casa propria.



Dr. Ulrich Gygi

Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS SA



Andreas Meyer
CEO FFS SA

Al servizio della clientela

I clienti sono al centro delle nostre azioni. Per loro, le FFS e le singole Divisioni vogliono essere un'azienda ricca di valore. FFS Viaggiatori porta 977 000 passeggeri puntualmente a destinazione tutti i giorni. FFS Cargo trasporta 195 000 tonnellate di merci al giorno e rappresenta la colonna portante del traffico merci su rotaia in Svizzera. FFS Infrastruttura mette a disposizione una rete ferroviaria efficiente e sicura. Infine, FFS Immobili si adopera quotidianamente affinché i viaggi abbiano inizio e termine in stazioni moderne all'insegna della comodità. Insieme, le quattro Divisioni formano il sistema di successo della ferrovia integrata che anche nel 2011 ha saputo offrire ai clienti servizi ecologicamente sostenibili da un'unica fonte.

Traffico viaggiatori

Aumentano i viaggiatori, ma cala l'utile.

Nel 2011 è nuovamente aumentato il numero delle persone che utilizzano le FFS per recarsi al lavoro o per raggiungere le mete del tempo libero. Affinché i passeggeri si sentano in buone mani su tutta la linea, FFS Viaggiatori ha investito nel potenziamento dell'offerta e dei servizi. Sono inoltre previsti ulteriori miglioramenti perché ciò sia ancora più tangibile per i clienti.

Le FFS ampliano costantemente la loro offerta. Sia nel traffico regionale che in quello a lunga percorrenza, dal cambiamento d'orario nel dicembre 2011 sono stati introdotti collegamenti più rapidi e frequenti che rafforzano il sistema dei trasporti pubblici della Svizzera. In particolare, dopo il cambiamento d'orario, i viaggiatori nella Svizzera romanda possono approfittare di collegamenti più assidui e flessibili, mentre nel traffico internazionale sono i viaggiatori diretti in Francia e Germania a trarre il maggior beneficio. Infatti, con la messa in servizio della nuova tratta ad alta velocità «Rhin-Rhône» il tragitto da Basilea a Parigi si è accorciato di ulteriori 30 minuti. Inoltre, più treni ICE transitano da Berna e Zurigo in direzione della Germania, passando per Basilea.

La domanda rimane elevata, ma la crescita rallenta.

Nel 2011 la prestazione di trasporto è salita dell'1,3 percento raggiungendo quota 17 749 mio di viaggiatori-chilometro (2010: 17 513 viaggiatori-chilometro). Anche il numero dei passeggeri è continuato a crescere, esattamente del 2,7 percento. Nel complesso hanno viaggiato con le FFS lo scorso anno 356,6 mio di passeggeri, vale a dire mediamente 977 000 viaggiatori al giorno. Il ricavo per viaggiatore-chilometro si è attestato nel 2011 a 15,52 centesimi (2010: CHF 15,89 centesimi).

La crescita della domanda ha subito un generale rallentamento rispetto agli anni precedenti. La gestione della domanda di trasporti tra i grandi centri e nell'ora di punta rimane in ogni caso una delle maggiori sfide delle FFS. Il grado di sfruttamento medio

dei treni nel traffico a lunga percorrenza è stato pari al 31,9 percento, nel traffico regionale al 20,0 percento (incluse le affiliate). Come negli anni passati, i treni sono particolarmente affollati negli orari dei pendolari al mattino e alla sera. Nel traffico a lunga percorrenza i passeggeri non hanno trovato posto a sedere in 9 treni su 1478 al giorno.

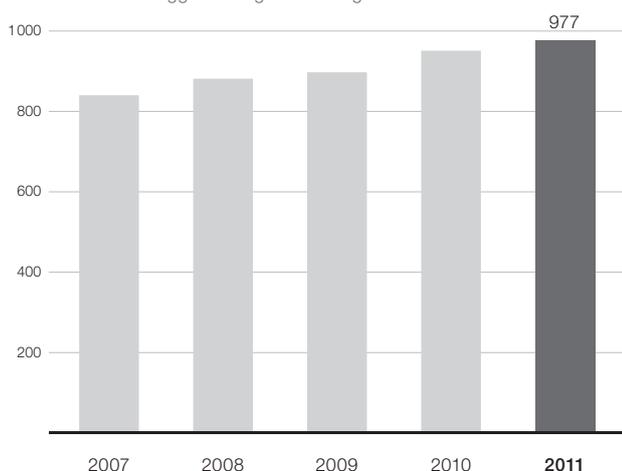
La Confederazione prevede che entro il 2030 la mobilità aumenterà complessivamente del 50 percento, arrivando addirittura a raddoppiare negli agglomerati urbani. Per questo le FFS intendono ampliare ulteriormente la loro offerta e le loro capacità nei prossimi anni. Un orientamento coerente della flotta alle ore di punta comporterebbe tuttavia elevati investimenti.

Continua a crescere la quota di mercato della ferrovia.

Nel 2011 la quota di mercato della ferrovia sull'intero traffico svizzero è stata pari al 25,4 percento (2010: 25,2 percento). Nel traffico dei pendolari la quota di mercato è passata dal 20,0 al 22,5 percento (+2,5 percento). A questo andamento positivo ha contribuito la clientela fissa delle FFS. Anche nell'esercizio in esame la ferrovia è sempre stata presente nelle grandi occasioni: soltanto nel mese di giugno le FFS sono state in grado di garantire ai visitatori di eventi viaggi di andata e di ritorno privi di stress e di inconvenienti, grazie a un'ingente mobilitazione di personale aggiuntivo e a circa 200 treni speciali. Il traffico del tempo libero su rotaia riveste grande importanza per le FFS e nel 2011 ha assorbito il 45,8 percento dei viaggiatori-chilometro percorsi sulla rete delle FFS (2010: 47,6 percento).

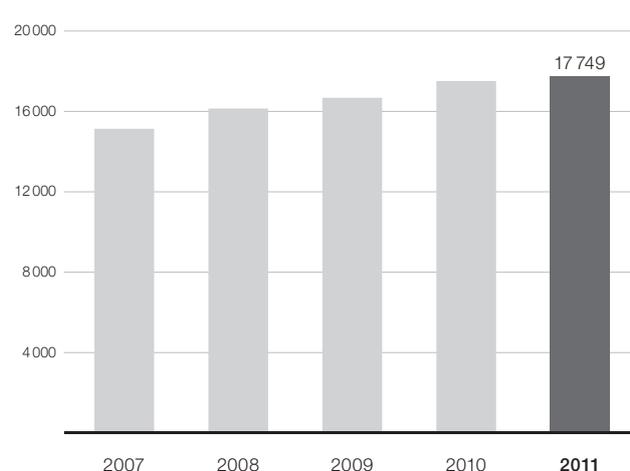
Numero di viaggiatori al giorno

Numero medio di viaggiatori al giorno in migliaia



Andamento dei viaggiatori-chilometro

In mio di vkm



Migliore qualità dei servizi.

Nell'ultimo anno le FFS hanno migliorato il comfort per i viaggiatori. Dal mese di agosto sui marciapiedi delle stazioni più grandi è presente un maggior numero di collaboratrici e collaboratori delle FFS che fungono da interlocutori per i viaggiatori. Inoltre, il doppio accompagnamento integrale nei treni a lunga percorrenza è ormai diventato uno standard per i clienti. Una nota di rilievo merita anche la comunicazione mobile nei treni, in quanto il 70 per cento delle carrozze a lunga percorrenza sono ora dotate di prese. La trasformazione delle carrozze restanti sarà portata a termine entro la fine del 2013. Le FFS stanno inoltre lavorando per migliorare la ricezione dei cellulari lungo il tragitto. Nel 2011 sono stati installati i primi ripetitori per cellulari di ultima generazione, che entro la fine del 2014 saranno estesi a tutte le carrozze della flotta a lunga percorrenza. Già oggi 75 carrozze business a due piani di prima classe sono state dotate di WLAN, mentre sui nuovi treni bipiano questo sarà un allestimento standard.

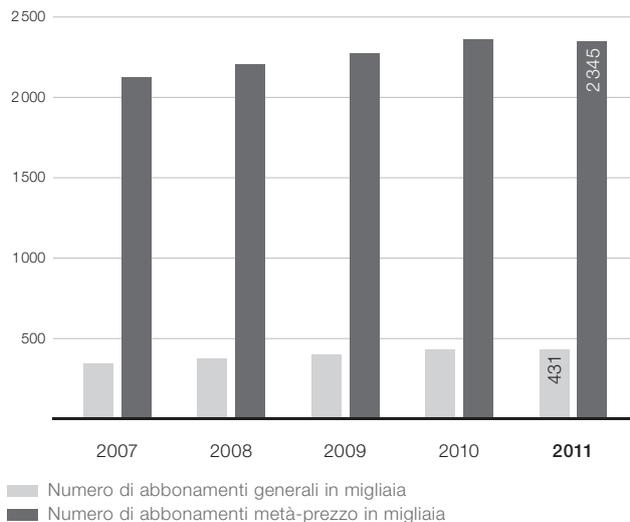
Le FFS intendono offrire alla propria clientela una mobilità che vada oltre il semplice viaggiare in treno. Ecco perché Viaggiatori presta crescente attenzione a ogni elemento della catena che forma la mobilità da porta a porta. Ai clienti deve essere offerta la possibilità di viaggiare nel rispetto dell'ambiente non solo in

treno, autobus e battello, ma anche in bicicletta e in auto. Ecco perché nelle più grandi stazioni della Svizzera i passeggeri possono noleggiare dal mese di settembre non solo biciclette elettriche ma anche auto elettriche, nell'ambito di un esperimento pilota. Le auto elettriche sono alimentate con corrente generata da fonti rinnovabili.

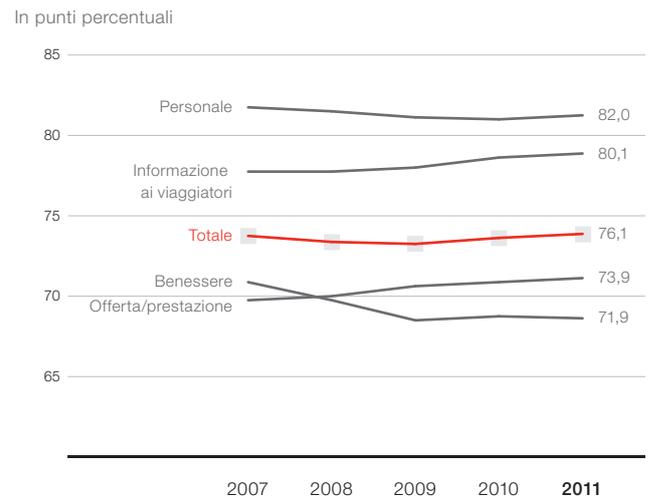
Più abbonamenti generali, più biglietti online.

Le FFS possono contare sulla fedeltà della loro clientela. Il numero di abbonamenti generali venduti è aumentato dello 0,6 per cento con 430 982 vendite nonostante gli aumenti di prezzo nel dicembre 2010 e 2011 (2010: 428 611). Al contrario le cifre di vendita degli abbonamenti metà-prezzo sono leggermente diminuite. Alla fine del 2011 erano in circolazione 2 344 918 metà-prezzo (2010: 2 357 338) il che corrisponde a un calo dello 0,5 per cento.

Andamento degli abbonamenti metà-prezzo e generali



Soddisfazione dei clienti



L'aumento della quota degli acquisti fai da te si è riconfermato anche nel 2011. Il 70,7 per cento dei titoli di trasporto viene acquistato oggi ai distributori automatici, online o tramite cellulare. Il numero dei punti vendita delle FFS è rimasto stabile nel corso del 2011. Grazie al nuovo sito web www.ffs.ch, dall'estate 2011 la navigazione attraverso le pagine è ancora più semplice. Ma la crescita più rapida si registra nella vendita tramite i cellulari: nel 2011 per la prima volta sono stati acquistati più biglietti via cellulare che online. L'applicazione delle FFS per iPhone e cellulari Android è la più scaricata della Svizzera con 1,8 mio di download.

Clientela soddisfatta.

Per migliorarsi continuamente come impresa di servizi, le FFS prestano grande attenzione a ciò che pensano gli utenti della ferrovia. La soddisfazione del cliente è il bene più prezioso delle FFS ed è per questo oggetto di periodiche valutazioni qualitative e quantitative attraverso canali diversificati.

Anche nel 2011 le FFS hanno intervistato telefonicamente circa 20000 clienti. La soddisfazione complessiva si è attestata a 76,1 punti su 100, rispetto ai 75,9 punti dell'esercizio precedente. Nell'informazione ai viaggiatori, il record registrato nel 2010 è stato nuovamente superato con un valore di 80,1 punti

(2010: 79,9). A questo buon risultato ha contribuito soprattutto la migliore informazione in caso di guasto. Il benessere ha subito una lievissima flessione di 0,1 punti a 71,9 punti. Un andamento positivo si è avuto nei settori offerta/prestazione (73,9) e cortesia/competenza del personale (82,0), entrambi cresciuti di 0,2 punti. È peggiorato il rapporto percepito qualità/prezzo, mentre la soddisfazione rispetto all'orario e alla puntualità ha registrato un miglioramento.

Per quanto concerne il servizio clienti, nell'esercizio in esame sono pervenute 42000 segnalazioni scritte dei clienti, 1000 in più rispetto al 2010. Ad esse si aggiungono oltre 32000 richieste di rimborso a norma del diritto europeo in materia di viaggiatori. Nel 2011 le reazioni hanno riguardato prevalentemente il diritto europeo dei viaggiatori, i prezzi dei biglietti, la puntualità e i ritardi sull'asse nord-sud. Tutte le segnalazioni vengono valutate sistematicamente e, se possibile, vengono introdotte misure correttive che possono comprendere semplici riparazioni, ma anche modifiche di processi o adeguamenti dell'orario.

I 29 membri del Comitato clienti si sono riuniti quattro volte anche nel corso del 2011 per discutere di temi fondamentali quali l'obbligo del biglietto, le pubblicità e le campagne di carattere politico nelle stazioni o il futuro sistema dei prezzi e

Società affiliate.

SBB GmbH (partecipazione FFS 100 per cento)

SBB GmbH, con sede in Germania, serve le tratte tedesche della S-Bahn regionale di Basilea, come pure la «seehas» nella regione del lago di Costanza. Nel 2011 la gestione del traffico è stata incrementata del 3,6 per cento a 144,1 mio di viaggiatori-chilometro (vkm). I contratti di trasporto della SBB GmbH scadono alla fine del 2014 e alla fine del 2016. Il Land Baden-Württemberg ha annunciato nel 2009 la riaggiudicazione dell'intera rete Basilea-lago di Costanza per un totale di 7,5 mio di chilometri offerti, nell'ambito di una procedura di concorso (aggiudicazione diretta o bando di concorso). Il processo di aggiudicazione è cominciato all'inizio del 2012.

Thurbo AG (90 per cento)

Thurbo copre buona parte del traffico regionale della Svizzera orientale. Grazie all'andamento di mercato positivo, i viaggiatori-chilometro hanno segnato un incremento del 4,4 per cento (per un totale di 436,3 mio). La domanda crescerà ulteriormente con l'introduzione della S-Bahn di San Gallo entro la fine del 2013. Per farvi fronte, a metà del 2010 sono stati approvati investimenti aggiuntivi nel materiale rotabile per CHF 78 mio.

RegionAlps SA (70 per cento)

Nel 2011 l'impresa di trasporto regionale del Vallese ha incrementato la prestazione di trasporto del 3 per cento, portandola a 53,2 mio di vkm. Con il cambiamento d'orario a dicembre 2011 è stata rilevata la concessione della linea di autobus tra Visp e Leuk. A partire dal cambiamento d'orario 2013/2014, nell'esercizio ferroviario sarà introdotta la cadenza semioraria nelle ore di punta, con conseguenti investimenti aggiuntivi nel materiale rotabile.

zb Zentralbahn AG (66 per cento)

La ferrovia a scartamento ridotto copre buona parte del traffico regionale della Svizzera centrale e svolge un ruolo molto importante anche per il turismo in qualità di ferrovia di allacciamento. Nel 2011 la gestione del traffico è stata incrementata del 2,9 per cento a 133 mio di viaggiatori-chilometro. Nei prossimi anni la zb Zentralbahn investirà CHF 164 mio in nuovo materiale rotabile.

Tilo SA (50 per cento)

La joint venture tra FFS e Trenord S.r.l. gestisce le linee regionali in Ticino e Lombardia. Dal cambiamento d'orario nel dicembre 2011, l'S30 transita ogni due ore in direzione dell'aeroporto di

Milano Malpensa. Nel 2011 TILO ha incrementato la gestione del traffico del 7,4 per cento a 142,83 mio di viaggiatori-chilometro.

Swiss Travel System SA (60 per cento)

La nuova società fondata alla fine del 2010 da Svizzera Turismo insieme all'ITC si occupa della commercializzazione a livello mondiale del trasporto pubblico svizzero. Grazie alla concentrazione della commercializzazione a livello mondiale, per i prossimi anni si prevede un ulteriore incremento dei ricavi da traffico. Regno Unito e Germania sono i mercati principali di Swiss Travel System. Nonostante le difficili condizioni di mercato, Swiss Travel System chiude il suo primo esercizio con un risultato soddisfacente.

STC Switzerland Travel Centre SA (57 per cento)

STC commercializza in tutto il mondo viaggi individuali e di gruppo in Svizzera. La distribuzione a tour operator, agenzie viaggi e clienti finali avviene tramite un call center e piattaforme Internet. STC gestisce inoltre il call center per Svizzera Turismo. A causa del difficile contesto economico di mercato, non è stato possibile raggiungere il volume delle prenotazioni dell'anno precedente.

RailAway SA (86 per cento)

In collaborazione con i partner per i servizi turistici e di intrattenimento, l'impresa sviluppa e distribuisce pacchetti comprensivi di trasporto ferroviario e prestazioni supplementari. Dopo il risultato record dell'anno precedente, anche quest'anno RailAway ha conseguito un buon risultato vendendo circa 1,5 mio di offerte per il tempo libero. Il settore dell'intrattenimento ha evidenziato uno sviluppo molto positivo. Dall'estate 2012 le offerte di RailAway sono prenotabili online. Offerta per il tempo libero e biglietto ferroviario sono riuniti in un unico ticket e possono essere comodamente scaricati.

elvetino SA (100 per cento)

Il gruppo operante nel settore della gastronomia elvetico serve dal 1° giugno 2011 i treni TGV Artesia tra Parigi e Milano. L'incremento delle prestazioni ha influito positivamente sul ricavo d'esercizio, che si è attestato a CHF 82,1 mio (2010: CHF 71,5 mio).

assortimento. Le raccomandazioni e le richieste dei clienti vengono elaborate e verificate per poi confluire in misure concrete. L'obiettivo comune consiste nel garantire un'offerta e un servizio ancora più orientati alla clientela.

Nel 2011 la Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) ha valutato per la sesta volta le prestazioni delle FFS sulla rete della S-Bahn zurighese. Mentre la puntualità è migliorata, la qualità dell'informazione in caso di guasto si è mantenuta allo stesso livello dell'anno precedente. La pulizia è stata valutata in modo neutrale. Tutto sommato è risultato un malus di CHF 249 225 (2010: CHF 616 977) che le FFS devono corrispondere alla ZVV. Le FFS e la ZVV nutrono grande fiducia in questo sistema orientato alle prestazioni e nella sua capacità di migliorare la qualità per la clientela.

L'assistenza alla clientela deve essere ulteriormente potenziata.

Rendere l'assistenza ancora più tangibile.

Benché le prestazioni delle FFS si mantengano sempre su un livello molto elevato, nell'ultimo anno l'impresa ha dovuto dare ai propri clienti anche notizie spiacevoli. L'introduzione dell'obbligo del biglietto nel traffico a lunga percorrenza dal dicembre 2011 è stata preceduta da intense discussioni. Ora sui treni si possono acquistare soltanto cambiamenti di classe e di percorso, ma non biglietti. Questo perché, a causa dell'elevato grado di sfruttamento dei treni, le FFS non sono per il momento più in grado di controllare tutti i viaggiatori, cosa che comporterebbe mancati introiti nell'ordine di decine di milioni.

La divisione Viaggiatori prende le critiche sul serio e intende utilizzarle come punto di partenza per migliorarsi. L'assistenza alla clientela deve essere ulteriormente potenziata. A tale proposito si discute tra l'altro di un risarcimento in caso di ritardo nel traffico nazionale e di una garanzia del posto a sedere in prima classe. Per i clienti con biglietti di prima classe, in futuro sarà disponibile una lounge FFS non solo a Zurigo, ma anche a Basilea e Ginevra. Con la messa in servizio dei nuovi treni regionali e a lunga percorrenza, il comfort non potrà che migliorare.

Ulteriori miglioramenti dell'offerta.

Con la messa in servizio del passante di Zurigo e delle nuove linee Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) e Mendrisio–

Varese, entro il 2017 sarà possibile ampliare in misura sostanziale l'offerta negli agglomerati di Zurigo, Ginevra e Lugano. Inoltre, con la galleria di base del San Gottardo l'orario sull'asse est-ovest e nel traffico nord-sud diverrà più stabile e i tempi di percorrenza più brevi.

Nella primavera del 2011 le FFS hanno comunicato la loro intenzione di eliminare entro la fine del 2014 i treni ad assetto variabile del tipo ETR 470 impiegati sull'asse nord-sud. Fino ad allora l'azienda investirà ulteriori CHF 70 mio per stabilizzare l'orario nel breve periodo. Lo scopo dichiarato rimane quello di accrescere la frequenza e la puntualità dei treni in circolazione tra Milano e il Ticino. In tale contesto, nell'agosto del 2011 rappresentanti delle FFS, delle Ferrovie dello Stato italiane (FS), del Cantone Ticino, della regione Lombardia e di Trenord hanno sottoscritto il cosiddetto Accordo dei Castelli. È stato così elaborato un programma di lavoro che permetterà di portare gradualmente i collegamenti tra Zurigo, il Ticino e Milano a un livello adeguato alle esigenze della clientela, grazie a misure nell'ambito dell'infrastruttura, del materiale rotabile e dell'attribuzione delle tracce.

L'elettrificazione continua del collegamento ferroviario tra Zurigo e Monaco e il potenziamento della tratta dell'Alto Reno permetteranno di ridurre sensibilmente il tempo di viaggio per la Germania a partire dal 2016. Per raggiungere le grandi città tedesche di confine, la ferrovia diventerà così un'alternativa comoda ed ecologica all'aereo. Insieme a partner quali la Deutsche Bahn (DB), le FFS intendono migliorare l'offerta nell'ottica delle esigenze della clientela.

I prezzi delle tracce gravano sul risultato.

L'incremento del 15 per cento nei prezzi delle tracce ha comportato nel 2011 un netto calo (CHF -78,7 mio) del risultato del segmento rispetto all'anno precedente (2011: CHF 213,9 mio; 2010: CHF 292,6 mio). A confronto con l'anno precedente, i maggiori costi delle tracce sono stati ammortizzati per circa la metà grazie alle misure tariffarie adottate. La messa in servizio di ulteriore materiale rotabile, software e infrastruttura (galleria di Engelberg) comporta a sua volta ammortamenti aggiuntivi. La divisione Viaggiatori fornisce un contributo importante grazie a incrementi dell'efficienza quali la riduzione dei costi amministrativi e strutturali e i risparmi realizzati negli acquisti e nella logistica; entro il 2017 sarà così possibile conseguire risparmi per l'ammontare di CHF 600 mio. Dal 2017 Viaggiatori risparmierà ogni anno costi ricorrenti dell'ordine di CHF 140 mio. Le FFS potranno almeno ammortizzare i maggiori costi delle tracce senza doverli addossare completamente alla clientela.

Necessari elevati investimenti.

Negli ultimi anni, la crescita della domanda nella divisione Viaggiatori ha determinato una necessità di recupero a livello di materiale rotabile e di manutenzione. La flotta del traffico regionale e a lunga percorrenza delle FFS ha un'età media rispettivamente di 20,5 e 17 anni. Per rimodernare la flotta e incrementare il comfort per i passeggeri, le FFS investiranno fino al 2030 circa CHF 1 mia all'anno così da accrescere del 40 per cento circa la capacità di posti a sedere. Il traffico regionale riceverà nuovi treni bipiano Regio, FLIRT e treni S-Bahn modernizzati. Per il traffico nord-sud transfrontaliero, le FFS metteranno a concorso in primavera 29 nuovi elettrotreni. Sempre nell'ottica di garantire la comodità dei passeggeri, l'azienda intende modernizzare le sue carrozze ristorante a un piano e le carrozze famiglia dell'IC 2000 a due piani. Nel 2012 continuerà la produzione dei nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza, che cominceranno a circolare dal 2014. A livello internazionale le FFS partecipano al finanziamento delle 19 composizioni TGV Lyria che in futuro circoleranno tra la Svizzera e Parigi.

Oltre che nella flotta, da qui al 2020 le FFS investiranno circa CHF 800 mio in impianti di manutenzione nuovi o esistenti in tutto il territorio nazionale. Più di CHF 100 mio saranno destinati solamente all'ampliamento dell'impianto di servizio di Zurigo Herdern, dove sarà realizzato un binario di manutenzione lungo 400 metri per i nuovi treni più lunghi.

Prospettive finanziarie.

L'andamento finanziario della divisione Viaggiatori nei prossimi anni sarà determinato dall'interazione tra infrastruttura, offerta e materiale rotabile. Per mantenere l'azienda in equilibrio, tutti e tre i settori dovranno essere finanziati in maniera duratura. Il settore Lunga percorrenza dovrà procurare i necessari investimenti miliardari in treni nuovi e più moderni attraverso la propria attività operativa. Nel caso del Traffico regionale occorre la stipula di accordi a lungo termine che definiscano i costi consequenziali di offerta, materiale rotabile e infrastruttura e ne regolino il finanziamento. Il fabbisogno di indennità erogate dalla Confederazione e dai Cantoni va stabilizzandosi, il che si riflette a sua volta a vantaggio del contribuente. Le FFS intrattengono stretti contatti con i committenti allo scopo di assicurare basi finanziarie solide e durature per il traffico regionale.

Anche in futuro FFS Viaggiatori dovrà sostenere un maggior onere legato ai costi delle tracce. Il Consiglio federale aumenterà tali costi di circa CHF 200 mio nel 2013 e di altri CHF 100 mio nel 2017, cifre che l'azienda cercherà di ammortizzare il più

possibile attraverso incrementi della produttività. Va da sé che tutti i soggetti interessati – le FFS, la Confederazione, i Cantoni e i passeggeri – dovranno dare il loro contributo alla ferrovia del futuro. L'efficacia delle misure tariffarie adottate e la loro capacità di influenzare il comportamento dei clienti dovranno essere monitorate insieme alle istanze politiche. È importante evitare un ritorno al trasporto su strada. In previsione di ulteriori aumenti dei prezzi nei prossimi anni, un chiaro orientamento alla clientela è determinante per continuare ad avere successo.

Traffico merci

Risultato nettamente migliore.

FFS Cargo ha portato avanti lo sviluppo strategico del traffico internazionale, del traffico a carri completi e di quello combinato. Ed è anche in perfetta tabella di marcia con le misure per il risanamento. Nonostante le difficili circostanze, il risultato di FFS Cargo è migliorato rispetto all'anno precedente di CHF 18 mio, raggiungendo quota CHF -46 mio.

Nel 2011 FFS Cargo ha gettato basi importanti per il suo futuro con lo scorporo di SBB Cargo International, l'ulteriore sviluppo dei concetti per il traffico combinato interno e il progetto di risanamento nel traffico a carri completi. Il ricavo da traffico è calato da CHF 894,4 mio nel 2010 a CHF 840,0 mio a causa degli effetti negativi nell'esercizio in esame. Ha infatti subito una contrazione di oltre CHF 30 mio a causa del cambio sfavorevole con l'euro, il restante calo è stato determinato dall'esclusione mirata di trasporti non redditizi e da fallimenti e chiusure di sedi dei clienti. Grazie all'incremento mirato dell'efficienza dei treni e delle risorse, all'ottimizzazione dei costi IT, all'impiego di personale e ai progressi nella razionalizzazione della flotta, la Divisione è però riuscita a migliorare il risultato del segmento del 28 per cento passando da CHF -64 mio nel 2010 a CHF -46 mio nel 2011. Sono compresi nel risultato anche la costituzione di riserve aggiuntive destinate al pacchetto di risanamento di FFS Cargo per oltre CHF 800 mio e un impairment (rettifica di valore) sulla flotta per i carri merci da risanare e le locomotive di manovra da eliminare.

Con lo scorporo di SBB Cargo International, FFS Cargo è già riuscita a rafforzare la propria posizione nelle attività di transito. Per quanto concerne il traffico interno, nel 2012 compirà ulteriori progressi con il risanamento del traffico a carri completi, in particolare attraverso l'ottimizzazione della rete di servizio e la creazione di una rete del traffico combinato interno per le soluzioni innovative.

Il traffico merci su rotaia costituisce parte integrante della catena logistica della fornitura dell'economia svizzera. Con una quota del 23 per cento rispetto alla prestazione di trasporto complessiva strada/rotaia, FFS Cargo è di gran lunga la più grande impresa di trasporto merci della Svizzera, in grado di gestire giornalmente 195.000 tonnellate di merci. La prestazione di trasporto si è attestata a 12.346 mio di tonnellate-chilometro nette (2010: 13.111 tkm nette).

Le misure di risanamento funzionano.

Negli ultimi anni FFS Cargo ha già incrementato notevolmente la produttività e adottato misure di miglioramento che hanno prodotto un effetto di oltre CHF 100 mio. Il traffico a carri completi in Svizzera continua tuttavia a generare perdite finanziarie. A causa del cambio dell'euro, dei più elevati prezzi energetici e delle tracce e delle perdite di trasporti strutturali, soprattutto nel settore industriale, il fabbisogno di risanamento entro il 2013 crescerà di ulteriori CHF 80 mio. Per questo FFS Cargo ha elaborato una serie di misure con effetti in quest'ordine di grandezza. Nell'ipotesi che non si verifichino peggioramenti di altre condizioni quadro, entro il 2013 sarà così possibile raggiungere un risultato equilibrato.

Il pacchetto di misure include diversi progetti finalizzati all'incremento dell'efficienza: FFS Cargo porta avanti la standardizzazione delle sue prestazioni, armonizza il volume del traffico nell'arco della giornata e distribuisce i rischi di sovrasfruttamento attraverso la politica dei prezzi e le condizioni contrattuali. Un ruolo centrale riveste inoltre il dimensionamento ottimizzato della

rete di servizio, nonché la razionalizzazione della flotta: nel 2011 FFS Cargo ha così ridotto i carri merci di oltre 505 unità (6 per cento). 33 locomotive di linea del tipo Ae 610 in circolazione da più di 50 anni sono state rottamate nel corso dell'anno.

Per incrementare la competitività di FFS Cargo si riducono i costi strutturali, cioè tutti i costi che sono indipendenti dal volume trasportato e che presso FFS Cargo sono superiori alla media del settore del trasporto merci, nonostante le misure già introdotte. FFS Cargo intende pertanto ridurre i costi per l'informatica e il numero di posti nell'amministrazione. Nei prossimi anni saranno dunque tagliati circa 200 posti, di cui una parte entro il 2013.

Il posizionamento di FFS Cargo nel sistema economico dei trasporti dovrà essere ulteriormente migliorato attraverso la conclusione di partnership. Nel traffico di transito la partecipazione di Hupac in SBB Cargo International incide in modo positivo. L'intento è quello di realizzare una solida partnership svizzera in previsione dell'apertura della galleria di base del San Gottardo. Nella rete europea del traffico a carri completi sono state ampliate le offerte dell'alleanza Xrail. Si perseguono inoltre cooperazioni anche per le soluzioni di trasporto combinato strada/rotaia in Svizzera.

Attività in Svizzera colpita su più fronti dalla congiuntura.

FFS Cargo subisce gli effetti diretti e indiretti dell'apprezzamento del franco svizzero. Il traffico import/export viene regolato in euro, in quanto il mercato è dominato dalle imprese UE anche nei trasporti su acqua e su strada. Inoltre, l'economia svizzera risente del cambio dell'euro in molti settori determinanti per FFS Cargo. Il tasso di cambio euro/franco è calato del 23,5 per cento tra gennaio 2010 e agosto 2011, quando ha raggiunto i livelli minimi. Dopo l'intervento della Banca nazionale svizzera nel mese di settembre, il cambio si è ripreso e a fine anno si aggirava attorno a CHF 1,22. Nel traffico interno come anche nell'import/export la congiuntura negativa ha colpito i singoli settori in modo diversificato. La prestazione di trasporto nell'attività in Svizzera in questo settore si è attestata nel 2011 a 5400 mio di tonnellate-chilometro nette (2010: 6620 tkm nette). In numerosi settori l'andamento congiunturale rallentato e gravato dal franco forte si è fatto sentire in modo particolarmente evidente. Il settore agricolo ha registrato una prestazione di trasporto nettamente superiore rispetto al 2010, soprattutto per effetto del raccolto record di barbabietole da zucchero. I

trasporti sono aumentati anche nel settore edile. Rispetto al 2010 è stato invece realizzato un minor fatturato nei settori del commercio, legno e carta, acciaio e olio minerale.

Il raccolto di barbabietole da zucchero nel 2011 ha superato tutte le aspettative, con FFS Cargo che ha trasportato ben 975 000 tonnellate di barbabietole alle fabbriche per la lavorazione. Nel Cantone Turgovia, FFS Cargo ha inoltre effettuato un maggior numero di trasporti di barbabietole nel traffico locale. Il settore edile è cresciuto grazie alla più intensa attività di costruzione nei settori ferroviario e stradale. Le previsioni di questo settore per il 2012 sono però un po' più contenute.

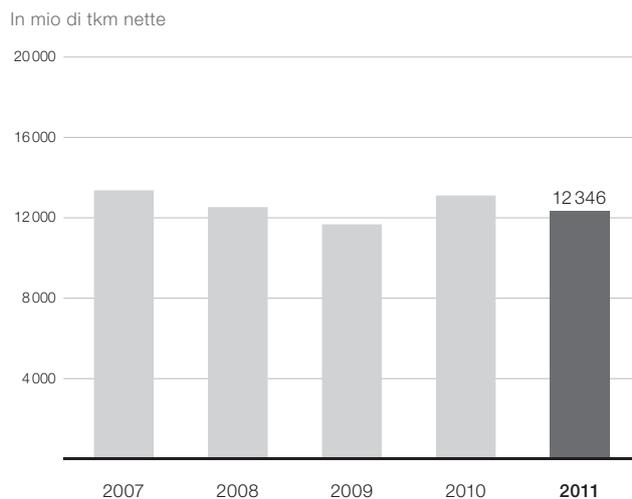
La situazione valutaria ha messo sotto forte pressione anche l'industria del legno e della carta, fortemente orientata all'esportazione. La chiusura di uno stabilimento e un fallimento hanno quindi determinato un sensibile calo dei trasporti e del fatturato per FFS Cargo. E un altro stabilimento chiuderà a breve.

Nel secondo semestre l'annunciato rallentamento del settore dell'acciaio si è fatto sentire soprattutto nelle esportazioni e nel traffico di transito verso l'Italia, dove le quantità trasportate sono diminuite sensibilmente rispetto all'anno precedente. In particolare nelle regioni di confine il commercio risente delle maggiori importazioni dirette, con ripercussioni negative sul traffico interno. Anche l'interruzione di un mese della navigazione sul Reno a causa di una nave in avaria ha comportato una riduzione delle quantità trasportate. Per quanto riguarda l'olio minerale, il quarto trimestre ha confermato una situazione di estrema debolezza: a causa dell'inverno mite verso la fine del 2011, sono infatti stati effettuati relativamente meno trasporti di olio combustibile.

L'attività internazionale riparte da zero.

Nel suo anno di esordio, SBB Cargo International si è presentata sul mercato con offerte snelle. La concentrazione strategica sulle prestazioni di trazione è stata realizzata in modo mirato d'intesa con i clienti. L'anno è stato caratterizzato dall'euro debole e da eventi ferroviari straordinari, come l'incendio nella galleria del Sempione e l'incidente a Müllheim, in Germania, in prossimità di Basilea. Insieme a uno sbarramento di tratta per interventi di manutenzione tra Luino e Gallarate, tutto questo ha prodotto un calo del fatturato nell'ordine di CHF 4 mio, con circa 350 treni che non hanno potuto circolare. SBB Cargo International ha inoltre subito perdite a seguito della liquidazione dell'operatore del trasporto combinato Intercontainer-Interfrigo (ICF) nel gennaio 2011. Anche l'instabilità dell'eurozona ha avuto ripercussioni sulla situazione dei

Andamento delle tonnellate-chilometro nette



trasporti: l'andamento economico positivo della Germania è stato controbilanciato dalla situazione estremamente stagnante in Italia settentrionale. Nel 2011 SBB Cargo International ha realizzato una prestazione di trasporto pari a 6945 mio di tonnellate-chilometro nette, raggiungendo così una quota di mercato nel traffico transalpino corrispondente al 12,9 per cento. Facendo capo al pacchetto destinato ad attenuare l'impatto del franco forte, l'Ufficio federale dei trasporti ha erogato altri CHF 21 mio per il traffico combinato, di cui CHF 7,9 mio sono andati a SBB Cargo International. Come previsto nel business plan originario, nel 2011 – anno della sua costituzione – il risultato di SBB Cargo International è rimasto negativo nell'ordine di CHF -2 mio.

Nel 2011 SBB Cargo International si è concentrata sulla creazione della nuova impresa e sull'attuazione del concetto d'esercizio. Le sue mansioni sono state centralizzate nella nuova sede a Olten e l'esercizio è stato avviato come da programma. All'inizio di luglio 2011 SBB Cargo International ha ottenuto dall'Ufficio federale dei trasporti l'autorizzazione per l'accesso alla rete e l'attestato di sicurezza per la Svizzera, in virtù dei quali può ora essere considerata a tutti gli effetti un'impresa di trasporto ferroviaria (ITF) autonoma e perfettamente funzionante. Oltre che in Germania e in Italia, l'impresa può fornire

prestazioni di trasporto sotto la propria responsabilità anche in Svizzera.

Traffico merci transalpino.

I volumi trasportati da FFS Cargo attraverso la galleria del San Gottardo e del Sempione sono leggermente calati nel 2011 rispetto all'anno precedente, scendendo del 2,3 per cento a 13 mio di tonnellate nette. Tale flessione è imputabile principalmente all'andamento negativo dell'asse del San Gottardo (-6,1 per cento), a fronte di una crescita del 14,8 per cento sull'asse del Sempione. Con lo scorporo di SBB Cargo International e la concentrazione sul traffico combinato e a treni completi, il portafoglio trasporti è stato riorganizzato in maniera ponderata. Al contempo, il ritiro delle ferrovie italiane dal traffico a carri completi ha prodotto conseguenze negative sul traffico di transito a carri completi attraverso Chiasso. Dopo un'ulteriore crescita significativa del traffico combinato nel primo semestre, i volumi sono crollati nel secondo semestre a causa dell'andamento congiunturale e soprattutto del rallentamento dell'economia in Italia settentrionale. Nel 2011 il traffico combinato è quindi cresciuto soltanto del 3,3 per cento, raggiungendo quota 8,8 mio di tonnellate nette (2010: 8,5 mio di tonnellate nette). Nel 2011 la quota di mercato di FFS Cargo sul traffico merci transalpino attraverso la Svizzera è stata pari al 43,4 per cento (2010: 47,6 per cento).

Innovazioni per un futuro ecologico e sostenibile.

FFS Cargo agisce in modo sostenibile e porta avanti il proprio sviluppo attraverso offerte innovative. Nel periodo in esame ha per esempio avviato l'esercizio di prova della moderna locomotiva di manovra del tipo Eem 923 con trasmissione ibrida. Da marzo 2012 le 30 locomotive ordinate entreranno gradualmente in servizio. FFS Cargo risparmierà così annualmente 4000 tonnellate di CO₂, fornendo un ulteriore contributo alla riduzione delle emissioni di CO₂. Incrementerà inoltre la disponibilità della flotta e ridurrà al contempo i costi di esercizio e di manutenzione.

Per migliorare ulteriormente il bilancio di CO₂, FFS Cargo ha lanciato nel 2011 il premio ambientale «prix éco», cui si sono candidati oltre 500 clienti. In collaborazione con l'organizzazione non profit myclimate, nel febbraio 2012 saranno premiate le imprese che nel corso del 2011 sono riuscite a risparmiare più CO₂ rispetto all'anno precedente grazie al trasporto con FFS Cargo. Già dal 2009 la ferrovia merci svizzera allestisce rapporti sulle emissioni individuali dei clienti, con indicazione del consumo energetico, dell'emissione di inquinanti e dei

risparmi nel traffico merci. In collaborazione con myclimate, FFS Cargo offre trasporti merci a zero impatto climatico.

Sulla ferrovia ecocompatibile punta anche il produttore di acqua minerale Aproz: 50 anni fa, il 4 luglio 1961, fu inaugurato il ponte sul Rodano, che permise il collegamento della fabbrica Aproz con la rete ferroviaria. Da allora l'impresa Migros trasporta la sua acqua minerale proveniente dalle fonti delle Alpi Vallesane con FFS Cargo. Si stima che negli ultimi 50 anni lungo il ponte sul Rodano siano transitati 150 000 carri ferroviari con circa 4,2 miliardi di litri di bevande. Questo trasporto ferroviario ha fatto risparmiare alla Svizzera l'emissione di 58 000 tonnellate di CO₂. Grazie a una campagna di marketing comune, le prestazioni di FFS Cargo sono state presentate per la prima volta direttamente ai consumatori.

A livello internazionale rimane salda la tendenza all'uso dei container e l'importanza delle soluzioni di trasporto combinato cresce di conseguenza. Secondo le previsioni, i volumi trasportati dovrebbero addirittura raddoppiare entro il 2030. Per poter continuare a trasportare tali volumi su rotaia, FFS Cargo investe nello sviluppo dell'infrastruttura necessaria. Con i terminal di Limmattal e di Basilea Nord, FFS Cargo intende realizzare un collegamento efficiente tra la Svizzera e i porti del nord, sia su nave che su rotaia. Per il traffico interno entreranno in funzione nel 2012 i nuovi punti di trasbordo di Cadenazzo e Rothenburg. A partire da gennaio 2012 un treno navetta è in circolazione da Dietikon a Renens.

La puntualità d'esercizio dei treni FFS Cargo in Svizzera è aumentata.

Lo scorso anno FFS Cargo ha instaurato nuovi collegamenti nell'ambito dell'alleanza Xrail con le ferrovie partner DB Schenker Rail (DBSR) e Rail Cargo Austria (RCA) e ha lanciato ulteriori servizi come il monitoraggio delle spedizioni (monitoraggio elettronico dello svolgimento della spedizione e dello stato attuale). In tal modo, il traffico a carri completi isolati nell'import/export ha potuto continuare ad approfittare di questa offensiva a favore della qualità promossa da sette ferrovie europee.

FFS Cargo ha inoltre partecipato alla transport logistic di Monaco di Baviera, la più grande fiera per il trasporto merci su strada, rotaia, acqua e via aerea che si è tenuta dal 10 al 13 maggio. In tale occasione Cargo ha puntato soprattutto sulla presentazione dei suoi valori di azienda svizzera, personale e sostenibile.

Impegno per la qualità.

FFS Cargo sottopone a valutazione la qualità delle sue prestazioni, monitorandola anche attraverso sondaggi tra i clienti. La soddisfazione dei clienti di FFS Cargo è leggermente migliorata nel corso del 2011. Un'evoluzione decisamente positiva ha caratterizzato i seguenti fattori: esecuzione dei trasporti, gestione dei carri e prodotti e servizi. Anche l'offerta e il servizio alla clientela sono leggermente migliorati. La soddisfazione in rapporto alle problematiche chiave della fatturazione e della gestione dei reclami è di nuovo lievemente diminuita dopo un incremento registrato nello scorso anno.

La puntualità d'esercizio dei treni di FFS Cargo in Svizzera si è mantenuta a un livello elevato ed è aumentata ancora leggermente, portandosi al 98,4 per cento (2010: 98,2 per cento). La puntualità dei treni internazionali continua a non essere soddisfacente, pur attestando un lieve miglioramento e giungendo al 79,9 per cento. I margini d'azione delle FFS a questo riguardo sono limitati.

Nel mese di settembre l'Associazione Svizzera per sistemi di Qualità e di Management (SQS) ha effettuato l'audit annuale di FFS Cargo e ha confermato il mantenimento di tutte le certificazioni per FFS Cargo, ChemOil, SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia. Anche SBB Cargo International con sede centrale a Olten ha ottenuto per la prima volta la certificazione ISO 9001:2008. È stata inoltre confermata la certificazione Entity in Charge of Maintenance (ECM) per FFS Cargo. Tale certificazione prevede che a ogni carro merci sia assegnato un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) e che ogni carro sia sottoposto a manutenzione conformemente al piano e ai regolamenti vigenti in materia. FFS Cargo ha assunto in questo campo un ruolo di precursore in Europa in quanto detentrica di carri merci e responsabile dell'esercizio degli impianti di servizio.

Prospettive.

Le deboli prospettive congiunturali, la probabile riconferma dell'apprezzamento del franco e le previste difficoltà economiche dell'industria svizzera richiedono da parte di FFS Cargo sforzi considerevoli per mantenere la capacità di trasporto nel

medio periodo. I tempi di coda sempre più dilatati sulla rete stradale nazionale possono contribuire positivamente al riconoscimento del valore di mercato della pianificabilità dei trasporti ferroviari, a condizione di poter garantire tracce d'orario qualitativamente e quantitativamente adeguate per il traffico merci. All'interno delle FFS si sta lavorando in questa direzione in stretta collaborazione con FFS Infrastruttura e Viaggiatori.

Nel 2012 saranno prese importanti decisioni politiche per il futuro del traffico merci su rotaia. All'interno del settore, l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha formulato un documento di posizione comune per il traffico merci interno e di transito, che è stato presentato al pubblico nel gennaio 2012 e gode del sostegno generale di FFS Cargo. Il punto qui non è tanto la concorrenza tra strada e rotaia, quanto la volontà di offrire all'economia svizzera soluzioni di trasporto efficienti, ad alte prestazioni e sostenibili anche nel lungo periodo.

FFS Cargo ambisce a offrire all'economia svizzera soluzioni di trasporto efficienti, ad alte prestazioni e sostenibili anche nel lungo periodo.

Il risanamento di FFS Cargo proseguirà nel 2012 con le misure già avviate. La rete di servizio nel traffico a carri completi sarà ottimizzata. Questi interventi saranno probabilmente conclusi nel secondo trimestre del 2012. L'intento è quello di raggiungere un risultato in pareggio entro il 2013, se l'andamento economico e la stabilità delle condizioni quadro lo consentiranno. A lungo termine bisognerà garantire il rifinanziamento del materiale rotabile. Lo sviluppo economico in Europa riveste quindi anche per FFS Cargo un'importanza fondamentale.

FFS Cargo intende attuare anche nel 2012 progetti a lungo termine, allo scopo di sostenere la crescita dei volumi in Svizzera e in Europa. L'elemento centrale è una strategia nazionale di terminal ideata dalla Confederazione, con l'inclusione dei gateway pianificati di Basilea Nord e di Limmattal. Continua lo sviluppo dei concetti per il traffico combinato interno: nel primo semestre 2012 saranno effettuati investimenti nell'infrastruttura

con le piattaforme di Cadenazzo e Rothenburg e con il treno navetta Dietikon–Renens. Con l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria si dovrà tenere conto anche delle opere per il traffico merci nell'ottica di adeguare le capacità in funzione del fabbisogno, nonché per le linee di accesso ad Alptransit.

Infrastruttura

Aumenta la domanda di tracce.

FFS Infrastruttura garantisce trasporti ferroviari sicuri e puntuali. Oltre 9000 collaboratori al servizio della clientela contribuiscono ogni giorno al funzionamento della rete ferroviaria, energetica e di telecomunicazione. Nel 2011 sono stati portati avanti importanti progetti infrastrutturali.

Le FFS sfruttano la loro rete ferroviaria con un'intensità che non conosce eguali in nessun'altra ferrovia del mondo. Il numero di tracce-chilometro (trkm) percorse sulla rete delle FFS è salito nel 2011 dell'1,0 per cento a 165,1 mio di trkm. Per ogni binario principale e al giorno sono transitati sulla rete delle FFS in media 96,3 treni (2010: 90,5), lo 0,9 per cento in più rispetto all'anno precedente. Mentre nell'anno di riferimento la domanda di tracce di FFS Viaggiatori è aumentata dello 0,9 per cento per un totale di 128,1 mio di trkm, quella di FFS Cargo ha registrato una flessione del 4,0 per cento scendendo a 21,2 mio di trkm. La domanda di tracce di terzi è invece aumentata sia nel traffico viaggiatori che in quello merci (rispettivamente dell'8,3 e del 10,4 per cento). Dal 2003 la domanda di tracce è aumentata complessivamente del 20 per cento.

Nel 2011 FFS Infrastruttura ha realizzato un risultato di segmento di CHF 72,4 mio (2010: CHF 4,8 mio), reso possibile grazie alle maggiori entrate derivanti dalla vendita delle tracce, a un più elevato contributo d'esercizio da parte della Confederazione e agli incrementi d'efficienza. I ricavi da traffico sono aumentati del 10,7 per cento a CHF 883 mio. Nel settore d'attività Rete è stato realizzato un risultato pari a CHF 47,1 mio (2010: CHF -31 mio). Nel settore d'attività Energia, gli acquisti supplementari di corrente dovuti alla minore disponibilità di acqua hanno comportato un calo del risultato a CHF 25,4 mio (2010: CHF 35,9 mio). Anche nel 2011 FFS Infrastruttura ha ricevuto pagamenti compensativi interni al Gruppo per l'ammontare di CHF 150 mio.

Nuovo sistema dei prezzi delle tracce con copertura dei costi marginali.

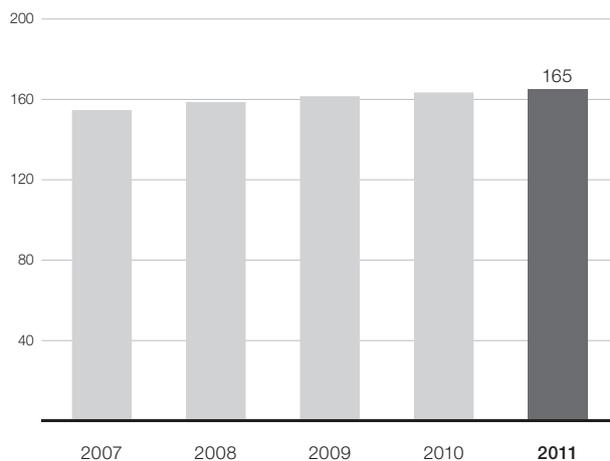
Nel 2011 il Consiglio federale ha approvato il nuovo sistema dei prezzi delle tracce, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2013. In futuro i prezzi delle tracce saranno distinti in funzione dell'ora del giorno e della qualità. Il nuovo sistema sarà maggiormente orientato alla determinante di costo, garantendo così la necessaria trasparenza. Il modello si pone l'obiettivo di fornire un contributo duraturo al finanziamento dell'infrastruttura. Attraverso il corrispettivo per le tracce, le imprese di trasporto riescono a coprire almeno i costi marginali effettivi da loro causati. Il sistema dei prezzi contiene incentivi più interessanti per lo sfruttamento delle capacità, la protezione delle tratte e dell'ambiente e una drastica riduzione dei guasti.

Rapporto sullo stato della rete.

Lo stato della rete, che viene comunicato annualmente all'Ufficio federale dei trasporti nell'ambito di un apposito rapporto, è rimasto pressoché stabile grazie all'impiego di più mezzi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente. Le crescenti prestazioni di manutenzione effettuate, in particolare nel campo dei lavori di molatura e di rinalzo ma anche sugli impianti di sicurezza, hanno migliorato la disponibilità della rete. Nel complesso, nel 2011 sono stati rinnovati circa 155 chilometri di strada ferrata, riducendo così a 36 il numero delle sezioni di rallentamento non pianificate (2010: 60). Tale circostanza ha tra l'altro consentito alle FFS di portare a destinazione i propri clienti con maggiore puntualità. Le FFS si sono prefissate di ridurre le sezioni di rallentamento a meno di 10 entro il 2015.

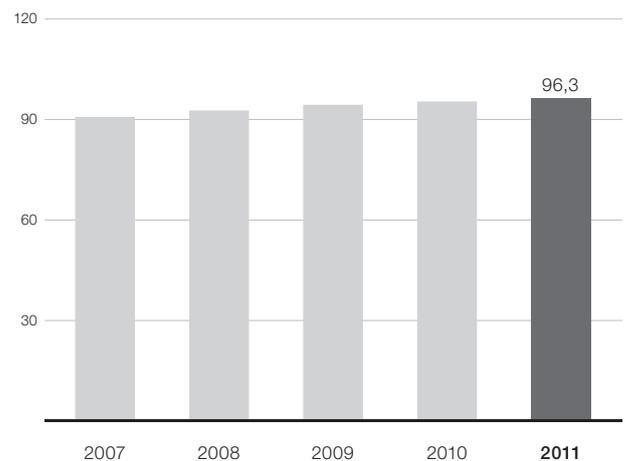
Andamento delle tracce-chilometro vendute

In mio di tracce-chilometro



Efficienza dello sfruttamento della rete

Treni al giorno per binario principale



Rete ferroviaria: spese per esercizio e manutenzione.

Per il mantenimento dell'infrastruttura esistente negli anni 2011/12 le FFS possono contare su maggiori risorse. Da un lato, i mezzi finanziari disponibili grazie ai proventi risultanti dalle tracce si sono attestati a CHF 856,8 mio, superando così la cifra dell'anno precedente (2010: CHF 771,8 mio). Dall'altro, il contributo d'esercizio della Confederazione è stato incrementato di CHF 37,6 mio. I fondi aggiuntivi vengono utilizzati per potenziare le prestazioni di rinnovo dell'armamento, di molatura e di rinalzo della strada ferrata e aumentare così la qualità della rete delle FFS.

Nell'ultimo anno il livello di soddisfazione dei Cantoni nei confronti dell'infrastruttura è cresciuto. Sono migliorati in particolare i valori relativi all'orientamento al cliente degli interlocutori, al rispetto dei costi di progetto e all'osservanza delle scadenze. Infrastruttura si impegna a pianificare l'offerta sulla base della domanda e, conseguentemente, l'infrastruttura in base all'offerta. L'unica flessione si è avuta nella trasparenza dei conteggi.

Tecnologia di protezione automatica dei treni.

Nel 2011 le FFS hanno preso importanti decisioni in materia di protezione: entro la fine del 2017 l'azienda sostituirà la protezione

automatica dei treni esistente sulla rete ferroviaria svizzera con la tecnologia ETCS standardizzata a livello europeo (Level 1 Limited Supervision). A tal fine le FFS investiranno ben CHF 300 mio. Oltre a una semplificazione nell'accesso alla rete e nel traffico transfrontaliero con l'Europa, attraverso tale iniziativa le FFS creano anche i presupposti per l'impiego di ETCS Level 2. Questo aumenterà in futuro la sicurezza, la capacità e l'affidabilità dei trasporti ferroviari. Malgrado in alcuni Paesi l'attuazione dei progetti sia in ritardo a causa di discussioni di carattere politico e finanziario (per es. Germania e Francia), l'iter pianificato e i vantaggi di ETCS Level 2 in Svizzera non subiranno particolari ripercussioni. ETCS Level 2 trova già oggi impiego con successo sulle tratte ad alte prestazioni Mattstetten-Rothrist e nella galleria di base del Lötschberg. Il sistema permette di far circolare i treni su queste tratte a una frequenza di due minuti con una velocità di 200 km/h.

Il passante di Zurigo è in perfetta tabella di marcia.

Per ampliare ulteriormente la capacità di rete e rendere più stabile l'orario globale, negli ultimi anni le FFS hanno intrapreso numerosi grandi progetti. Il passante di Zurigo lungo 9,6 chilometri sarà in futuro un elemento centrale dell'asse est-ovest del trasporto ferroviario nazionale. Questo è uno dei cantieri più complessi di tutta la Svizzera, in quanto non soltanto i lavori di

costruzione interessano il più grande nodo ferroviario del Paese, ma non devono neppure limitare l'esercizio corrente. Incrementando le capacità della stazione centrale di Zurigo, il passante renderà possibili nuove offerte nel traffico della rete celere regionale e a lunga percorrenza, come ad esempio tempi di percorrenza più brevi e collegamenti più flessibili. Allo stato attuale sono stati utilizzati CHF 1,3 mia dei CHF 2 mia totali messi a disposizione. Entro la fine del 2011 sono state realizzate tra l'altro le tappe: ampliamento di Oerlikon, galleria del Weinberg, stazione sotterranea Löwenstrasse e numerosi pilastri per la costruzione del ponte tra Altstetten e la stazione centrale di Zurigo. Seguiranno l'allestimento interno e la tecnica ferroviaria nella stazione Löwenstrasse e nella galleria del Weinberg. I lavori di ampliamento dell'area della stazione di Oerlikon sono stati avviati all'inizio del 2012. L'apertura della stazione sotterranea Löwenstrasse e della galleria del Weinberg è prevista per la metà del 2014, mentre l'inaugurazione dell'intero passante di Zurigo è fissata per la fine del 2015.

CEVA: inizia l'opera del secolo.

A quasi cent'anni dalla sottoscrizione della convenzione tra il Canton Ginevra e la Confederazione, il 15 novembre 2011 sono iniziati i lavori per il collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) che, su una lunghezza di 16 chilometri (di cui 14 in Svizzera), congiunge la stazione di Ginevra Cornavin con Annemasse, servendo cinque stazioni. La tratta si sviluppa perlopiù in sotterraneo, rendendo necessaria la costruzione di due tunnel e di diverse gallerie a cielo aperto. Con questa opera del secolo le FFS contribuiscono a potenziare la mobilità in una delle regioni più dinamiche d'Europa, alla realizzazione della rete celere franco-valdese-ginevrina e al miglioramento dei collegamenti ad alta velocità con la Francia. Le FFS apportano inoltre un contributo allo sviluppo economico della regione derivante dalla costruzione di abitazioni lungo la tratta del CEVA. I lavori di costruzione avranno una durata prevista di sei anni, anche se alcuni casi di ricorso potrebbero ritardare il progetto. I costi del CEVA, inclusi i lavori di pianificazione, ammontano a CHF 1,567 mia e sono finanziati al 55,5 per cento dalla Confederazione e al 44,5 per cento dal Canton Ginevra. Il finanziamento della sezione di tratta sul versante francese è stato assicurato in occasione dell'inizio dei lavori, ma non è stato ancora ufficialmente confermato.

Ferrovie Mendrisio–Varese (FMV).

Il nuovo collegamento ferroviario FMV assicurerà una migliore urbanizzazione e competitività del Canton Ticino. Grazie alla FMV sarà possibile in particolare estendere l'offerta per il traffico

regionale Ticino–Lombardia (TILO) anche alla regione di confine italiana del Varesotto. La FMV fa parte di un graduale ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria che raggiungerà il suo massimo obiettivo con l'inaugurazione della galleria di base del Ceneri nel 2019. Lo scorso anno sono stati compiuti importanti progressi nella costruzione di questo nuovo collegamento sia sul versante svizzero che su quello italiano. La messa in esercizio dovrebbe avvenire nel 2014 e il progetto prevede il transito di treni celeri regionali ogni 30 minuti. La futura S50 per Malpensa transiterà a cadenza oraria. Sono inoltre pianificati singoli treni RegioExpress da Lugano per l'aeroporto di Malpensa. In tal modo sulla tratta circoleranno circa 40 treni celeri regionali e alcuni RegioExpress. Sono attesi 8400 viaggiatori al giorno con una quota di pendolari pari al 53 per cento.

Galleria di base del San Gottardo: potenziamento dell'asse nord-sud.

Alla fine del 2016 entrerà in servizio la galleria di base del San Gottardo. I collegamenti ferroviari e le offerte delle FFS tra nord e sud diverranno così più allettanti e i tempi di percorrenza saranno gradualmente ridotti. La messa in servizio della più lunga galleria ferroviaria al mondo permetterà il trasporto efficiente delle merci su rotaia e favorirà lo spostamento del traffico pesante dalla gomma alla rotaia. In previsione della messa in servizio, nei prossimi anni si cercherà soprattutto di definire i concetti d'offerta e d'orario, di attuare i progetti infrastrutturali lungo le tratte nazionali d'accesso a nord e a sud e di strutturare l'organizzazione di esercizio, mantenimento e intervento. Per incarico dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) le FFS stanno inoltre elaborando un progetto preliminare per il potenziamento dell'asse nord-sud da Basilea a Chiasso per il trasporto di semirimorchi con un'altezza laterale di 4 metri. Le capacità supplementari che si verrebbero in tal modo a creare per il trasporto di merci contribuirebbero a incentivare il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. Affinché l'elemento centrale della nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi possa svilupparsi pienamente urge tuttavia il potenziamento delle linee di raccordo tedesche e italiane.

Léman 2030: il futuro mobile della regione del lago Lemano.

La regione del lago Lemano è una delle più dinamiche d'Europa. Tra il 2000 e il 2008 la popolazione è aumentata di 120000 abitanti e sono stati creati 52000 nuovi posti di lavoro. Si stima che entro il 2030 tra Losanna e Ginevra viaggerà il doppio dei passeggeri di oggi. Per soddisfare la crescente domanda, le FFS hanno intenzione di introdurre la cadenza al quarto d'ora

nel traffico regionale e di impiegare treni più lunghi con più posti a sedere. Questi miglioramenti dell'offerta presuppongono diversi adeguamenti strutturali nei nodi ferroviari di Losanna e Ginevra, come binari aggiuntivi e il prolungamento dei marciapiedi esistenti.

Rete di telecomunicazione di proprietà delle FFS.

FFS Infrastruttura è responsabile dell'esercizio sicuro e affidabile della rete di telecomunicazione di proprietà delle FFS. Questa include 5300 chilometri di cavi di linea in fibra ottica e 5000 chilometri di cavi in rame, 5000 sistemi radio analogici per la radio-trasmissione locale, del servizio lavori e di manovra, 23.500 telefoni di rete fissa e 12.000 abbonamenti di telefonia mobile. Le FFS noleggiavano a terzi capacità di rete e prestazioni.

La quota di energia sostenibile salirà a oltre l'80 per cento a partire dal 2013.

Il sistema radio mobile ferroviario GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) riveste estrema importanza per l'esercizio ferroviario: oltre alla comunicazione voce, il GSM-R funge da mezzo di trasporto per i dati ETCS, per il telecomando dei treni, per la comunicazione con gli apparecchi centrali e per la protezione automatica dei treni. L'installazione delle postazioni per antenne GSM-R lungo le linee principali è stata portata a termine nel 2011. La radio analogica del treno fino a quel momento utilizzata è così stata completamente sostituita dal GSM-R. Questo semplifica la comunicazione nell'esercizio ferroviario, oltre a eliminare i costi d'esercizio per l'impianto analogico.

Nel 2012 l'attenzione in ambito GSM-R sarà rivolta alla copertura radio per la nuova soluzione globale di comunicazione di manovra prevista per il 2013. A tal fine, nel 2012 sarà installato un altro centinaio di postazioni per antenne. La rete radio digitale di sicurezza nelle gallerie ferroviarie (Polycom) sarà collegata al sistema radio di sicurezza delle organizzazioni di soccorso dei Cantoni e del corpo delle guardie di confine entro la fine del 2013 lungo le linee principali ed entro la fine del 2016 lungo le linee secondarie.

Energia per le ferrovie.

FFS Infrastruttura produce, fornisce e distribuisce la corrente necessaria per l'esercizio ferroviario. La rete energetica alimenta tutte le linee di contatto e 13 ferrovie private. Per questo scopo FFS Infrastruttura dispone di sei centrali idroelettriche di proprietà, sei convertitori di frequenza allacciati alla rete nazionale (che convertono l'energia elettrica a 50 Hz in corrente di trazione a 16,7 Hz), 66 sottocentrali e oltre 3000 chilometri di linee ad alta tensione. Nel 2011 è stato acquistato circa l'1,8 per cento in meno di corrente di trazione del previsto, con una ricaduta positiva in termini di efficienza energetica.

Crescente fabbisogno energetico.

Le FFS ricavano la corrente ferroviaria senza emissioni di CO₂ per il 75 per cento dall'energia idrica. Per poter mantenere tale percentuale, nell'anno di riferimento sono state rinnovate le concessioni per le centrali elettriche di Vernayaz e Châtelard nel Canton Vallese. FFS Infrastruttura cerca inoltre di ottenere proroghe delle concessioni per le centrali idroelettriche del Ritom e dell'Etzelwerk. Nei prossimi anni le FFS ampliaranno la loro offerta e assorbiranno quindi ancora più corrente, un maggior fabbisogno che intendono coprire al 100 per cento con energie rinnovabili. A tal fine, nel gennaio 2012 hanno sottoscritto un contratto di fornitura con la francese Electricité de France SA (edf). Tutta la corrente che edf fornirà alle FFS a partire dal 2013 proviene dalla centrale idroelettrica di Kembs, sul Reno, situata a soli 20 chilometri a nord di Basilea. Il nuovo contratto di approvvigionamento permetterà di incrementare la quota di energia sostenibile almeno all'80 per cento a partire dal 2013. Con questa decisione le FFS soddisfano più che mai la loro ambizione di offrire una mobilità sostenibile sul piano ecologico ai loro clienti. A medio termine le energie rinnovabili andranno inoltre a sostituire la quota oggi rappresentata dall'energia nucleare.

Nell'autunno 2011 il Consiglio d'amministrazione delle FFS ha inoltre approvato il piano per il potenziamento dei convertitori di frequenza. Saranno così costruiti nuovi impianti per una potenza totale di 240 MW. L'ubicazione degli impianti dipende dalla crescita dell'offerta ferroviaria: questo spiega perché 120 MW di potenza saranno generati nella Svizzera orientale, dove serviranno a coprire il maggior fabbisogno di progetti quali l'ampliamento della S-Bahn zurighese e il passante di Zurigo. La messa in servizio avverrà con il cambiamento d'orario 2015/2016. Il secondo impianto sarà costruito nella Svizzera romanda: la realizzazione è prevista in due tappe entro il 2024 e servirà a coprire la crescita del traffico nell'agglomerato di Ginevra e nella regione del lago Lemano (Arco Lemano).

Incremento dell'efficienza e miglioramento della qualità.

Con il programma interno «Incremento dell'efficienza di Infrastruttura», FFS Infrastruttura contribuisce a garantire un finanziamento sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria. Entro il 2016 la Divisione realizzerà misure che alleggeriranno il conto economico e il conto degli investimenti, in maniera ricorrente, di almeno CHF 250 mio l'anno. Le risorse così liberate andranno a sommarsi ai fondi stanziati dalla Confederazione e ai proventi risultanti dalle tracce e saranno utilizzate tra l'altro per adottare le misure impellenti di manutenzione e per risolvere i problemi di capacità nella rete.

Nel 2011 sono stati realizzati i primi risparmi per una cifra superiore a CHF 120 mio: nell'amministrazione e nella gestione di FFS Infrastruttura si è assistito a una riduzione annuale dei costi di CHF 55 mio. Inoltre, il prezzo al metro per il rinnovo dell'armamento è stato abbassato da poco meno di CHF 2300 nel 2009 a CHF 2003, realizzando così un incremento dell'efficienza pari a CHF 40 mio. Nel settore Telecom sono stati risparmiati CHF 7 mio grazie allo sfruttamento di sinergie.

Nel 2011 FFS Infrastruttura ha ottenuto le nuove certificazioni «Business Continuity Management BCM» (BS 25999), «Management dei rischi» (ISO 31000:2009), «Management dell'ambiente» (ISO 14001) e «Sicurezza del lavoro e tutela della salute» (OHSAS 18001). Ha inoltre mantenuto con successo le certificazioni «Management della qualità» (ISO 9001) e «Saldatura» (ISO 3834-2).

Prospettive.

FFS Infrastruttura deve affrontare grandi sfide. La messa in servizio della galleria di base del San Gottardo e del passante di Zurigo, nonché l'ampliamento dell'offerta nella rete celere regionale prefigurano una svolta epocale nel potenziamento dei trasporti pubblici. Già nel 2009 FFS Infrastruttura ha lanciato un programma per promuovere il proprio sviluppo in modo mirato, allo scopo di prepararsi a queste sfide strategiche. Da allora si è organizzata lungo la catena di creazione di valore e ha definito i processi in maniera dettagliata, garantendo la massima trasparenza.

Per far fronte alla crescente mobilità, entro il 2050 dovrà investire CHF 40 mia in esercizio, manutenzione e ampliamento della rete ferroviaria. Affinché ciò sia possibile, servono ulteriori risorse. Attraverso programmi interni, FFS Infrastruttura fornisce il proprio contributo per finanziare il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

Inoltre, la nuova convenzione sulle prestazioni con la Confederazione (CP 2013–16) è ben avviata. È evidente che bisogna recuperare le carenze di manutenzione della rete ferroviaria, ma è altrettanto fondamentale eliminare i problemi di capacità affinché le prestazioni della ferrovia possano essere all'altezza dei requisiti futuri. Le FFS sono riuscite a negoziare la CP 2013–16 con l'Ufficio federale dei trasporti in modo tale da poter realizzare i progetti più importanti per i clienti.

Immobili

Risultato migliore grazie ai ricavi locativi.

Nel 2011 FFS Immobili ha ulteriormente migliorato il risultato, in particolare grazie ad un nuovo incremento dei ricavi locativi da terzi. Le FFS continuano ad ampliare costantemente il proprio portafoglio di immobili e con l'introduzione del manager di stazione mettono a disposizione dei Comuni e dei clienti un unico interlocutore.

Le FFS non sono solamente la maggiore impresa di trasporti della Svizzera, ma anche una delle principali società immobiliari. In particolare le maggiori stazioni si inseriscono nella catena globale della mobilità proponendosi ai clienti della ferrovia con un'ampia offerta di servizi e possibilità di acquisto sia prima che dopo il viaggio. Per parte loro, i negozi presenti nelle stazioni traggono vantaggio dall'elevata affluenza dei passeggeri. FFS Immobili possiede, gestisce e sviluppa circa 800 stazioni, 3500 edifici e 4000 terreni. Negli ultimi 160 anni il portafoglio è cresciuto di pari passo con le ferrovie. FFS Immobili si concentra infatti sullo sviluppo continuo delle stazioni, degli oggetti d'investimento e degli edifici di esercizio, di produzione e adibiti a uffici (la cosiddetta produzione ferroviaria).

Ricavi locativi fonte di reddito più importante.

FFS Immobili ha migliorato il risultato del segmento prima dei pagamenti compensativi portandolo a 182,5 mio (2010: CHF 173,5 mio). Grazie all'utile conseguito Immobili ha versato più di CHF 150 mio di pagamenti compensativi a FFS Infrastruttura, esattamente come nell'anno precedente. In tal modo i poteri pubblici vengono sollevati dal finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Quanto rimasto dell'utile è confluito sotto forma di interessi e ammortamenti supplementari nel risanamento della Cassa pensioni delle FFS. Assolutamente fondamentali per tale risultato sono stati i ricavi locativi da terzi, che hanno offerto sviluppi positivi grazie all'enorme domanda di sedi in posizione centrale, alla conclusione dei progetti pianificati (Aarau, Basilea SüdPark D, Bienne, TransEurope Neuchâtel, area del mercato RailCity Zurigo) e al leggero incre-

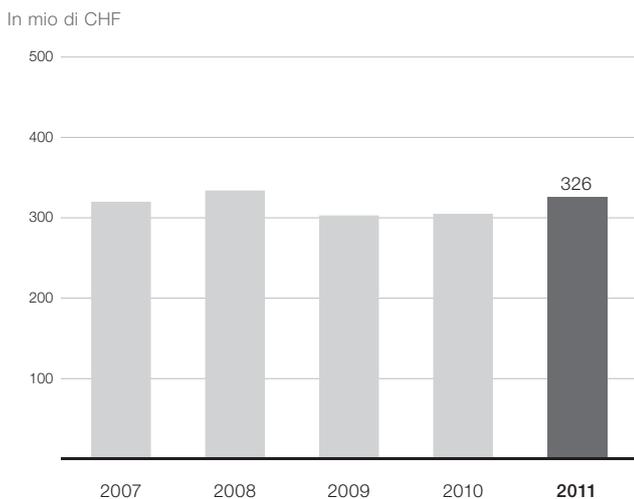
mento del fatturato verso terzi. Nel 2011 i ricavi locativi da terzi hanno infatti raggiunto CHF 326,5 mio (2010: 305,4 mio). Il risultato della vendita di immobili si è attestato a CHF 66,2 mio (2010: 82,5 mio).

La modernizzazione delle RailCity.

Le nove RailCity rappresentano interessanti centri di servizi che si integrano nel tessuto delle grandi città offrendo a viaggiatori e semplici passanti una variegata offerta di merci e servizi – fino a sera inoltrata e sette giorni su sette. Le RailCity sono oggetto di un processo di modernizzazione continuo. Per rispondere al meglio alle esigenze di acquisto dei viaggiatori, nel 2011 è stata rinnovata l'area in cui si svolge il mercato nella RailCity di Zurigo. Anche la stazione di Berna è in fase di modernizzazione, così che entro maggio 2012 le aree preposte alla vendita saranno concentrate in un'unica zona. Nell'agosto del 2011 si è conclusa la prima delle due tappe di lavoro pianificate per la RailCity di Ginevra. Oltre a trasformare gli esercizi gastronomici e commerciali si è provveduto a migliorare l'accesso ai marciapiedi e gli ingressi alla stazione. Entro il 2013 si concluderà anche la seconda tappa.

Grazie all'ottimizzazione del mix di locatari e malgrado le opere di ristrutturazione, il fatturato verso terzi di tutte le RailCity è aumentato dello 0,3 per cento rispetto all'anno precedente: un valore che supera di 1,9 punti l'indice del commercio al dettaglio della Svizzera. Questo risultato è da ricondursi da un lato all'affluenza in costante aumento nelle stazioni e dall'altro al fatto che, puntando principalmente a coprire un fabbisogno

Andamento dei ricavi locativi di terzi



quotidiano, l'offerta soffre meno della situazione congiunturale e della concorrenza. Il fatturato per metro quadrato di superficie di vendita è tuttavia lievemente diminuito.

La modernizzazione delle stazioni.

La funzione delle 550 piccole stazioni e delle circa 220 stazioni di medie dimensioni consiste essenzialmente nel garantire l'accesso dei clienti alla ferrovia. In collaborazione con le città e i Comuni, le FFS hanno definito nuovi indirizzi strategici per la configurazione di toilette e sale d'attesa, stabilendo che, ove possibile, gli ambienti sino ad oggi chiusi a causa di atti vandalici dovranno essere riaperti. Per favorire la mobilità combinata verrà inoltre ampliata l'offerta di parcheggi per biciclette e di impianti Park+Rail gestiti. Nel complesso l'offerta prevede 86 000 parcheggi per biciclette (2011: +100) e oltre 25 600 parcheggi Park+Rail su tutto il territorio svizzero. Le stazioni di medie dimensioni si arricchiranno inoltre di convenienze shop, chioschi e caffetterie, che oltre a ravvivare l'atmosfera nelle stazioni contribuiranno ad accrescere la sensazione di sicurezza di viaggiatori e passanti.

L'intervento eseguito nel 2011 per la modernizzazione e l'ampliamento dell'offerta di servizi nella stazione di Burgdorf ha comportato per esempio un investimento di CHF 3,5 mio

per le FFS. La piccola e obsoleta stazione di Horgen Oberdorf (Canton Zurigo) è stata demolita per fare posto a una nuova costruzione. Altri esempi sono la riapertura della stazione di Stein am Rhein e delle stazioni di La Chaux-de-Fonds, Morges, Palézieux, Romont e St-Maurice nella Svizzera occidentale.

I progetti realizzati hanno inoltre goduto di una vasta eco internazionale, tanto che nel 2011 le FFS si sono aggiudicate ben tre dei rinomati Brunel Awards per la ristrutturazione e la riorganizzazione del viadotto Letten nel quartiere industriale di Zurigo e per la ricostruzione completa delle stazioni di Briga e Coira. Istituiti sin dal 1985, i Brunel Awards vengono conferiti ogni due a quattro anni da una prestigiosa giuria internazionale di professionisti a progetti ferroviari che si distinguono per l'eccellenza del design e dell'architettura, e si sono ormai affermati come il più importante premio dei committenti nel settore delle ferrovie.

Pulizia significa anche sicurezza.

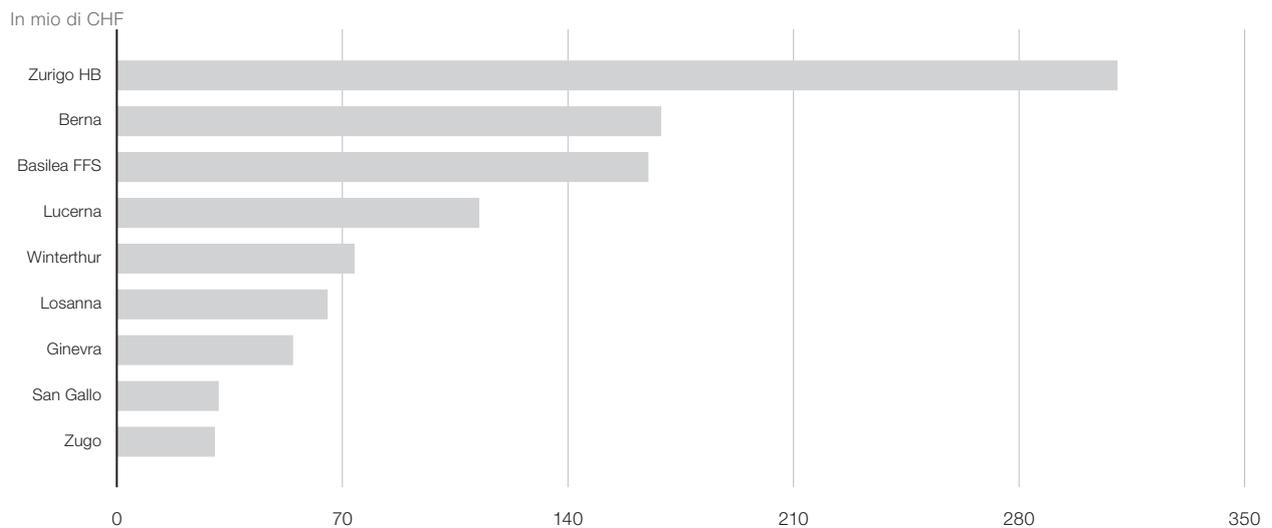
Approssimativamente la metà dei circa 750 collaboratori di FFS Immobili lavora al servizio della pulizia a FFS RailClean. RailClean svolge un ruolo fondamentale nel fare sì che i clienti delle FFS si sentano benvenuti, a proprio agio e sicuri nelle stazioni. Tra i suoi compiti rientrano tra l'altro oltre 2,3 milioni di metri quadrati di superfici da pulire ogni giorno, oltre 4800 metri quadrati di servizi sanitari e oltre 7000 cestini dell'immondizia da vuotare. Senza dimenticare la rimozione dei graffiti, le attività di custodia e il servizio invernale in particolare. Il lavoro di RailClean contribuisce inoltre enormemente alla protezione del valore degli immobili.

I progetti di stazione realizzati dalle FFS godono di una vasta eco internazionale.

Soddisfazione dei clienti.

FFS Immobili si impegna ogni anno a misurare la soddisfazione dei clienti nelle 32 maggiori stazioni. Nel 2011 oltre 6400 utenti nazionali sono stati invitati a esprimere le proprie impressioni soggettive. La soddisfazione complessiva nelle stazioni è diminuita di un punto rispetto all'anno precedente, facendo registrare 78 punti su un massimo di 100. Un risultato positivo, se si considera l'affluenza sempre maggiore nelle stazioni. Nel giugno del 2011 sono stati messi in atto circa 200 provvedimenti

Fatturati RailCity 2011



destinati a migliorare ulteriormente la soddisfazione dei clienti. Questi variano da pulizie più frequenti e dall'uso di piante per abbellire le aree interne fino ad una migliore illuminazione e alla creazione di maggiore spazio grazie all'eliminazione di oggetti inutili. Occorre comunque operare ulteriori interventi per migliorare la reperibilità dei negozi. Per i clienti, infatti, non è sempre facile individuare velocemente i negozi e gli esercizi gastronomici desiderati.

Perché introdurre un management delle stazioni.

In passato le città e i Comuni hanno criticato a vario titolo il modo in cui erano gestite le stazioni. In funzione della richiesta e del settore erano responsabili diversi interlocutori nelle varie Divisioni delle FFS. Per porre rimedio a questo problema, il 1° gennaio 2012 le FFS hanno introdotto il management delle stazioni. Il manager di stazione è il punto di contatto per qualsiasi problema dei clienti, un po' come il classico capostazione di un tempo. In tal modo anche i rappresentanti degli interessi di città e Comuni possono sempre contare su un referente pronto ad accogliere le richieste correlate alla «loro» stazione. Grazie alla valorizzazione mirata dei sottopassaggi, inoltre, anche il collegamento tra Comuni e stazione assume una connotazione più a misura di cliente.

Da area industriale dismessa a quartiere cittadino.

FFS Immobili non si occupa solamente della manutenzione delle stazioni, ma interviene anche sulle aree circostanti, rendendo più attraente il quartiere e quindi anche l'intero centro cittadino. In tal modo le FFS creano un valore aggiunto di cui non beneficiano solamente i viaggiatori, ma anche i Comuni e i loro abitanti, ai quali viene restituito un vero e proprio quartiere urbano di grande vivacità. Si crea così un nuovo spazio vitale per lavorare, imparare, abitare, fare acquisti e trascorrere il tempo libero. È per questo motivo che per lo sviluppo di tali aree viene richiesta anche la collaborazione delle autorità cittadine e cantonali. Dal canto loro le FFS vedono aumentare il valore delle loro proprietà grazie alla maggiore frequenza dei trasporti pubblici nelle zone circostanti le stazioni. Attualmente le FFS si stanno occupando della riqualificazione di circa 100 aree in tutto il Paese. Per tre di queste nel 2011 si sono realizzate importanti pietre miliari:

- **Zurigo Europaallee:** nel centro della città di Zurigo, tra la Bahnhofstrasse e i Kreis 4 e 5, su otto parcelle edificabili sta sorgendo un nuovo quartiere. Nelle parcelle A e C si sta già procedendo nella realizzazione dei fabbricati, mentre sull'area E i lavori hanno preso il via nel settembre del 2011. I primi utenti della parcella A saranno l'Alta scuola pedagogica di Zurigo e un centro commerciale, che ne

occuperanno una parte nel 2012. Complessivamente, entro il 2020 su una superficie di 78.000 metri quadrati sorgerranno 400 abitazioni, 6.000 posti di lavoro, 1.800 posti di studio, un hotel e oltre 50 negozi e ristoranti. Grazie alle aree pubbliche generosamente dimensionate l'Europaallee sarà anche un luogo in cui trascorrere il tempo libero, mentre il piano terra destinato agli esercizi gastronomici e commerciali favorirà la sua integrazione nel quartiere circostante.

- **Basilea SüdPark:** nel quartiere di Gundelding, all'estremità sud della passerella della stazione di Basilea, dal giugno del 2011 una costruzione futuristica dei celeberrimi architetti Herzog e de Meuron ospita la più grande filiale Coop del Canton Basilea Città. Nel 2012 seguiranno un centro di servizi della Banca cantonale basilese e la residenza per anziani SüdPark. Il SüdPark di Basilea è parte integrante del masterplan EuroVille, finalizzato a una valorizzazione sostenibile dell'area circostante la stazione FFS. Sul terreno adiacente, la parcella B, le FFS hanno inoltre avuto modo di avviare un ulteriore progetto di sviluppo.
- **Neuchâtel TransEurope:** a Neuchâtel è stata portata a termine la prima tappa del progetto TransEurope. In settembre la principale locataria, la Scuola professionale universitaria Arc, si è insediata nei nuovi locali all'interno dell'imponente costruzione di 12.000 metri quadrati presso il Plateau de la gare di Neuchâtel. Realizzata nel rispetto dello standard Minergie, l'infrastruttura messa a disposizione dei 1.500 studenti, degli insegnanti e dei collaboratori della scuola è un esempio di straordinaria modernità.

Uffici e posti di produzione al passo con i tempi.

Per FFS Immobili è fondamentale fare sì che tutti i collaboratori delle FFS possano lavorare in edifici di esercizio, di produzione e adibiti a uffici confortevoli e moderni. Due importanti traguardi conseguiti nel 2011 sono la posa della prima pietra per il centro servizi delle FFS WestLink a Zurigo Altstetten e l'avvio dei lavori per il nuovo edificio uso uffici delle FFS nell'area Wankdorf-City di Berna. Opportunamente collegate alla rete dei trasporti pubblici, in futuro queste due sedi permetteranno di concentrare numerosissimi posti di lavoro attualmente distribuiti nelle due città. Dalla fine del 2013 Zurigo Altstetten ospiterà infatti circa 720 collaboratori delle FFS, mentre per i circa 1.700 di Berna Wankdorf occorrerà attendere l'estate del 2014. Due degli edifici che contengono gli uffici delle FFS – tra cui la sede FFS al numero 6 della Hochschulstrasse a Berna – sono stati venduti nel 2011 al Cantone di Berna, che li utilizzerà per scopi

universitari. Una terza pietra miliare registrata nel luglio del 2011 è la festa per il completamento della struttura del futuro centro per i servizi di costruzione nel cosiddetto Kohledreieck di Zurigo, che entro aprile del 2012 ospiterà all'interno di moderni uffici 230 collaboratori di FFS Infrastruttura. In futuro tutti i servizi di intervento per gli apparecchi centrali, gli impianti di binari e le linee di contatto saranno così riuniti sotto lo stesso tetto.

Con la riqualificazione delle grandi aree intorno alle stazioni le FFS danno vita a nuovi spazi urbani.

Con il nuovo standard per le postazioni di lavoro, la gestione degli immobili aziendali (Corporate Real Estate Management) ha quindi voluto definire nuovi standard vincolanti e orientati al futuro per gli uffici delle FFS. Le postazioni di lavoro sono concepite in base al principio del multispace: superfici aperte che si alternano ad ambienti chiusi riservati al riposo, al relax e ai colloqui, come pure a zone di incontro. Queste direttive saranno applicate per la prima volta nel WestLink di Zurigo e nel Wankdorf di Berna. Creando uffici e postazioni di lavoro con queste caratteristiche, FFS Immobili sostiene l'azienda nel processo di trasformazione che le permetterà di proporsi come datore di lavoro all'avanguardia, con ambienti in cui i collaboratori possano sentirsi a proprio agio e in cui si respira una cultura aziendale moderna.

Edilizia sostenibile.

FFS Immobili persegue i propri obiettivi strategici nel rispetto della sostenibilità ecologica. Le FFS sono state il primo committente ad aderire, il 1° dicembre 2011, alla Società Svizzera per un mercato immobiliare sostenibile (SGNI). Parallelamente stanno conducendo una fase di test per le nuove costruzioni che prevede l'introduzione del «sigillo di qualità per l'edilizia sostenibile» (DGNB). Per il momento sono cinque i grandi progetti di sviluppo per i quali si è stabilito di tenere conto degli aspetti della sostenibilità e applicare il sistema di valutazione DGNB.

La certificazione verrà introdotta per la prima volta nell'ambito di un progetto pilota nella parcella di cantiere H della Europa-

alleghe di Zurigo, un vero e proprio modello di edilizia sostenibile. L'area H verrà completata entro il 2016 nel rispetto dello standard Minergie-P/Eco, e in questo senso si propone come un progetto pionieristico. Le FFS analizzeranno regolarmente le esperienze maturate con il sistema DGNB svizzero per valutarne la fattibilità e farle confluire nella pianificazione dei progetti futuri.

Ma non è solo nell'ambito delle nuove costruzioni e dei grandi progetti che FFS Immobili tiene conto delle esigenze dell'uomo e della natura, poiché anche per le opere di risanamento e ristrutturazione e per gli interventi su edifici di piccole e medie dimensioni si applicano provvedimenti finalizzati a un incremento razionale e sostenibile dell'efficienza energetica. Nell'ambito dei sistemi di riscaldamento, ad esempio, è previsto che a medio e lungo termine il gasolio sarà sostituito da gas e pellet di legno. A tale scopo FFS Immobili ha quindi introdotto nuovi standard per i sistemi di riscaldamento degli edifici di piccole e medie dimensioni.

Prospettive.

In futuro le stazioni dovranno garantire ai viaggiatori offerte migliori e ancora più facili da trovare. Gli edifici dovranno essere oggetto di una continua valorizzazione, in modo tale che la stazione si trasformi in un centro di mobilità orientato al futuro, con tutti i vantaggi che ne derivano per i viaggiatori e i negozi. Le aree circostanti saranno riqualificate per dare vita a nuovi spazi urbani di cui possa usufruire anche la popolazione. In tal modo le FFS creeranno valore aggiunto per la città. Inoltre Immobili contribuirà alla competitività delle Divisioni delle FFS e del Gruppo realizzando anche in futuro edifici di esercizio, di produzione e adibiti a uffici all'avanguardia e offrendo ai collaboratori posti di lavoro a misura d'uomo. Con la loro strategia immobiliare le FFS intendono garantire soprattutto la creazione di un valore aggiunto sostenibile grazie a ricavi ricorrenti.

Per l'ambiente

Clima e risparmio energetico.

La ferrovia è la colonna portante di una mobilità sostenibile in Svizzera. Le FFS trasportano ogni giorno oltre 977 000 viaggiatori e 195 000 tonnellate di merci all'insegna dell'efficienza energetica, del rispetto per il clima e della sicurezza. Chi viaggia in treno o fa trasportare le proprie merci su rotaia aiuta l'ambiente. Con il loro programma di risparmio energetico e protezione del clima, nonché attraverso la creazione di un management dell'ambiente esteso a tutto il Gruppo, le FFS migliorano costantemente le loro prestazioni ambientali. Per le FFS, sostenibilità ecologica significa anche accrescere la quota di energie rinnovabili, curare le superfici verdi, preservare la biodiversità, gestire i pericoli della natura e assicurare la protezione contro i rumori e le vibrazioni.

Il 2011 è stato per la Svizzera l'anno più caldo degli ultimi 150 anni. Il cambiamento climatico si è manifestato sotto forma di una durata dell'irradiazione solare superiore e di una quantità di precipitazioni inferiore alla media. L'11 marzo 2011 un violento tsunami ha devastato ampie parti della costa nordorientale del Giappone, innescando il processo di fusione nucleare nella centrale di Fukushima. Questa tragedia ha riaperto in tutto il mondo le discussioni sul futuro dell'approvvigionamento energetico. Nell'autunno 2011 il Parlamento svizzero ha deciso di abbandonare il nucleare. Ma la responsabilità per l'ambiente e le sue risorse ricade, oltre che sulla politica, anche sulle singole imprese che devono fornire il loro contributo analizzando il proprio operato e adottando un orientamento sostenibile.

Strategia della sostenibilità.

Per le FFS, la strategia della sostenibilità adottata nel 2010 costituisce la base per la creazione di valore aggiunto anche in favore dell'ambiente. Le FFS gestiscono la propria sostenibilità attraverso i nove obiettivi del Gruppo. Gli stakeholder e la Confederazione in quanto proprietaria delle FFS si aspettano che l'azienda agisca in maniera responsabile anche sul piano ecologico, incrementando così il proprio valore.

Le FFS si sono poste obiettivi ambiziosi nella loro strategia della sostenibilità, con l'intento di migliorare le proprie prestazioni ambientali. Hanno così avviato estesi programmi di misure nel campo del risparmio energetico e della protezione del clima. Già dal 2008 è in corso un programma di risparmio energetico a livello aziendale. L'obiettivo è risparmiare il 10 per cento del consumo previsto entro il 2015. Parallelamente stanno realizzando il programma per la protezione del clima, con il quale puntano a ridurre del 30 per cento le emissioni di CO₂, entro il 2020, rispetto ai livelli registrati nel 1990. I risultati dell'anno appena trascorso mostrano che il programma di risparmio energetico è in perfetta tabella di marcia. L'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂, invece, non è stato raggiunto. I motivi sono da un canto il ritardo nell'applicazione di diverse misure legate agli edifici e, dall'altro, l'aumento del consumo di diesel dei veicoli di manovra in seguito a cambiamenti nell'ambito dell'esercizio. Per il 2012 sono stati presi provvedimenti per meglio rilevare il consumo di combustibile e carburante.

Risparmiare energia e ridurre le emissioni di CO₂.

Il traffico ferroviario è il maggior consumatore di energia della Svizzera. Ed è proprio qui che intervengono le FFS, sfruttando i potenziali ancora inutilizzati di risparmio energetico. Nel 2011 le FFS sono riuscite a incrementare l'efficacia delle misure di

risparmio energetico adottate, portando il risparmio da 119 GWh (2010) a 143 GWh l'anno. Questo risultato è stato ottenuto tramite ottimizzazioni dell'esercizio, formazione dei macchinisti, migliorie tecniche dei veicoli e risanamenti degli edifici e degli impianti della tecnica ferroviaria.

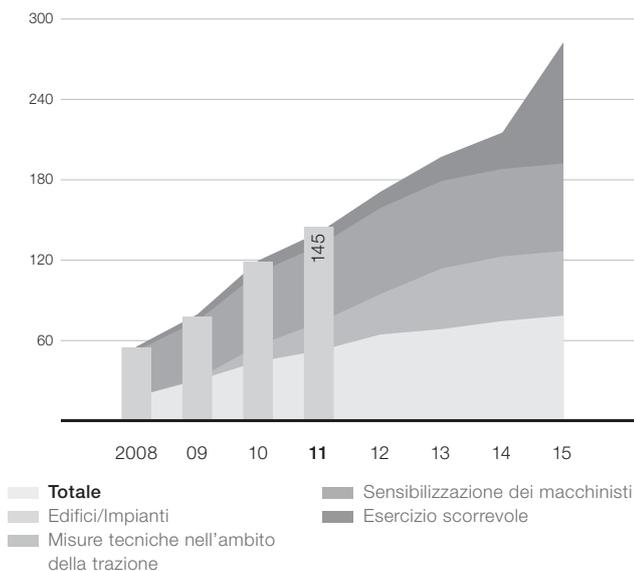
Nel complesso le FFS emettono circa 140 000 tonnellate di CO₂ all'anno. Gran parte di queste emissioni (40 per cento) proviene dal riscaldamento degli edifici. Per questo le FFS concentrano le loro misure per la protezione del clima su edifici e impianti.

Con un modello sviluppato dall'Agenzia dell'energia per l'economia (AEnEC), le FFS sfruttano le sinergie per rendere l'esercizio e gli impianti più ecologici ed efficienti dal punto di vista energetico. Nel Centro per la tecnica ferroviaria di Högendorf, ad esempio, gli esperti hanno individuato più di 100 misure da attuare entro il 2016. Lo scopo consiste nel risparmiare più di 800 MWh di energia all'anno. Nel 2011 le FFS sono state attive anche in altre officine: così, ad esempio, hanno messo fuori esercizio gli impianti di riscaldamento ad aria nello stabilimento industriale di Olten e isolato un tetto nelle Officine di Bellinzona. La sostituzione delle lampade a vapori metallici con LED nella stazione di smistamento di Limmattal o i corsi Eco-Drive per i conducenti del settore RailClean di Immobili sono altri esempi di misure per il risparmio energetico e la protezione del clima. Sempre nel 2011 le FFS hanno adottato un nuovo standard uniforme per la generazione di calore. Tale standard definisce regole valide in tutta l'azienda per la sostituzione degli impianti di riscaldamento. Le energie rinnovabili devono essere utilizzate ogniqualvolta ciò sia ritenuto ecologico ed economicamente opportuno. Nel complesso nel 2011 le FFS hanno risparmiato circa 3000 tonnellate di CO₂, ossia poco meno di 2000 tonnellate in meno di quanto auspicato. A lungo termine tuttavia le FFS riusciranno a raggiungere i loro obiettivi di riduzione di CO₂.

In quanto fornitore di soluzioni di mobilità sostenibili, l'azienda cerca anche di sensibilizzare i propri clienti verso il risparmio di CO₂. L'Ecocalcolatore FFS «Ferrovia/Auto» attivo dal 2010 sulla pagina web dell'orario FFS è stato integrato nel 2011 con dati comparativi sul traffico aereo. Con un semplice clic del mouse, i viaggiatori possono verificare quanta CO₂ risparmierebbero utilizzando il treno invece dell'auto o dell'aereo per una determinata tratta. Un viaggio in treno consuma mediamente quattro volte meno energia e genera venti volte meno CO₂ di un viaggio in auto. Il consumo di corrente per un viaggio medio in treno di una persona corrisponde, convertito, a un litro di benzina ogni cento chilometri.

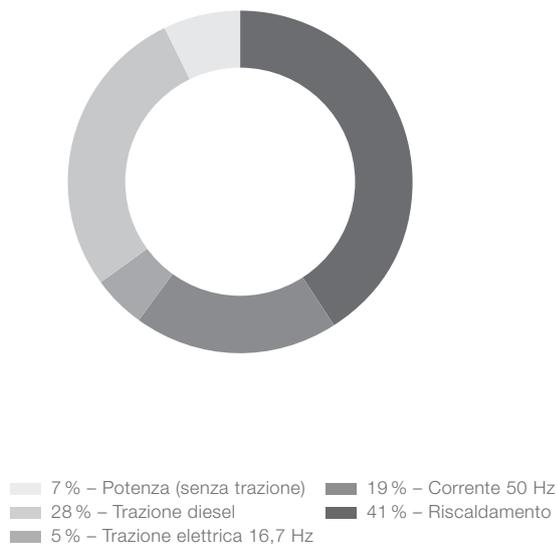
Risparmio di energia da raggiungere con il programma di risparmio entro il 2015

In GWh/anno



Emissioni di CO₂ delle FFS

Tutte le fonti energetiche, incl. l'energia grigia



Ampliamento dell'offerta con le energie rinnovabili.

Chi viaggia in treno rispetta il clima e l'ambiente. La ferrovia utilizza due tipi di corrente: la corrente ferroviaria con una frequenza di 16,7 Hz e la corrente trifase o domestica con 50 Hz. Per l'esercizio ferroviario le FFS e le ferrovie da esse servite consumano ogni anno circa 2400 GWh, pari al consumo medio annuo di circa 600000 famiglie. Circa il 75 per cento della corrente ferroviaria utilizzata dalle FFS proviene dall'energia idrica.

Nei prossimi anni all'azienda occorrerà ancora più corrente. Da un lato, diversi Cantoni hanno inasprito nelle loro concessioni le disposizioni in materia di deflussi residuali, con la conseguenza che vi è meno acqua a disposizione per la generazione di corrente. Dall'altro, l'ampliamento dell'offerta in seguito all'inaugurazione del passante di Zurigo e della galleria di base del San Gottardo determinerà un fabbisogno di energia ancora maggiore. Le FFS coprono questo maggior fabbisogno di circa 400 GWh al 100 per cento con energia rinnovabile. A tal fine, nel gennaio 2012 hanno sottoscritto un contratto di fornitura con la società francese Electricité de France SA (edf). Il volume globale di corrente che edf fornirà alle FFS a partire dal 2013 sarà prodotto dalla centrale idroelettrica di Kembs sul Reno, situata a soli 20 chilometri a nord di Basilea. Il nuovo contratto

di approvvigionamento permetterà di portare la quota di energia sostenibile almeno all'80 per cento a partire dal 2013. Con questa decisione le FFS soddisfano più che mai la loro ambizione di offrire una mobilità sostenibile sul piano ecologico ai loro clienti. A medio termine le energie rinnovabili andranno a sostituire la quota oggi rappresentata dall'energia nucleare.

L'azienda costruisce anche impianti solari, che finanzia con il rimborso della tassa sulla CO₂. Inoltre, affitta i propri tetti a terzi per la realizzazione di impianti solari finanziati privatamente. Al momento immettono energia solare nella rete gli impianti di Zurigo Altstetten e Berna Aebimatt di proprietà delle FFS nonché Zurigo stazione centrale, binario 18, e Morges in qualità di impianti di proprietà di terzi. La possibilità di affittare ulteriori superfici è in corso di accertamento alle FFS. La base è rappresentata dallo standard solare approvato nel 2011, che definisce la strategia e le responsabilità nell'azienda.

Sistema di gestione ambientale.

Nell'ultimo anno le FFS hanno compiuto un considerevole passo avanti verso l'obiettivo di introdurre in tutto il Gruppo un sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 entro il 2015. Il sistema di gestione ambientale a livello di Gruppo attuato già nel 2010 è stato sottoposto a verifica nel 2011 e ha superato

brillantemente l'esame, con il riconoscimento dei risultati eccellenti delle FFS a livello di gestione e sviluppo. La prossima certificazione è prevista per il 2013.

A livello di divisione, FFS Infrastruttura ha ottenuto nel dicembre 2011 la nuova certificazione relativa al management dell'ambiente (ISO 14001), quella per la sicurezza del lavoro e la tutela della salute e ha riconfermato la certificazione ISO 9001 relativa al management della qualità. Gli auditori hanno riconosciuto a Infrastruttura un livello elevato di management dell'ambiente e di sicurezza sul lavoro. Con i suoi circa 9000 collaboratori, nel 2011 FFS Infrastruttura ha compiuto uno sforzo considerevole per creare un sistema di gestione integrato. L'ottenimento della certificazione ISO 14001 è la riconferma di questo impegno. FFS Cargo ambisce per il 2012 alla certificazione del management dell'ambiente secondo la norma ISO 14001, nell'ambito del sistema di gestione integrato. Nel 2011, anche FFS Viaggiatori Operating ha superato con successo un audit per il mantenimento della certificazione. Un sistema di gestione ambientale dovrà essere pronto per l'intera divisione Viaggiatori entro il 2015. FFS Immobili disporrà di un simile sistema già nel 2013.

Biodiversità.

Le infrastrutture per il traffico hanno contribuito negli ultimi trent'anni, soprattutto nell'Altopiano, alla parcellizzazione degli habitat e alla distruzione di aree naturali. Questi danni sono stati compensati solo in parte tramite l'adozione di misure sostitutive. Nel complesso la superficie degli habitat naturali è in calo. La parcellizzazione di molti habitat determina un frazionamento della flora e della fauna in popolazioni isolate e di piccole dimensioni. Soprattutto nell'Altopiano le scarpate lungo le tratte ferroviarie necessitano di una manutenzione estensiva. Altrettanto importante è fare sì che animali selvatici e anfibi abbiano la possibilità di spostarsi tra i vari habitat nonostante la presenza di ostacoli come i binari della ferrovia e le autostrade.

Negli ultimi anni le FFS hanno già fatto molto in questo campo. Ne è un esempio la tratta Rapperswil–Aarau, portata a quattro binari a inizio anni Novanta. Qui il tracciato ferroviario attraversa il corridoio faunistico «Suret», uno dei più importanti di tutto l'Altopiano. Poiché due dei sottopassaggi non sono utilizzati come sperato dagli animali selvatici, le FFS intendono ottimizzarli insieme alle aree adiacenti e renderli conformi alle esigenze della fauna, con un investimento di circa CHF 9 mio entro il 2013.

Manutenzione delle aree verdi per la sicurezza ferroviaria.

Boschi, boschetti campestri e alberi sparsi confinano con gli impianti di binari delle FFS per una lunghezza di circa 1000 km. Poiché la caduta di rami e alberi potrebbe compromettere la sicurezza dell'esercizio, le aree verdi vengono sottoposte a periodica manutenzione. Oltre a 4300 ettari di bosco, le FFS sorvegliano 2600 ettari di scarpate e strisce di terreno adiacenti ai binari su una lunghezza complessiva di circa 3200 km. La loro manutenzione è un'attività permanente, che consente di mantenere i margini dei boschi ordinati e curati su lunghe tratte.

A medio termine le FFS intendono sostituire con le energie rinnovabili la quota oggi rappresentata dall'energia nucleare.

Nel settembre 2011 l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) ha sottoposto a consultazione la sua bozza per una «Strategia Biodiversità Svizzera». Al momento le FFS stanno lavorando per adeguare la loro strategia di manutenzione a nuovi requisiti. Concretamente le FFS devono verificare se le loro attuali misure per la lotta ai neofiti (piante problematiche non autoctone), la promozione della biodiversità e la cura e manutenzione dei prati secchi, delle paludi o delle aree di deposizione delle uova degli anfibi siano sufficienti. Le FFS possiedono 34 di queste superfici classificate come «prati secchi di importanza nazionale». Nell'ambito di un inventario previsto per il 2012, le FFS catalogheranno anche gli oggetti di importanza cantonale. Già oggi stanno collaborando in tal senso con i servizi specializzati cantonali e con singoli agricoltori che si occupano della manutenzione estensiva dei prati secchi.

Strategia per la protezione dai pericoli naturali e dal cambiamento climatico.

Con un'attenta strategia le FFS perseguono la protezione integrata dai pericoli naturali e dal cambiamento climatico. Le misure di protezione attuate sono efficienti dal punto di vista dei costi e garantiscono al contempo la massima riduzione dei rischi. Per la prevenzione dei pericoli naturali le FFS hanno ora introdotto anche sistemi elettronici di sorveglianza e di allarme. Tali

sistemi sono tra le misure di protezione più sostenibili insieme ai controlli effettuati sul posto dai collaboratori delle FFS.

È difficile prevedere come il cambiamento del clima influirà sui rischi legati ai pericoli della natura. Per questo le FFS puntano su una gestione previdente di tali pericoli, ipotizzando scenari

e anticipando le possibili conseguenze. Grazie a tecnologie nuove e innovative come il georadar o i dati satellitari, gli specialisti delle FFS riescono a rilevare i cambiamenti nel territorio o gli spostamenti di massi in punti particolarmente esposti e a seguirli con attenzione.

Dialogo per l'ambiente

Nel 2011 le FFS hanno intensificato il dialogo con gli stakeholder sul tema della sostenibilità ambientale. Così, a metà giugno, il Comitato clienti si è occupato per la prima volta di questo argomento. Sempre per la prima volta è stato intavolato un dialogo con gli stakeholder riguardo all'ambiente. Tale dialogo è stato corredato da un sondaggio rappresentativo condotto dalle FFS fra la popolazione in merito ai temi ambientali.

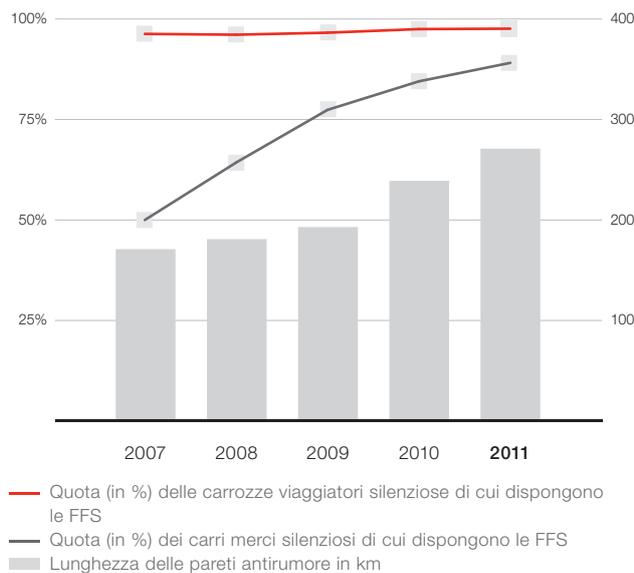
Il Comitato clienti ha espresso apprezzamento per le misure adottate dalle FFS ai fini dell'incremento dell'efficienza energetica, per l'offerta di una mobilità sostenibile e combinata nonché per la quota di energie rinnovabili nel mix della corrente ferroviaria. Esso intravede potenziali nell'abbandono dell'energia nucleare e nella sensibilizzazione dei viaggiatori alla raccolta differenziata. Per la gastronomia avanza la proposta di stoviglie riciclabili. I riscontri del Comitato clienti aiutano le FFS a rilevare ancora meglio le esigenze della clientela e ad ottenere un feedback sull'immagine ambientale.

Al dialogo con gli stakeholder hanno partecipato circa dieci associazioni ambientaliste e organizzazioni dei consumatori. Le associazioni ambientaliste hanno confermato la prestazione ecologica già ottima delle FFS, ma hanno anche espresso il desiderio di una maggiore leadership, soprattutto per quanto concerne i temi della mobilità sostenibile e dell'approvvigionamento energetico.

Anche i cittadini svizzeri intervistati in merito alla prestazione ambientale delle FFS e ai potenziali temi ambientali hanno espresso un giudizio analogo. Inoltre, gran parte degli intervistati ha sottolineato la necessità di maggiori informazioni sui temi della protezione contro i rumori e dei rifiuti. Positiva è stata la risposta alla domanda se fossero disposti a pagare di più per un viaggio alimentato esclusivamente con corrente ecologica. Le FFS stanno ora considerando di inserire speciali offerte «ecologiche».

In generale tutti gli stakeholder si sono detti a favore di una maggiore aggressività nella campagna informativa e nella commercializzazione del prodotto ecologico chiave delle FFS, la mobilità sostenibile.

Protezione contro i rumori



Il bosco come scudo di protezione naturale.

Boschi di protezione efficaci sono un bene prezioso per le FFS. Per una lunghezza complessiva di circa 340 km, i boschi proteggono la rete ferroviaria da slavine, cadute massi e altri pericoli della natura. Degli 8000 ettari di bosco di protezione, 1600 sono di proprietà delle FFS. Le condizioni in cui si trova il bosco di protezione sono determinanti per lo svolgimento della sua funzione. Soltanto un bosco fitto e ricco di specie, composto da latifoglie e conifere, offre una protezione sufficiente contro la caduta massi. E soltanto un bosco senza grosse radure è in grado di opporre una barriera efficace alle slavine.

Questa protezione ha però il suo costo. A intervalli regolari, le FFS sottopongono a manutenzione i boschi di protezione, investendo ogni anno circa CHF 2 mio. La manutenzione dei boschi avviene in collaborazione con i proprietari, nonché con la Confederazione e i Cantoni. Un ausilio importante in tal senso è rappresentato dalla guida «Continuità nel bosco di protezione e controllo dell'efficacia» (UFAM 2005). Essa garantisce che la manutenzione del bosco sia effettuata secondo criteri uniformi e riconosciuti in tutta la Svizzera. Le misure adottate a livello di bosco di protezione sono perlopiù carenti a causa della complessità del territorio e per questo ricevono un sostegno finanziario dai poteri pubblici.

Nei punti particolarmente esposti, nei quali non è possibile realizzare un bosco di protezione, si utilizzano specifiche opere di premunizione come alte reti d'acciaio o impianti di allarme, avvalendosi anche di collaboratori che effettuano perizie sul posto. Complessivamente, lo scorso anno le FFS hanno investito nella gestione dei pericoli della natura CHF 30 mio. Questa cifra comprende la manutenzione del bosco di protezione, la costruzione e manutenzione di opere di premunizione, il monitoraggio dei pericoli della natura e la cura e manutenzione delle piante nella fascia di sicurezza lungo le linee ferroviarie.

Protezione contro i rumori e le vibrazioni.

Nel 2011 le FFS hanno costruito circa 32 km di nuove pareti antirumore, portandone la lunghezza complessiva a 270 km. Nell'anno trascorso hanno inoltre sottoposto a risanamento fonico circa 850 vagoni privati del traffico merci. Già alla fine del 2010 le FFS avevano raggiunto un traguardo importante, portando a termine il risanamento fonico di circa 6500 carri merci delle FFS che potranno così continuare a circolare almeno per altri 10 anni. Dopo le carrozze viaggiatori, le FFS hanno così concluso anche il risanamento fonico dei loro carri merci. I vagoni restanti del parco di carri merci sono a basso inquinamento acustico e non necessitano quindi di alcun risanamento.

Le linee ferroviarie sono fonte di rumore e vibrazioni e sono per questo oggetto di lamentele soprattutto nelle zone abitate. Nella cornice di un progetto europeo, entro il 2013 le FFS studieranno soluzioni economiche per la protezione contro le vibrazioni per l'infrastruttura e il materiale rotabile. Dall'ottobre 2011 stanno testando il rivestimento delle traverse su una lunghezza di più di 1000 m lungo una tratta altamente sollecitata alle pendici meridionali del Giura. Il rivestimento renderà le traverse elastiche e servirà così ad attenuare le vibrazioni provocate dai treni.

Accrescere ulteriormente il vantaggio ambientale.

Quale più grande impresa di trasporto di tutta la Svizzera, le FFS sono consapevoli della loro funzione esemplare e della loro responsabilità nei confronti dell'ambiente. Per questo motivo, anche in futuro si impegneranno per migliorare la prestazione ambientale in tutta l'azienda. I clienti, infatti, apprezzano non solo l'offerta di trasporto delle FFS, ma anche l'elevata ecocompatibilità della ferrovia. Accrescere ulteriormente il vantaggio ambientale è dunque un compito e un dovere allo stesso tempo.

Per i collaboratori

Datore di lavoro responsabile e interessante.

Nel 2011 28.586 collaboratori hanno lavorato con grande impegno, giorno dopo giorno, per i clienti delle FFS. Nella loro veste di quarto datore di lavoro della Svizzera, le FFS hanno una grande responsabilità nei confronti della società. Sono un datore di lavoro interessante che porta avanti una politica del personale di ampie vedute e che attribuisce particolare importanza alla collaborazione tra le persone all'interno dell'azienda. Alla base di tale cultura ci sono quattro principi di gestione ai quali i collaboratori devono attenersi nello svolgimento del loro lavoro quotidiano. Nel 2011 le FFS hanno introdotto un nuovo sistema retributivo e di gestione del personale. Nel 2012 prenderà il via una nuova valutazione del personale, maggiormente incentrata sulla promozione e sullo sviluppo dei collaboratori. Nell'anno in esame è inoltre continuato il risanamento della Cassa pensioni.

Soltanto il buon comportamento dei collaboratori può garantire all'azienda risultati positivi nel lungo periodo. Il requisito a tal fine è una cultura imprenditoriale vissuta, fondata su una comprensione comune del sistema, dei valori, delle sfide e degli obiettivi. Negli ultimi anni le FFS hanno introdotto un cambiamento culturale. La cultura perseguita trova espressione nei principi di gestione incentrati sui quattro pilastri: «orientamento al risultato e alle prestazioni», «confronto critico e costruttivo», «affidabilità» e «know-how ferroviario». Grazie a questo supporto nell'orientamento, i collaboratori assumeranno una maggiore responsabilità personale a tutti i livelli e in futuro saranno in grado di gestire le situazioni complesse in modo migliore e mantenendo la maggiore vicinanza possibile con la clientela.

Un ruolo importante spetta ai dirigenti, i quali devono vivere i principi di gestione in maniera esemplare e trasmetterli ai loro collaboratori. Tutti i quadri delle FFS hanno aderito a tali principi e vengono valutati in base ad essi. Per garantire una comprensione comune a tutti i livelli fino alla base e per promuovere la cultura aziendale perseguita, i quadri vengono sostenuti attraverso un apposito programma in corso da circa due anni. Dopo 100 quadri di livello alto e 800 quadri di livello medio, tocca ora ai 2000 quadri base svolgere il programma culturale e prepararsi nell'ambito di 120 workshop specifici per le Divisioni a vivere i valori, gli obiettivi e altri contenuti in maniera esemplare insieme ai loro collaboratori.

Nuovo sistema retributivo.

Con l'introduzione del nuovo sistema retributivo nel 2011, le FFS hanno compiuto un importante passo avanti per diventare un datore di lavoro sempre più moderno e competitivo. Le disparità esistenti nella struttura salariale sono state eliminate e sono state stabilite condizioni d'impiego conformi alle prassi di mercato. Il nuovo sistema retributivo costituisce il fulcro del contratto collettivo di lavoro CCL 2011–2014, entrato in vigore il 1° luglio 2011 e applicabile a circa 26000 collaboratori. Ogni funzione delle FFS è stata assegnata a un livello di esigenze sulla base di un sistema di valutazione uniforme per tutta l'azienda. Lo spettro salariale per ogni livello di esigenze è orientato al mercato del lavoro ed è stato concordato con le parti sociali.

Il passaggio al nuovo sistema non ha comportato tagli al salario per nessun collaboratore. Ai collaboratori il cui salario si attesta al di sopra della soglia massima del nuovo spettro salariale continuerà ad essere garantito il salario attuale. La garanzia

varrà almeno per tutta la durata del CCL, quindi fino alla fine del 2014. La maggioranza dei collaboratori si è detta d'accordo con il nuovo sistema salariale già al primo tentativo.

Nuova valutazione del personale.

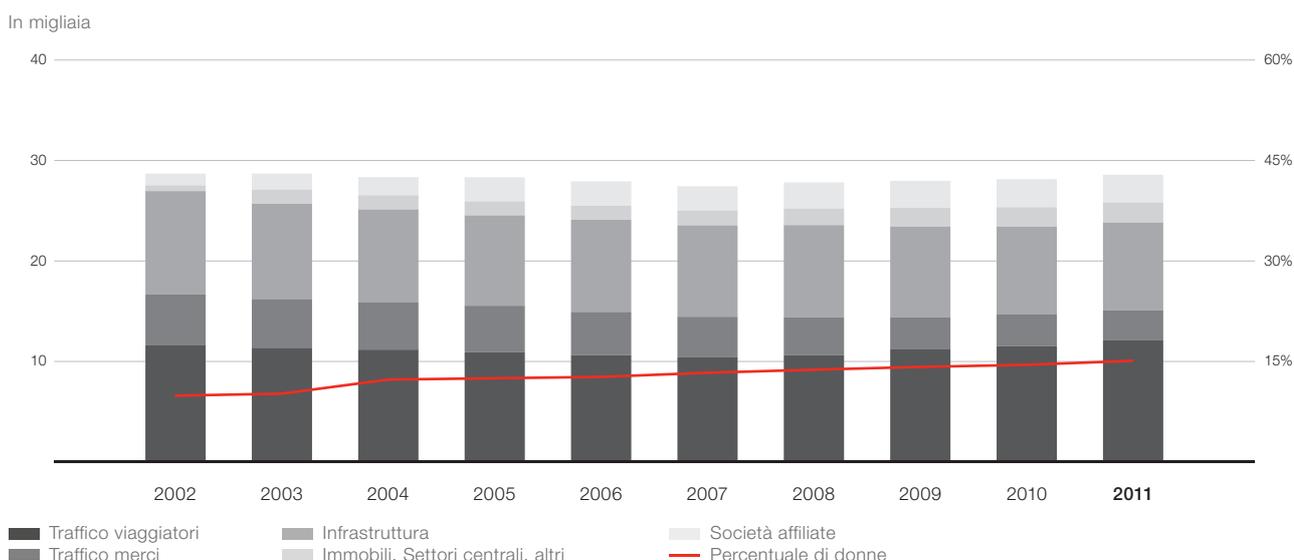
Dal 2012 è stata inoltre introdotta una nuova valutazione del personale per i collaboratori soggetti al CCL; i collaboratori delle FFS possono ora avvalersi di un moderno strumento online di gestione e sviluppo. I collaboratori ricevono così un chiaro orientamento sulle competenze, legate al livello di esigenze, in base alle quali saranno valutati in futuro. La nuova valutazione del personale rafforza anche in maniera uniforme la gestione attraverso gli obiettivi come pure lo sviluppo e la promozione dei collaboratori attraverso l'adozione di misure vincolanti.

Soddisfazione del personale: gettate le basi per migliorare.

Collaboratori soddisfatti e motivati sono un fattore di successo centrale per le FFS. La soddisfazione del personale viene quindi regolarmente valutata tramite rilevamenti completi condotti ogni due anni. Negli anni intermedi, come nel 2011, le FFS rilevano la soddisfazione del personale sotto forma dei cosiddetti barometri della situazione. Lo scorso anno 1000 collaboratori e collaboratrici scelti a caso sono stati intervistati in merito alla loro soddisfazione in tre diversi momenti nell'arco dell'anno.

Nel 2011 la soddisfazione generale dei collaboratori si è stabilizzata, attestandosi di due punti al di sopra del 2010 con valori compresi tra 60 e 100 punti. Un risultato tutt'altro che scontato alla luce dell'introduzione del nuovo sistema retributivo, della riduzione pianificata dei costi strutturali e amministrativi e delle varie ristrutturazioni in corso. I barometri della situazione hanno mostrato che le misure adottate dopo il sondaggio del personale 2010 stanno prendendo piede. Le iniziative hanno riguardato soprattutto i settori della gestione nonché della comunicazione e informazione. La Direzione del Gruppo attribuisce importanza al confronto tra i dirigenti e i collaboratori e lei stessa come pure i quadri di livello alto hanno cercato maggiormente il dialogo diretto con le collaboratrici e i collaboratori sotto forma di evening briefing, visite presso la base e nuovi canali di comunicazione. Le affermazioni rilasciate dai collaboratori in occasione dei tre barometri della situazione confermano che sono stati toccati i temi giusti. Le basi per un miglioramento duraturo sono quindi gettate. Le misure hanno però bisogno di tempo e devono continuare ad essere attuate con coerenza per sortire l'effetto desiderato. Ulteriori informazioni al riguardo saranno raccolte nell'autunno 2012, quando le FFS effettueranno un nuovo

Numero di collaboratori



rilevamento completo intervistando tutti i collaboratori. Vista la fase di trasformazione che sta attraversando l'azienda, sarà tuttavia necessaria un'intensa e prolungata opera di delucidazione e convincimento da parte di tutti i livelli dirigenziali.

Vivere e intensificare il partenariato sociale.

Le FFS sostengono il partenariato sociale. Curano uno scambio attivo con le parti sociali e apprezzano il contributo importante dei sindacati, delle federazioni e commissioni del personale. L'obiettivo comune è salvaguardare nel lungo periodo la salute e la competitività delle FFS. Nel 2011 le FFS hanno lavorato con le parti sociali alla comprensione di base comune. Nell'ambito di workshop con i sindacati, i partecipanti si sono confrontati sulle sfide delle FFS, sugli obiettivi del Gruppo e sulla necessità d'intervento urgente. Si sono occupati inoltre del modello di gestione e hanno imparato a conoscere i principi di gestione delle FFS.

Un autentico partenariato sociale implica che i collaboratori prendano parte alla definizione delle condizioni di lavoro. Alle FFS questo avviene dal 2001 nell'ambito delle commissioni del personale (CoPe) delle Divisioni e del Gruppo. Allo scopo di professionalizzare lo scambio di idee e pareri sancito dal CCL, le FFS hanno elaborato insieme alle CoPe un nuovo modello di gestione che è stato implementato nel 2011.

Le trattative salariali come metro di misura.

Il rapido accordo raggiunto nel quadro delle trattative salariali dimostra quanto entrambe le parti siano consapevoli dell'importanza di una gestione responsabile delle risorse umane e finanziarie delle FFS. Anche nel 2011 sono state effettuate riorganizzazioni fondamentali secondo una procedura definita di comune accordo con le parti sociali. Le associazioni del personale sono state coinvolte per tempo e hanno così potuto dare il loro contributo nel processo di consultazione, accompagnando le riorganizzazioni in modo costruttivo.

Più posti di lavoro.

Per il quarto anno consecutivo le FFS hanno assunto più collaboratori rispetto all'anno precedente. Nel 2011 hanno dato lavoro a 28.586 persone¹, 443 in più rispetto ai 28.143 collaboratori impiegati presso le FFS nel 2010 (+1,55 per cento). A confronto con l'anno precedente l'organico è cresciuto in tutti i settori, ad eccezione di FFS Cargo.

Dai diversi segmenti emerge un quadro eterogeneo. L'organico del traffico viaggiatori è cresciuto di 417 posti, soprattutto nel personale dei treni e di locomotiva, come pure tra gli addetti agli acquisiti strategici. Presso Infrastruttura sono stati assunti 66 collaboratori nei settori progetti, tecnologia degli impianti e

¹ Numero medio delle persone occupate nel 2011, convertito in impieghi a tempo pieno.

manutenzione. Immobili ha invece registrato un aumento di 12 collaboratori. Nel traffico merci il numero dei collaboratori è diminuito di 112 posti per effetto della ristrutturazione del settore e degli incrementi di produttività associati. Nelle società affiliate il numero di collaboratori è sceso di 42, a causa del passaggio della Polizia dei trasporti FFS alla divisione Viaggiatori.

La percentuale di collaboratori stranieri nel 2011 si è attestata al 12,3 per cento ed è quindi rimasta pressoché invariata rispetto all'anno precedente (11,9 per cento). Nel 2007 la percentuale di lavoratori stranieri era pari al 10,5 per cento. L'aumento degli ultimi anni è da ricondurre alla quota crescente di collaboratori altamente qualificati provenienti dall'estero. Le FFS hanno un organico cosmopolita: nel 2011 i clienti sono stati assistiti da collaboratori appartenenti a più di 80 nazionalità diverse.

Le pari opportunità come dato di fatto.

Le pari opportunità rivestono un'importanza fondamentale per le FFS. Dall'aprile 2011 Jeannine Pilloud è la prima donna membro della Direzione del Gruppo. Nel 2011 il 15,1 per cento dei collaboratori delle FFS erano donne (2010: 14,5 per cento). Il CCL FFS sancisce che l'azienda non tollera alcuna discriminazione.

Le FFS si sono prefisse inoltre l'obiettivo di accrescere la femminile tra i quadri. Nel 2011 sono così state reclutate sette donne nelle funzioni di quadri superiori. La quota è così passata dal 11,4 al 14,9 per cento. Una checklist assicura che il Management Development si svolga nel rispetto della parità di genere. Le potenziali donne quadro vengono inoltre incentivate e sostenute in maniera mirata attraverso un programma di mentoring.

Cassa pensioni: sulla via del miglioramento.

Nonostante le turbolenze sui mercati finanziari, le FFS hanno compiuto un passo avanti verso il risanamento della loro Cassa pensioni. Il grado di copertura al 31.12.2011 è pari al 96,4 per cento, rispetto al 91,7 per cento dell'anno precedente. Una Cassa pensioni solida e totalmente finanziata è un importante fattore di successo sul mercato del lavoro.

Nel 2011 la situazione della Cassa pensioni delle FFS (CP FFS) è migliorata grazie al contributo federale per l'ammontare di CHF 1,148 mia. Il passo decisivo è avvenuto a marzo 2011 con l'approvazione del Consiglio nazionale. Anche le FFS e i collaboratori partecipano al risanamento. Dal 1999 l'azienda e i dipendenti hanno destinato al risanamento rispettivamente CHF 2,64 mia e CHF 502 mio. Soltanto nel 2011 l'importo versato da assicurati e datore di lavoro ammontava a CHF 180 mio.

Il risanamento della CP FFS dev'essere portato avanti in maniera costante. Nell'interesse di un finanziamento durevole, nell'anno in esame si è inoltre deciso di adattare le basi tecniche alla crescente aspettativa di vita e ai bassi livelli dei tassi. La CP FFS è stata dunque una delle prime casse pensioni ad abbassare il tasso tecnico al 1° ottobre 2012 dal 3,5 al 3 per cento e l'aliquota di conversione dal 6,515 al 5,848 per cento. Per gli assicurati, queste misure sono legate a riduzioni delle prestazioni. Le conseguenze per gli assicurati attivi sono attenuate da un accredito di vecchiaia una tantum. Inoltre le FFS hanno concordato con le parti sociali di ammortizzare in maniera durevole la riduzione delle prestazioni: dal 1° ottobre 2012 le FFS incrementeranno del 2 per cento i loro contributi di risparmio come datore di lavoro a favore di tutti gli assicurati.

In occasione del «Ladies' Day», le FFS hanno illustrato alle donne interessate le diverse possibilità di passaggio da una posizione all'altra all'interno dell'azienda. Che la professione di macchinista non sia un dominio riservato agli uomini lo dimostra l'anniversario «20 anni di macchiniste alle FFS» che è stato celebrato nel mese di novembre. In proposito è stato pubblicato anche un volume intitolato «Weichenstellung Zukunft» (Tracciare la via verso il futuro), nel quale 14 pioniere raccontano come hanno vissuto l'approccio con le professioni delle FFS che in passato erano riservate esclusivamente agli uomini. Attualmente alle FFS sono impiegate 71 macchiniste.

Coniugare lavoro e vita privata.

Le FFS promuovono anche la coniugabilità tra vita privata e lavoro. Poiché sul mercato del lavoro si registra un fabbisogno crescente di posti a tempo parziale e le FFS necessitano ad esempio di più personale di locomotiva, nell'agosto 2011 è stata avviata a Zurigo Altstetten una nuova classe di formazione per macchiniste e macchinisti con grado di occupazione al 60 per cento. La formazione dura sei mesi in più rispetto ai dodici mesi abituali. Contenuti e requisiti sono però identici. In seguito le FFS offriranno al giovane personale di locomotiva un'occupazione al 50-80 per cento. Attualmente circa 400 dei 2451 macchiniste e macchinisti del traffico viaggiatori lavorano a tempo parziale, i più con grado di occupazione dell'80 e del 90 per cento.

Per meglio conciliare lavoro e famiglia, le FFS hanno partecipato alla cura dei figli a livello sia di consulenza che finanziario. Nel 2011 366 collaboratori (2010: 327) hanno ricevuto un sostegno finanziario e 75 bambini hanno trovato posto negli asili nido convenzionati dalle FFS.

Le FFS si impegnano anche in favore di moderne forme di lavoro che aiutino a conciliare meglio il lavoro e gli impegni familiari. Una soluzione importante è ad esempio la possibilità di lavorare da casa. Le FFS sono state lo sponsor dell'«Home Office Day 2011» nazionale.

Richieste crescenti nei confronti del marketing del personale.

Il marketing del personale sta acquistando rapidamente importanza per effetto della mancanza di personale specializzato qualificato. Ma anche la struttura dell'età dei collaboratori delle FFS comporta nuove sfide. Nei prossimi 15 anni, il 35 per cento circa dei collaboratori lascerà le FFS per raggiunti limiti di età. Per sostituirli dovranno essere assunti circa 9000 nuovi

collaboratori. Dal 2009 le FFS perseguono dunque una strategia di marketing del personale e nell'anno in esame hanno sperimentato nuove modalità di reclutamento. Per assumere 200 nuovi agenti del treno hanno girato un video promozionale relativo a questa figura. FFS Cargo sta facendo lo stesso per le professioni base della produzione, anche su «YouTube». Per quanto concerne il marketing presso le scuole universitarie, nel 2011 le FFS hanno partecipato a 16 eventi prevalentemente nazionali. Secondo l'Universum Professional Survey, il gradimento delle FFS continua a essere elevato in particolar modo presso gli ingegneri. In questa categoria, infatti, sono balzate dal terzo posto dello scorso anno al secondo posto.

La formazione diventa un fattore di successo strategico.

La formazione professionale di base nel Gruppo FFS include circa 20 tirocini professionali. Su un totale di 1300 apprendisti FFS all'anno, circa la metà conclude un tirocinio commerciale (incluso lo stage di maturità professionale). Circa 700 formatori professionali e pratici consigliano, assistono e valutano gli apprendisti nello studio e nel lavoro di tutti i giorni: anche nel 2011 la quota di tirocini conclusi è stata decisamente elevata, con il 97,3 per cento, mentre la quota di tirocini interrotti si è mantenuta bassa al 4,3 per cento.

Le FFS promuovono la coniugabilità tra lavoro e famiglia.

La formazione professionale delle FFS viene svolta in collaborazione con il partner per la formazione «login». I presupposti strategici, organizzativi e specifici di marketing per una gestione della formazione professionale orientata alle esigenze sono stati ulteriormente sviluppati nel corso degli ultimi due anni: concezione direttrice, intesa qualitativa, modello organizzativo e delle persone di riferimento sono stati discussi da circa 400 formatori pratici in occasione di un evento della formazione professionale tenutosi per la prima volta nel 2011.

Nel campo della formazione continua le FFS hanno tenuto nell'anno in esame 215 seminari in materia di dirigenza, gestione dei progetti, comunicazione, personalità, formazione e management. 18 collaboratori hanno affrontato un programma Trainee, 89 nuove leve hanno frequentato il Talent Program e 22 quadri hanno seguito il programma FFS di General Management.

Principi di gestione

Orientamento al risultato e alle prestazioni

Operiamo in modo orientato all'effetto e ci facciamo guidare da un continuo equilibrio tra qualità/puntualità, sicurezza e redditività.

Ricerchiamo, trasmettiamo, concordiamo e promuoviamo obiettivi ambiziosi e contributi per raggiungere gli stessi.

Controlliamo noi stessi, affrontiamo autonomamente compiti e progetti nell'ambito degli obiettivi e li mettiamo in atto.

Stabiliamo e focalizziamo le priorità e definiamo le tappe.

Gestiamo con senso di responsabilità il denaro pubblico e l'ambiente.

Utilizziamo le competenze giuste al posto giusto, promuoviamo e richiediamo queste competenze.

Contribuiamo alla capacità competitiva della Svizzera e all'attrattiva del nostro Paese.

Confronto critico e costruttivo.

Ci impegniamo, parliamo apertamente e direttamente degli argomenti e ci battiamo per trovare buone soluzioni.

Mettiamo in atto concetti, piani e soluzioni in modo rapido e coerente.

Forniamo ed esigiamo un feedback con coraggio e consapevolezza; solo in questo modo possiamo migliorare continuamente (PMC).

Promuoviamo un rapporto rispettoso, professionale ed equo con gli altri, supportato dalla stima reciproca.

Comunichiamo in modo attuale e comprensibile.

Affidabilità

Prendiamo sul serio le responsabilità e collaboriamo per raggiungere gli obiettivi.

Manteniamo le nostre promesse, possiamo fidarci gli uni degli altri.

Anticipiamo, riconosciamo e risolviamo i rischi.

Diamo importanza alla trasparenza come presupposto per una collaborazione basata sulla fiducia.

Ci adoperiamo per un tempestivo scambio di informazioni con i nostri stakeholder.

Know-how ferroviario.

Comprendiamo il sistema ferroviario e la sua tecnologia in tutta la loro complessità e, dove possibile, cerchiamo di semplificarli.

Gestiamo, facciamo funzionare e sviluppiamo ulteriormente la ferrovia per i nostri clienti (prestazioni integrate di primissimo livello).

Sfruttiamo le nostre esperienze, le condividiamo tra noi per creare nuovo know-how.

Miglioramento continuo.

Le FFS si considerano anche un'organizzazione che apprende e che diventa sempre migliore e più efficiente. Per questo, nell'anno in esame il cosiddetto processo di miglioramento continuo (PMC) è stato ulteriormente radicato nell'azienda. Ne sono la dimostrazione i «PMC Awards» conferiti per la prima volta nel 2011 a titolo di riconoscimento per le prestazioni di miglioramento eccellenti. Un team di FFS Cargo è ad esempio riuscito a ridurre l'acquisto di prestazioni. Un team di FFS Viaggiatori ha invece incrementato le vendite di abbonamenti metaprezzo con carta VISA. Un team di FFS Infrastruttura ha ottimizzato la sostituzione dei cavi nel settore aziendale Manutenzione.

Le FFS si considerano un'organizzazione che apprende e che diventa sempre migliore e più efficiente.

Le FFS investono nella concorrenzialità dei loro collaboratori sul mercato del lavoro.

Le FFS hanno una grande responsabilità sociale nei confronti dei loro collaboratori, della quale si fanno pienamente carico. Conformemente al CCL non licenziano nessuno per ragioni economiche, bensì sostengono i collaboratori attraverso il Centro per il mercato del lavoro (AMC). Nell'ambito del nuovo orientamento professionale, nel 2011 hanno incrementato i loro sforzi di prevenzione trovando per tempo le soluzioni appropriate. Nel quadro di un progetto pilota, hanno raccolto esperienze con lo strumento della «borsa lavori» nell'ambito della riorganizzazione di Cargo. La «borsa lavori» si è affermata e ha contribuito a trovare lavoro a un numero maggiore di collaboratori.

Oltre all'accompagnamento dei collaboratori rimasti senza posto di lavoro, il Centro per il mercato del lavoro propone dal 1° gennaio 2011 un assortimento di offerte ancora più vario. Sono incluse tra l'altro offerte per l'accertamento della situazione professionale, verifiche dell'idoneità al mercato del lavoro per gli ultraquarantenni, consulenza sulla carriera e sulla formazione e servizi di nuovo collocamento. Le FFS intendono raddoppiare il numero di posti reintegrati con «anyway-solutions» da 60 a 120 al massimo e creare altri 100 posti di lavoro di nicchia nelle

Divisioni. Presso «anyway-solutions» sono assunti i collaboratori che per ragioni di età o di problemi di salute non possono più occupare la loro posizione iniziale. Nella nuova attività essi vengono impiegati tra l'altro per la pulizia dei tessili o per lavori di selleria e rimangono a disposizione come collaboratori delle FFS.

Nel 2011 con «Jobin», il programma per gli ex apprendisti disoccupati, le FFS hanno offerto un totale di 50 stage retribuiti per la durata massima di un anno. 23 giovani adulti hanno beneficiato di questa opportunità e nel frattempo 12 di loro hanno trovato un posto di lavoro. Con i loro sforzi, le FFS forniscono quindi un contributo alla società, assumendosi le proprie responsabilità.

Strategia della salute.

Dal 2007 le FFS adottano un Case Management aziendale a livello di Gruppo, che ogni anno sostiene in modo ottimale circa 1000 collaboratori con assenze prolungate dovute a malattia o infortunio. Di questi, oltre il 60 per cento viene reinserito professionalmente nella posizione abituale o in un'attività nuova e adattata. Nel 2009 le FFS hanno centralizzato il Management della salute in azienda e nel 2010 hanno approvato una strategia della salute estesa a tutto il Gruppo. Tra i loro obiettivi vi è inoltre quello di preservare e promuovere la salute fisica e psichica dei loro collaboratori. Con iniziative come la Corsa delle ditte o «bike-to-work», le FFS sostengono le attività sportive dei propri collaboratori. Nell'ambito di Benefit, la piattaforma delle offerte per i collaboratori, offrono inoltre agevolazioni su iniziative sportive e di wellness o corsi di alimentazione. Come nell'anno precedente, le assenze dovute a infortunio o malattia si sono attestate a una media di 11 giorni contro i 16,9 giorni del 2001.

Alla fine del 2011 oltre 3000 dirigenti delle FFS avevano svolto una formazione sulla conduzione e sulla salute, come pure sulla gestione delle presenze. Nell'ambito di queste formazioni i dirigenti imparano a riconoscere le situazioni di stress e le risorse dei loro collaboratori così da poter reagire per tempo, oltre ad apprendere i comportamenti preventivi che possono adottare nel loro ruolo di conduzione, come l'apprezzamento e il riconoscimento dei collaboratori. Per quanto concerne la salute psichica, le FFS offrono assistenza ai collaboratori che sono stati vittime di eventi traumatici. L'offerta viene sfruttata principalmente dai macchinisti, ad esempio se si sono trovati ad affrontare casi di suicidio.

Consulenza sociale.

Le FFS forniscono consulenza ai loro collaboratori, e dal 2011 ai pensionati, anche su questioni di carattere sociale. Oltre alla consulenza individuale, la Consulenza sociale interviene anche nelle formazioni di management e tiene seminari di preparazione al pensionamento, come pure corsi sulla gestione personale del denaro. Nell'anno in esame la Consulenza sociale ha organizzato per la prima volta un evento dedicato alla prevenzione del consumo di alcolici. Le FFS non tollerano che i loro collaboratori lavorino sotto gli effetti di alcol o droghe. Tuttavia, non abbandonano a se stesse le persone con problemi di dipendenza, bensì offrono loro sostegno.

La fondazione Fondo per il personale FFS sostiene i collaboratori che si trovano in difficoltà finanziarie o che devono far fronte a elevati costi sanitari, fornisce agevolazioni per le vacanze e assegna borse di studio. Nel 2011 la fondazione ha messo a disposizione contributi per un totale di CHF 531 000 e ha concesso prestiti nell'ordine di CHF 256 000. A collaboratori e pensionati viene ora concesso uno sconto del 20 per cento su tutta l'offerta vacanze della Cassa svizzera di viaggio Reka.

Dal 2010 le FFS assistono attivamente i pensionati. Oltre al servizio informazioni e al recapito gratuito del Corriere FFS, incontrano particolare gradimento gli eventi annuali per i pensionati. Nel 2011, 3500 dei 17 500 pensionati delle FFS hanno partecipato a sette eventi.

Per la Svizzera

Valore aggiunto per l'economia.

Le FFS contribuiscono in misura determinante al successo dell'economia nazionale svizzera. La loro rete ferroviaria efficiente e le loro prestazioni di trasporto affidabili assicurano un grado elevato di mobilità e garantiscono la competitività a livello internazionale. A tutto vantaggio dell'economia e del turismo. Le FFS sono però anche il quarto datore di lavoro del Paese e un importante committente. Nel 2011 hanno infatti conferito ordini a terzi per poco meno di CHF 4 mia. In qualità di azienda votata alla sostenibilità, le FFS perseguono una politica responsabile degli acquisti.

Nel confronto internazionale la Svizzera e le sue città si collocano sistematicamente ai primi posti per la qualità elevata della vita e del territorio. Non a caso il World Economic Forum (WEF) ha incoronato la Svizzera «Paese più competitivo» per la terza volta consecutiva. I voti migliori di questo Global Competitiveness Index sono andati all'infrastruttura e in particolare all'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, il Consiglio federale nel rapporto del 2010 «Il futuro delle reti infrastrutturali nazionali in Svizzera» ha rilevato che «L'importanza economica di queste reti è tendenzialmente sottovalutata... Ma ancora prima di questo, le reti infrastrutturali sono un presupposto indispensabile per la prosperità economica e il benessere sociale: reti infrastrutture efficienti e affidabili rappresentano un diritto vitale irrinunciabile.» Quale gestore dell'infrastruttura, le FFS sono orgogliose di aver potuto contribuire anche lo scorso anno a questi buoni risultati.

Il successo e l'efficienza delle FFS sono estremamente importanti per l'economia del Paese. Infatti, il successo economico della Svizzera è da sempre strettamente legato allo sviluppo della ferrovia. Nei suoi oltre 160 anni di storia la ferrovia ha tenuto unito il nostro Paese al di là dei confini geografici e linguistici. E oggi rende possibile un grado di mobilità mai raggiunto prima. Nel 2011 le FFS hanno trasportato ogni giorno 977 000 persone e 195 000 tonnellate di merci.

Importante committente nel mercato svizzero.

Le FFS sono un motore importante dell'economia nazionale svizzera soprattutto nel loro ruolo di committente. Nell'anno in esame hanno infatti conferito ordini a terzi per un totale di CHF 3,98 mia. Di questi, CHF 3,46 mia (87 per cento) sono andati a imprese operanti in Svizzera. Dei 16 600 fornitori che nell'anno in esame hanno eseguito ordini per le FFS, il 93 per cento ha sede in Svizzera. L'elevato numero di fornitori dimostra anche che gli ordini delle FFS non vanno a beneficio esclusivo delle grandi imprese. Molte di queste ditte rientrano infatti nella categoria delle piccole e medie imprese (PMI).

La maggior parte del flusso di denaro generato dal volume complessivo di ordini pari a CHF 3,98 mia è stato assorbito dal settore della costruzione (CHF 1,50 mia). A mezzi operativi, beni di consumo e prestazioni generali sono andati CHF 0,92 mia e al materiale rotabile CHF 0,64 mia.

Politica degli acquisti equa e responsabile.

La qualità dei fornitori è un elemento importante del successo delle FFS, le quali proprio per questo attribuiscono estrema importanza alle relazioni con tale categoria, puntando su

moderni modelli di partnership. Esse si attendono che i fornitori segnalino tempestivamente eventuali problemi e riescano a elaborare e presentare valide soluzioni. In cambio le FFS offrono partnership a lungo termine che garantiscano alle imprese interessate sicurezza nella pianificazione e affidabilità. Dopo il 2009, lo scorso anno si è tenuta per la seconda volta la giornata dedicata ai fornitori FFS durante la quale sono stati premiati i fornitori che si sono distinti per le loro prestazioni eccellenti.

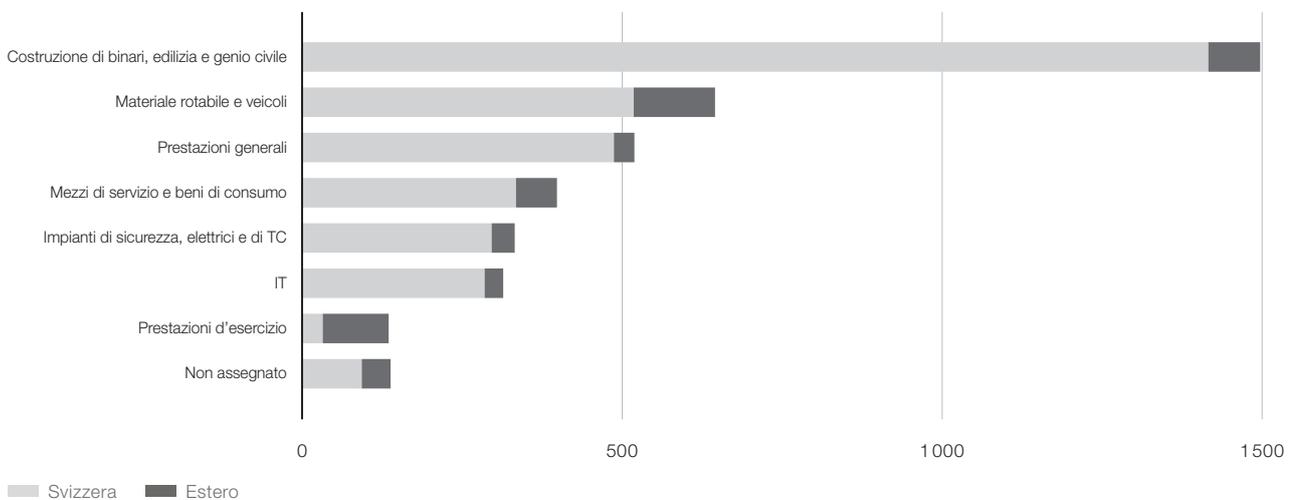
La politica e i principi di acquisto sono parte integrante di una politica aziendale responsabile. Le FFS operano nel rispetto delle norme relative alle procedure di aggiudicazione per gli acquisti pubblici (LaPub/OAPub), assicurano la parità di trattamento di tutti i fornitori e garantiscono una procedura trasparente e corretta. Nella misura in cui le FFS sono sottoposte alle disposizioni del diritto degli acquisti, per gli ordini che superano le soglie legali vengono emessi bandi pubblici di concorso. L'assegnazione degli ordini viene stabilita in base a criteri trasparenti e verificabili, nell'ambito di processi di valutazione strutturati. Il criterio principale applicato per l'assegnazione è la redditività totale dell'offerta.

I fornitori si impegnano a rispettare le disposizioni vigenti sulla tutela del lavoro e le condizioni di lavoro prescritte nonché a garantire la parità di trattamento in ambito salariale. Per le prestazioni fornite all'estero le FFS esigono dai fornitori il rispetto degli accordi di base dell'Organizzazione internazionale del lavoro OIL e dello standard SA 8000, che prevedono il rispetto dell'età minima, il divieto del lavoro minorile e l'abolizione del lavoro forzato. I fornitori sono responsabili del rispetto delle disposizioni della OIL anche da parte degli eventuali subfornitori. I contratti con i fornitori includono la clausola d'integrità per la prevenzione della corruzione. I controlli condotti dalla revisione interna delle FFS in materia di corruzione si incentrano sui processi esposti ad un elevato rischio di corruzione.

Dal 2007 le FFS sono membro di Transparency International Svizzera, l'agenzia per la prevenzione e la lotta alla corruzione, mentre dall'ottobre 2011 sono membro a tutti gli effetti della Foreign Trade Association (FTA). Inoltre, già dal 2007 sono rappresentate anche nella commissione della Business Social Compliance Initiative (BSCI). Questa iniziativa opera soprattutto a favore di condizioni di lavoro eque nell'industria dell'abbigliamento, mettendo a punto standard validi a livello internazionale per condizioni di produzione sostenibili.

Le FFS in qualità di committente 2011

Volume degli acquisti in mio di CHF



Nell'anno in esame le FFS hanno iniziato a dare un orientamento strategico ancora più sostenibile alla loro politica degli acquisti e dell'approvvigionamento. Con la definizione di criteri e requisiti concreti in relazione alla responsabilità ecologica, sociale ed economica dei loro fornitori, le FFS ribadiscono il principio della gestione sostenibile d'impresa al quale si ispirano. In programma per il 2012 c'è l'approvazione di un Supplier Code of Conduct, come pure l'estensione della politica degli acquisti a ulteriori aspetti di sostenibilità ecologica e sociale.

Quarto datore di lavoro del Paese.

Inoltre, le FFS contribuiscono in misura determinante all'economia nazionale in qualità di quarto datore di lavoro della Svizzera. Nel 2011 hanno garantito un reddito a poco meno di 28600 collaboratori e collaboratrici e alle loro famiglie, in tutte le regioni della Svizzera. Nel complesso hanno pagato retribuzioni per un totale di CHF 3,5 mia. Una parte di questo denaro viene reimmesso nel circolo economico. In base alle stime della società di ricerca e consulenza Infras del 2008, con la propria attività economica le FFS, oltre ai 28600 posti di lavoro nella propria azienda, creano altri 110000 posti di lavoro in altre imprese. La ripercussione a livello occupazionale interessa dunque 138000 persone.

La ferrovia promuove il tempo libero e il turismo.

Quale gestore dell'infrastruttura e impresa di trasporto, le FFS sono un anello importante nella catena di creazione di valore della Svizzera quale Paese turistico e di viaggi. I viaggiatori nazionali e internazionali apprezzano l'offerta ferroviaria svizzera che permette di raggiungere comodamente le destinazioni per gli sport estivi e invernali. Per molti ospiti stranieri le vacanze in Svizzera iniziano con il viaggio in treno, all'aeroporto o alle stazioni di confine. Le FFS stesse fanno parte delle attrazioni turistiche del Paese.

Le persone scelgono sempre più spesso la ferrovia anche per recarsi a eventi sportivi e culturali. Nel 2011 tutti i grandi eventi sono stati serviti con treni speciali delle FFS e più di 1,5 mio di persone hanno usufruito delle offerte combinate RailAway delle FFS. L'obiettivo è stato così superato del 5 percento.

Immagine positiva in Svizzera e all'estero.

Il contributo che le FFS apportano all'immagine e al posizionamento della Svizzera a livello internazionale non è quantificabile in cifre: le FFS, come l'intero Paese, sono associate ad attributi quali «sicuro», «pulito» e «affidabile». Così, ad esempio, nel

novembre 2011 l'emittente statunitense CNN ha mandato in onda un servizio sulle FFS, intitolandolo: «Swiss trains run like clockwork» – «I treni svizzeri sono precisi come un orologio.»

La grande importanza delle FFS per l'attrattiva delle località risulta evidente anche nei centri urbani. La vicinanza alla stazione costituisce spesso un fattore decisivo per gli esercizi commerciali e gastronomici. Lo stesso accade sul mercato del lavoro per le imprese che offrono ai collaboratori uffici situati in posizione centrale. Allo stesso tempo, una stazione collocata in una posizione centrale e dotata di buona visibilità, unitamente alle aree circostanti, ad esempio la Europaallee di Zurigo, rappresenta un suggestivo biglietto da visita non solo per le FFS, ma anche per il Comune. Ecco perché le FFS si impegnano nel mantenimento e nello sviluppo di questi luoghi. Le stazioni RailCity sono moderni e attraenti centri commerciali e di servizi.

In uno studio condotto nel 2009, l'ufficio di consulenza Wüest & Partner ha esaminato l'effetto derivante dalla viabilità ferroviaria sull'attrattiva delle regioni. Nello studio nove Comuni che nel 2004 hanno beneficiato di un sensibile miglioramento dell'offerta FFS grazie alla messa in esercizio di Ferrovia 2000, sono

stati messi a confronto con altri otto Comuni che hanno tratto beneficio in minor misura. Ne è risultato che il potenziamento dell'offerta FFS nel traffico viaggiatori esercita effetti positivi per le regioni e i Comuni interessati già sul breve periodo. Nei nove Comuni direttamente toccati da Ferrovia 2000 il numero di abitanti è cresciuto in media del 4,3 per cento in quattro anni. Negli altri otto Comuni il tasso di crescita medio nello stesso periodo è stato della metà, ovvero del 2,1 per cento. L'effetto positivo è stato dimostrato anche dal fatto che in otto dei nove Comuni di Ferrovia 2000 la crescita ha segnato una notevole accelerazione a partire dal 2004 rispetto agli anni precedenti. Nei prossimi anni le FFS avvicineranno ancora di più le regioni della Svizzera. Progetti infrastrutturali come il passante di Zurigo, la galleria di base del San Gottardo e del Ceneri e il collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) nell'area di Ginevra, come anche i numerosi ampliamenti della S-Bahn, accresceranno ulteriormente l'attrattiva di città e Comuni.

Le FFS sulla strada dell'efficienza.

Mezzi pubblici limitati, una crescente mobilità ed esigenze sempre più elevate dei viaggiatori porranno la Svizzera nei prossimi anni di fronte a sfide importanti in termini di manutenzione e ampliamento dell'infrastruttura dei trasporti. È dunque ancora più importante che le FFS continuino sulla strada dell'efficienza.

In questo contesto il Segretariato di Stato dell'economia SECO ha commissionato uno studio alla società di consulenza Polynomics. Sulla base delle statistiche sui trasporti internazionali 2004 e 2009 dell'UIC, Polynomics ha messo a confronto l'efficienza delle imprese ferroviarie europee.

I risultati dello studio condotto nel 2011 dimostrano che nel confronto internazionale le FFS non sono soltanto una delle ferrovie più efficienti, ma anche una delle più produttive. La valutazione dell'output rispetto a diversi parametri di input indica che le FFS si collocano tra le ferrovie migliori a livello di efficienza tecnica in entrambi gli anni. Quanto all'efficienza dei costi, nel 2004 le FFS si situavano in una fascia intermedia. Dal 2004 al 2009 hanno però incrementato la loro efficienza dei costi in misura superiore alla media.

Per la sicurezza

Sicurezza ad alto livello.

La sicurezza dei clienti e dei collaboratori ha la massima priorità per le FFS. Anche nel 2011 l'azienda non ha subito incidenti di treni con vittime. Per l'ottavo anno consecutivo non sono state registrate collisioni o deragliamenti gravi. Il numero delle collisioni di media gravità è decisamente calato. Nel complesso è stato possibile innalzare lo standard già elevato di sicurezza. Tuttavia, gli incidenti che si sono verificati mostrano che le FFS devono portare avanti in maniera immutata i loro sforzi nel campo della sicurezza. Al centro viene posto lo sviluppo della cultura della sicurezza a livello di Gruppo.

Secondo quanto stabilito dalla Confederazione, nel corso del 2011 è stato registrato un numero totale di 12 collisioni e urti di treni con potenziale di impatto medio o elevato, cioè un numero nettamente inferiore rispetto all'esercizio precedente (23). Ciò equivale a 0,07 eventi per mio di tracce-chilometro, un valore migliore rispetto alla media degli ultimi quattro anni (0,13). Anche nel 2011 il numero di questi eventi è rimasto nettamente al di sotto di quanto stabilito dalla Confederazione, che prescrive un limite massimo di 0,19 eventi per mio di tracce-chilometro.

- In due casi la collisione dei treni è stata provocata dalla mancata osservanza di un segnale di fermata. A Döttingen una composizione in partenza della S-Bahn si è scontrata con una locomotiva di un treno merci, con conseguente deragliamento del veicolo di comando della S-Bahn. L'incidente ha coinvolto diverse persone che hanno riportato ferite lievi e ha causato ingenti danni materiali. A Olten si è verificata una collisione laterale tra due treni regionali, che sono deragliati. Entrambi i macchinisti e un passeggero sono rimasti lievemente feriti e i danni materiali sono stati considerevoli.
- In un caso una locomotiva non assicurata è sfuggita in una stazione di smistamento, andando a urtare un treno merci in partenza.
- In sette casi, la collisione è stata provocata da utenti della strada. Tre di questi si sono verificati in corrispondenza di passaggi a livello. Nelle quattro restanti collisioni la causa è stata la presenza di tre auto nella zona dei binari, di cui due a seguito di incidenti stradali, e di un furgone fermo su un marciapiede che sporgeva sul binario.
- In altri due casi si sono verificati urti con ostacoli presenti sul binario, come un blocco di roccia dopo una caduta massi.

Nel bilancio non sono state calcolate le collisioni di poco conto fra treni e piccoli oggetti con basso potenziale di rischio, quali biciclette nell'area dei binari o carrelli della spesa. Se si calcolassero anche questi casi, la media delle collisioni per il 2011 salirebbe a 1,52 per mio di tracce-chilometro (2010: 1,38).

Nel 2011 si è verificato un solo deragliamento con danni materiali limitati. Nel 2010 ce n'erano stati tre. Ciò equivale a 0,01 deragliamenti per mio di tracce-chilometro, un valore che si colloca ancora una volta al di sotto del limite massimo di 0,05 imposto dalla Confederazione. La media registrata negli ultimi quattro anni era di 0,02.

Il 9 giugno un treno merci di BLS Cargo carico di prodotti in acciaio, ceramica e articoli per la casa ha preso fuoco nella galleria del Sempione, con ingenti danni materiali ai veicoli e all'infrastruttura. Fortunatamente non si sono registrati feriti. La sezione di galleria interessata è rimasta chiusa per cinque mesi per i necessari interventi di riparazione. La causa dell'incidente è ancora in corso di chiarimento da parte delle autorità inquirenti. Grazie all'eccellente organizzazione delle squadre d'intervento è stato possibile evitare danni maggiori. Questo incendio è la dimostrazione del fatto che gli sforzi compiuti dalle FFS negli ultimi anni per migliorare la sicurezza nelle gallerie ferroviarie sono giustificati.

Calo anche degli infortuni.

Il numero degli infortuni con treni in movimento che hanno coinvolto viaggiatori o persone in stazioni e fermate si è attestato a tre casi (tutti senza conseguenze letali), segnando quindi un calo rispetto all'anno precedente (sette). Gli interventi tecnici sul materiale rotabile più vecchio, i provvedimenti edilizi e organizzativi nelle stazioni e le campagne informative nelle scuole stanno producendo il loro effetto.

Nei punti in cui le persone spesso attraversano i binari senza permesso è stata inoltre intensificata la presenza della polizia dei trasporti e dei servizi di sicurezza. Nonostante queste misure non si può comunque prescindere dalla responsabilità personale. Alla luce del numero crescente di viaggiatori in attesa nelle stazioni, del traffico supplementare e dei treni sempre più rapidi e silenziosi, la possibilità di ulteriori interventi edilizi risulta tuttavia limitata a causa degli spazi ristretti. Con 166 casi, il numero di suicidi e tentati suicidi commessi sulla rete FFS è stato leggermente superiore rispetto alla media degli anni precedenti (2007-2010: 151).

Meno incidenti presso passaggi a livello.

La Confederazione esige che entro la fine del 2014 tutti i passaggi a livello incustoditi sulla rete delle FFS siano messi in sicurezza o eliminati. In più di 2800 casi le FFS hanno già realizzato questi interventi di risanamento. Nel 2011 sono stati risanati altri 20 passaggi a livello precedentemente non custoditi. Allo stato attuale rimangono ancora 45 passaggi a livello da risanare.

Il numero degli incidenti presso passaggi a livello è passato da 16 dell'esercizio precedente a 14. Quasi la metà di questi si è verificata sulla linea del Seetal tra Lucerna e Lenzburg.

Incidenti ferroviari

Numero di incidenti ferroviari dal punto di vista del gestore dell'infrastruttura



Otto disgrazie si sono verificate presso passaggi a livello incustoditi (di cui cinque in occasione di movimenti di manovra) che erano contrassegnati soltanto con una croce di Sant'Andrea. Sei incidenti sono avvenuti in corrispondenza di passaggi a livello sicuri e sono da imputarsi a comportamenti errati di utenti della strada. In un caso un automobilista, nonostante la barriera abbassata, si è schiantato contro un treno in corsa perdendo la vita. In altri due incidenti è rimasto ferito un utente della strada.

Trasporto sicuro delle merci pericolose su rotaia.

Nonostante i trasporti crescenti di merci pericolose (ad es. derivati degli oli minerali), i rischi sono stati sensibilmente ridotti negli ultimi anni. Le FFS sono in grado di rispettare i rigorosi obiettivi di sicurezza stabiliti dalla Confederazione. Oggigiorno non esistono più sezioni di tratta con rischi non sostenibili. Tali progressi sono stati realizzati da un lato grazie a interventi di ampia portata sull'infrastruttura ferroviaria; dall'altro sono stati attuati miglioramenti a livello del materiale rotabile. Ad esempio, le innovazioni tecniche nei carri cisterna per il trasporto di cloro hanno ridotto il rischio di fuoriuscita del gas in caso di incidente.

La cultura della sicurezza delle FFS.

Sicurezza alle FFS: i nostri clienti si sentono in mani sicure. Così come i nostri collaboratori e le nostre collaboratrici. Uno dei

compiti principali delle FFS e dei loro collaboratori e collaboratrici consiste nel mantenere tutti insieme, in maniera duratura, il livello elevato di sicurezza. È dunque essenziale perseguire una cultura della sicurezza uniforme e vissuta in tutti i settori aziendali.

Con il programma di sicurezza «Stop Risk», negli anni scorsi le FFS hanno compiuto importanti progressi. È stato fornito un supporto ai collaboratori a tutti i livelli, al fine di riconoscere i rischi e adottare i provvedimenti necessari. Il programma si incentra sulla responsabilità personale, con il motto: ognuno è responsabile in prima persona per la propria sicurezza.

Con le FFS i nostri clienti si sentono in mani sicure.

Su questa base è stata poi lanciata la campagna: «Sicuri insieme – insieme puntiamo sulla sicurezza». Affinché ciò sia possibile, ci vuole trasparenza. Ci vogliono il coraggio e la fiducia di ogni singolo, ma anche la capacità di parlare apertamente delle azioni non sicure e degli errori. Perché in un sistema a elevato grado di complessità, come quello della ferrovia, gli errori non sono completamente evitabili. Le FFS vogliono trarre un insegnamento da ogni singolo errore e migliorarsi costantemente insieme ai loro collaboratori.

Nei cosiddetti «workshop sicurezza», i superiori e il loro collaboratori approfondiscono tematiche specifiche legate a questo aspetto. I team analizzano il proprio livello di sicurezza e il proprio comportamento, individuano le possibili aree di miglioramento ed elaborano provvedimenti concreti. Entro la fine del 2011 si sono tenuti ben 5000 «workshop sicurezza» che hanno coinvolto tutti i livelli gerarchici dell'azienda.

Un processo evoluto di segnalazione e di feedback consente ai collaboratori di comunicare le lacune rilevanti per la sicurezza. I superiori interessati dalla segnalazione hanno a loro volta l'obbligo di rispondere alle osservazioni e alle proposte avanzate.

Questi e altri provvedimenti per la sicurezza dell'esercizio, insieme alle attività di graduale ampliamento di un sistema integrale di gestione della sicurezza, rappresentano la base dell'elevato livello di sicurezza attuale delle FFS. E costituiscono il presupposto perché i clienti possano continuare a sentirsi a proprio agio.

Tutela dei viaggiatori e del personale.

In un'azienda come le FFS, la Security ha anche e soprattutto il compito di tutelare la sicurezza di viaggiatori e collaboratori da atti di violenza e aggressioni. L'obiettivo consiste inoltre nel proteggere impianti e immobili. Il 2011 è stato ripetutamente segnato da scontri violenti in spazi pubblici a margine di manifestazioni sportive. Episodi particolarmente negativi sono stati l'attacco violento di un gruppo di tifosi contro agenti della Polizia dei

trasporti FFS e gli incidenti in occasione della finale di Coppa. Durante il viaggio per Basilea, alcuni tifosi violenti hanno lanciato bottiglie e petardi dal treno in corsa in diverse stazioni, ferendo le persone presenti sul marciapiede. In diversi casi i passeggeri sui treni regolari sono stati insultati dai tifosi e persino scacciati dalla carrozza. In un caso è stato aggredito un macchinista. Hanno creato problemi alle FFS anche gli scontri tra gruppi rivali di giovani e le violenze correlate all'abuso di alcol e droghe.

Management dei rischi.

Le FFS gestiscono un sistema di management coordinato a livello aziendale per rilevare, valutare e controllare tempestivamente i rischi. Il sistema nel 2010 è stato oggetto di un riorientamento. Da allora la Risk Policy delle FFS approvata dal Consiglio d'amministrazione rappresenta la base di un sistema di management dei rischi integrato a livello del Gruppo.

Il sistema di management dei rischi a livello del Gruppo si basa sui sistemi di rischio delle Divisioni e delle funzioni specialistiche e viene continuamente sviluppato. Il management dei rischi delle FFS si contraddistingue per i seguenti principi:

- i «Risk Owner» a vari livelli nelle Divisioni e nelle funzioni specialistiche registrano e valutano in modo sistematico, nel proprio settore, i rischi presenti e li controllano mediante provvedimenti adeguati;
- i «Risk Manager» nelle Divisioni e nelle funzioni specialistiche assistono i «Risk Owner» a livello di metodi e processi; i Risk Manager sono gestiti professionalmente dal Corporate Risk Management insediato nell'area finanziaria;
- i «Risk Report» delle Divisioni e delle funzioni specialistiche vengono aggregati a livello di Gruppo dal Corporate Risk Management in un quadro del rischio aziendale. Ad essi si aggiungono le interviste strutturate con gli esperti, con tutti i membri della Direzione allargata del Gruppo e con la revisione interna, così come una discussione approfondita in seno alla Direzione del Gruppo. Questa si è tenuta per la prima volta nel 2011 nell'ambito di una riunione della Direzione del Gruppo della durata di un giorno. Su questa base viene redatto il «Corporate Risk Report»;
- i membri della Direzione allargata del Gruppo dirigono il processo di management dei rischi: da un lato, in qualità di responsabili, presentano personalmente il Risk Report del proprio settore, dall'altro, essendo membri della Direzione del Gruppo, valutano il quadro del rischio aziendale all'attenzione del Consiglio d'amministrazione;
- il Consiglio d'amministrazione e il comitato Rischi creato nel 2010 sono incaricati del riconoscimento, della valutazione e del monitoraggio dei rischi principali cui sono esposte le FFS nonché della valutazione e dell'ulteriore sviluppo dei principi e delle attività di management dei rischi. Il comitato Rischi si riunisce generalmente due volte l'anno e prepara la trattazione del Corporate Risk Report e del controllo delle misure in seno al Consiglio d'amministrazione.

Mentre il numero degli atti di violenza ai danni del personale delle FFS nel suo complesso è diminuito nel 2011 (-9 per cento), è invece aumentato il numero delle aggressioni nei confronti del personale dei treni (+19 casi). A impressionare è soprattutto la crescente propensione alla violenza. Le aggressioni nei confronti di persone inermi sono aumentate di intensità, in particolare a causa dell'impiego di armi e di oggetti pericolosi.

È per questo che nell'anno di riferimento si è provveduto a sviluppare una collaudata combinazione di provvedimenti – quali la presenza della polizia dei trasporti, i servizi di sicurezza privati, la videosorveglianza e il programma di prevenzione della violenza RailFair – che verrà mantenuta anche in futuro adattandola continuamente alle diverse circostanze. Per migliorare ulteriormente la sicurezza del personale dei treni e delle locomotive, nel 2011 sono stati adottati tra l'altro i seguenti provvedimenti:

- Continui adeguamenti della tattica d'intervento della polizia dei trasporti, tra l'altro anche in collaborazione con la polizia militare sui treni con membri dell'esercito
- Coinvolgimento del personale di locomotiva negli accordi con il personale dei treni
- Ampliamento delle prestazioni degli assistenti per la prevenzione e relativa trasformazione per la sicurezza delle FFS
- Prosecuzione e continuo adattamento del doppio accompagnamento integrato dei treni critici del mattino e accompagnamento di questi treni da parte del personale della Securitas SA.

Esperimento pilota con il treno per tifosi.

Le FFS e BSC Young Boys percorrono nuove vie per eliminare gli effetti collaterali negativi associati alle manifestazioni sportive. Nell'ambito di un progetto pilota, la squadra di calcio di Berna si assume insieme alle associazioni dei tifosi la responsabilità per la sicurezza e la pulizia sui treni per tifosi nelle partite fuori casa. Da questo nuovo modello, che sarà portato avanti in via sperimentale anche nel 2012, le FFS si aspettano una riduzione dei costi scoperti e più comfort per tutti i passeggeri.

Armi da fuoco per la Polizia dei trasporti FFS.

L'ordinanza sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico, resa esecutiva dal Consiglio federale in data 1° ottobre 2011, consente agli agenti della Polizia dei trasporti FFS di portare armi da fuoco durante il servizio. Le FFS prevedono di equipaggiare i propri agenti di polizia a partire dall'estate 2012. Le armi saranno portate nascoste e utilizzate solo in caso di legittima difesa o aiuto alla legittima difesa e se non vi è altra

soluzione per evitare un pericolo concreto al quale sono esposti i clienti, i collaboratori o gli altri agenti della polizia dei trasporti. La polizia dei trasporti è sottoposta al diritto pubblico e la sovranità cantonale in materia di polizia è salvaguardata. Gli agenti dispongono della stessa formazione dei colleghi della polizia cantonale con attestato federale di capacità. Nonostante abbiano seguito la formazione al tiro presso una scuola di polizia riconosciuta, saranno dotati di un'arma da fuoco solo dopo un'ulteriore formazione di base teorica e pratica e un esame d'abilitazione secondo le direttive dell'Istituto svizzero di polizia.

Il presupposto per migliorare la sicurezza è una cultura della sicurezza vissuta a tutti i livelli.

Concetto di sicurezza della Comunità dei trasporti di Zurigo ZVV.

La creazione dell'organizzazione per la sicurezza ZVV è continuata come da programma nel 2011 ed entro la fine dell'anno era già stata realizzata al 60 per cento. Le reciproche aspettative sono state disciplinate in una convenzione sulle prestazioni tra le FFS e la Comunità dei trasporti di Zurigo. La polizia dei trasporti, a sua volta, ha stipulato contratti di collaborazione con otto imprese di trasporto nell'area della ZVV. La collaborazione operativa tra i quattro partner Polizia dei trasporti FFS, servizio di sicurezza della Securitas SA, servizio di sicurezza delle FFS e controllo delle FFS (personale addetto ai controlli sporadici) ha funzionato bene. Grazie al coinvolgimento della polizia cantonale, e della polizia comunale di Zurigo e di Winterthur nella compilazione dei rapporti mensili della ZVV, lo scambio di informazioni si svolge in maniera efficace. I controlli più intensi ed efficienti hanno permesso alla ZVV di accrescere del 20 per cento circa gli introiti nella rete notturna. La creazione della nuova organizzazione per la sicurezza sarà ultimata entro la fine del 2012.

Servono ulteriori sforzi per la sicurezza.

Il presupposto per migliorare la sicurezza è una cultura della sicurezza uniforme e vissuta a tutti i livelli. Tutti gli sforzi si basano su criteri vincolanti in materia di sicurezza (Safety e Security). Due nuove direttive in tema di Safety e Security definiscono inoltre con la massima chiarezza quelle che sono le responsabilità

per la sicurezza all'interno dell'azienda. Il punto centrale nei criteri di sicurezza delle FFS è dato dal tema del «mantenimento dell'elevato livello di sicurezza».

Con un sistema di gestione intersettoriale della sicurezza (SMS), le FFS provvedono a mantenere l'elevato standard raggiunto a beneficio dei clienti e del personale. Il livello di sicurezza corrisponde inoltre alle norme prescritte dalla Confederazione. Gestendo con responsabilità i possibili rischi, si consolida ulteriormente la fiducia che clienti, collaboratori e autorità ripongono nelle FFS e si fornisce un importante contributo al successo dell'azienda.

Il sistema SMS contribuisce sensibilmente a riconoscere tempestivamente i rischi per la sicurezza nel momento in cui questi si presentano e assicura così un'efficiente gestione dei rischi residui. Concentrarsi su misure con un ottimo rapporto costo/beneficio assicura un impiego efficiente delle risorse, così da mantenere e migliorare in modo mirato il livello di sicurezza.

Corporate Governance

Responsabilità e trasparenza.

La fiducia riposta nella politica aziendale delle FFS è influenzata tra l'altro da una gestione e da un controllo aziendali responsabili e trasparenti. La Corporate Governance è la base per i processi decisionali e di controllo dell'azienda. Le FFS intendono attuare una politica della comunicazione e dell'informazione trasparente che rispecchi i moderni principi di Corporate Governance.

Le FFS si orientano agli interessi dei vari gruppi che adducono diritti, vale a dire i clienti, la Confederazione, quale unico azionista, i collaboratori e le parti sociali, i partner commerciali, l'opinione pubblica e il mondo politico. Il Consiglio d'amministrazione assume in modo attivo le responsabilità che gli spettano.

Con una comunicazione aperta e circostanziata, le FFS intendono corrispondere alle aspettative e alle esigenze di una maggiore trasparenza e una più ampia informazione. Benché le FFS non siano una società con azioni quotate in borsa, il presente rapporto, per quel che riguarda la strutturazione e l'organizzazione, è stato redatto conformemente alla direttiva della SIX Swiss Exchange del 29 ottobre 2008 concernente le informazioni sulla Corporate Governance. Si garantisce in tal modo un rapporto uniforme e confrontabile. In considerazione delle peculiarità delle FFS, sono tuttavia stati apportati certi adeguamenti che vengono singolarmente indicati.

Forma giuridica delle FFS.

L'azienda «Ferrovie federali svizzere FFS» è una società anonima di diritto speciale basata sulla legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS). La LFFS definisce lo scopo, certi principi aziendali propri delle FFS e prevede norme per la cerchia degli azionisti, l'organizzazione, l'assunzione del personale e la contabilità. La LFFS rappresenta infine anche la base legale per la Convenzione sulle prestazioni e per il limite di spesa per FFS Infrastruttura.

Qualora la LFFS non preveda deroghe, vigono per le FFS, per analogia, le prescrizioni contemplate nel Codice delle obbligazioni concernenti le società anonime.

Missione aziendale.

Le FFS devono essere gestite secondo i criteri dell'economia aziendale. Esse mantengono l'infrastruttura in buono stato e l'adeguano alle esigenze dei trasporti e al livello raggiunto dalla tecnica.

I terzi che vi abbiano un particolare interesse e lo richiedano devono partecipare in misura adeguata agli investimenti e alle prestazioni che non corrispondono a tali criteri.

Se, in singoli settori di attività, la situazione del mercato non consente di coprire le spese d'esercizio per un lungo periodo, le FFS forniscono prestazioni solo su ordinazione dei poteri pubblici e in base a un'indennità decisa in precedenza.

Le FFS conseguono un risultato d'esercizio che rappresenta una base finanziariamente sana per l'intera azienda. In ogni settore deve essere ottenuto nel medio termine un cash flow equilibrato.

I settori per cui non sussiste diritto all'indennità accrescono la capacità economica delle FFS con profitti adeguati.

Il Consiglio federale esige che le FFS perseguano, nel quadro delle possibilità economiche e aziendali, una strategia imprenditoriale sostenibile e che nella loro organizzazione tengano conto delle esigenze delle diverse regioni della Svizzera.

Struttura del Gruppo e azionariato.

Struttura del Gruppo

L'organigramma delle FFS è rappresentato a pagina 75.

La società FFS Cargo SA, consociata al 100 per cento, è una persona giuridica autonoma, gestita però come se fosse una Divisione. Le quattro Divisioni e i Settori centrali tengono conti propri presentati conformemente alle raccomandazioni Swiss GAAP FER.

Le società del Gruppo e associate, appartenenti alla cerchia di consolidamento delle FFS, sono riportate nell'elenco delle partecipazioni. Si tratta, senza alcuna eccezione, di società non quotate in borsa e rette dal diritto privato.

Le Divisioni e i settori aziendali sono responsabili delle società loro attribuite e le gestiscono nel rispetto delle norme vigenti a livello di tutto il Gruppo. Le società affiliate totalmente consolidate sono gestite direttamente, mentre le altre mediante la rappresentanza delle FFS nei vari consigli di amministrazione e nelle assemblee generali. In virtù di un accordo speciale con la Confederazione, la AlpTransit San Gottardo SA non è gestita direttamente dalle FFS. La partecipazione non è pertanto consolidata. I rappresentanti delle FFS in seno ai consigli di amministrazione delle società del Gruppo e delle partecipazioni strategiche sono designati dal Consiglio d'amministrazione delle FFS su proposta della Direzione del Gruppo.

Azionisti importanti

Dalla costituzione delle FFS, la Confederazione è proprietaria al 100 per cento del capitale azionario. Secondo il capoverso 3 dell'articolo 7 della LFFS, la Confederazione deve sempre possedere la maggioranza del capitale e dei voti.

Peter Siegenthaler**Ulrich Gygi**Presidente del Consiglio
d'amministrazione**Conrad Löffel****Christiane Brunner****Bernd Malmström**

Partecipazioni incrociate

Sia per le FFS sia per le società affiliate completamente consolidate, non esiste nessuna partecipazione incrociata (in capitale o in voti).

Struttura del capitale

Il capitale azionario è di CHF 9 mia ed è suddiviso in 180 mio di azioni nominative, ciascuna con un valore nominale di CHF 50. Le azioni sono completamente liberate. Non esiste alcun capitale approvato o condizionato, alcun certificato di partecipazione o di godimento, alcun prestito convertibile e nemmeno alcuna opzione. Questa struttura del capitale è rimasta immutata dalla trasformazione delle FFS in società anonima, avvenuta il 1° gennaio 1999. Ogni azione dà diritto a un voto espresso nell'assemblea generale. Oltre al capoverso 3 dell'articolo 7 della LFFS non esistono restrizioni di trasmissibilità previste dalla legge o dallo statuto.

Consiglio d'amministrazione.

Membri del Consiglio d'amministrazione

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio d'amministrazione al 31 dicembre 2011, le funzioni dei singoli membri in seno alle FFS, la loro nazionalità e l'anno della prima nomina in Consiglio d'amministrazione. Contiene inoltre indicazioni sulla carriera professionale e la formazione, l'anno di nascita, altre attività e legami d'interesse quali mandati in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

1 Ulrich Gygi (1946, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 2009, dott. rer. pol., dirige il comitato Personale e organizzazione ed è membro dei comitati Esame e Rischi.

Mandati in consigli di amministrazione: SRG SSR idée suisse, Berna | AXA Winterthur, Winterthur | BNP Paribas (Suisse) SA, Ginevra.

2 Olivier Steimer (1955, CH)

Membro dal 2003, vicepresidente dal 2010, lic. iur. Università di Losanna, International Banking School a New York. Dirige il comitato Rischi.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Banque Cantonale Vaudoise, presidente | Schweizer Tafel, Morat, consiglio di fondazione | Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, presidente del comitato | Swiss Finance Institute, Zurigo, presidente del consiglio di fondazione | Fondazione Banque Cantonale Vaudoise, consiglio di fondazione | ACE Ltd. Zurigo | Banque Piquet Galland & Cie SA, Yverdon-les-Bains, presidente del consiglio d'amministrazione | Banca nazionale svizzera, Zurigo e Berna, membro del consiglio bancario | The Centre for Humanitarian Dialogue (The HD Centre), Ginevra, consiglio di fondazione | economiesuisse, membro del comitato direttivo | Aiuto allo sport svizzero, Berna, consiglio di fondazione | Avenir Suisse, Zurigo, consiglio di fondazione | Consiglio dei PF, membro del consiglio.

Hans-Jürg Spillmann

Daniel Trolliet

Ilona De March

Andreas Hunziker

Olivier Steimer

Vicepresidente



3 Christiane Brunner (1947, CH), rappresentante del personale

Membro dal 2005, avvocato, membro del comitato Personale e organizzazione.

Altri mandati: Scuola universitaria di Ginevra, presidente del consiglio | Comitato di etica e deontologia dell'Università di Ginevra, membro del comitato.

4 Andreas Hunziker (1958, CH)

Membro dal 2005, dott. iur., Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli, titolare. Membro del comitato Personale e organizzazione.

Altri mandati: Università di San Gallo, docente privato.

5 Conrad Löffel (1946, CH)

Membro dal 2008, revisore dei conti diplomato, presidente del comitato Esame.

Mandati in consigli di amministrazione: Valora Holding AG, Muttenz | Adimmo AG, Basilea.

6 Bernd Malmström (1941, D)

Membro dal 2008, dott. iur., consulente aziendale/avvocato.

Mandati in consigli di vigilanza e altri mandati: HHLA Intermodal GmbH, Amburgo | IFCO-Systems B. V., Amsterdam, presidente | K. + S AG, Kassel | Lehnkering GmbH, Duisburg, presidente | VTG AG, Amburgo | DAL (Deutsche Afrika-Linien, Reederei), Amburgo, consiglio consultivo.

7 Ilona De March (1963, CH)

Membro dal 2009, BCD Travel, presidente EMEA e membro del Board globale, Utrecht. Membro del comitato Rischi.

8 Peter Siegenthaler (1948, CH)

Membro dal 2010, lic. rer. pol., membro del comitato Esame e del comitato Rischi.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Unione delle Banche Cantionali Svizzere, presidente (fino al 31 dicembre 2011) | Pro Juventute Svizzera, consiglio di fondazione.

9 Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Membro dal 9 giugno 2011, lic. rer. pol., consulente aziendale autonomo (Spillmann Consulting GmbH).

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Ferrovia Retica SA | zb Zentralbahn AG | AlpTransit San Gottardo SA | VMCV SA (Transports publics de la Riviera Vaudoise) | RAILplus SA, amministratore.

10 Daniel Trolliet (1954, CH), rappresentante del personale
 Membro dal 9 giugno 2011, segretario del Sindacato del personale dei trasporti (SEV). Membro del comitato Rischi.
 Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Consiglio comunale di Avenches, presidente | Thermoréseau Avenches SA | Fondazione di previdenza Profelia, consiglio di fondazione | Pro Aventico, consiglio di fondazione | Avenches Opéra, consiglio di fondazione.

Altre attività e legami d'interesse

I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo dichiarano gli interessi ai quali sono legati secondo il principio dell'autodichiarazione. Una speciale commissione, istituita dal Consiglio d'amministrazione (Presidenza) e composta da Ulrich Gygi e Olivier Steimer, vigila affinché gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di riconsulazione siano rispettate.

Altre attività esercitate in consessi dirigenziali e di sorveglianza, come pure le cariche politiche rivestite, sono elencate per i singoli membri del Consiglio d'amministrazione (v. sopra). I membri del Consiglio d'amministrazione non svolgono alcuna funzione esecutiva all'interno delle FFS. Nei tre esercizi precedenti il periodo di riferimento, non hanno fatto parte né della Direzione aziendale della FFS SA, né della Direzione aziendale di società affiliate o di partecipazioni della FFS SA. Non hanno nemmeno avuto rapporti professionali con le FFS (ad es. come fornitori, mutuantii ecc.).

Nomina e durata della carica.

Dalla revisione dello statuto del 9 giugno 2011, il Consiglio d'amministrazione e il suo Presidente sono nominati dall'assemblea generale per ricoprire la loro carica per due anni (contro i quattro previsti in precedenza). In questo modo si sono poste le basi per il rinnovo scaglionato. La durata massima del mandato è di 12 anni (limitazione del mandato) e comunque non può protrarsi oltre i limiti di età previsti. La sua conclusione coincide quindi con l'assemblea generale ordinaria successiva all'anno civile in cui si è compiuto il 70° anno di età.

Il Consiglio d'amministrazione è stato nominato dal Consiglio federale nell'ambito del rinnovo in toto cui si è proceduto durante l'assemblea generale del 9 giugno 2011. In tale occasione il numero dei membri è stato portato provvisoriamente da nove a dieci. Le prossime elezioni di rinnovo in toto si terranno nel 2013.

Organizzazione interna

Il Consiglio d'amministrazione si organizza da sé, scegliendo tra i suoi componenti il vicepresidente, i presidenti dei comitati attivi al suo interno e le persone che comporranno tali comitati. Il Consiglio d'amministrazione designa un segretario che non deve necessariamente essere membro del Consiglio. Le decisioni vengono prese dal Consiglio d'amministrazione in corpore.

Il processo di gestione è caratterizzato da una stretta collaborazione tra Consiglio d'amministrazione e Direzione del Gruppo, è focalizzato su aspetti concernenti l'intera azienda e gode del sostegno dell'unità organizzativa «Sviluppo dell'azienda Gruppo». Questo rafforza il processo strategico tra Consiglio d'amministrazione e Direzione del Gruppo facendo sì che si integri strettamente nel processo di pianificazione finanziaria. Il Consiglio d'amministrazione ha la possibilità di definire ulteriori punti chiave per l'elaborazione della strategia del Gruppo. Nel quadro delle giornate dedicate ogni anno alle questioni strategiche vengono trattati in modo approfondito possibili sviluppi strategici fondamentali, oltre a sfide particolari e progetti di rilevanza centrale.

Nel 2011 le FFS hanno ideato una strategia globale («Le FFS, un'azienda ricca di valore»). Con queste parole le FFS hanno voluto affermare chiaramente la loro intenzione di diventare un'azienda ricca di valore per i clienti, per la Svizzera e le sue regioni, per il Proprietario e per i collaboratori. In tal senso occorre puntare in modo particolare sulla stabilità finanziaria, in modo che le FFS rappresentino per il Proprietario una risorsa preziosa ed evitando che un indebitamento sempre maggiore le trasformi inavvertitamente in un caso di risanamento. Un'azienda ricca di valore è sinonimo, sotto l'aspetto economico, sociale ed ecologico, di impresa sostenibile.

I comitati Esame, Personale e organizzazione nonché il comitato Rischi constano di norma di tre o più membri del Consiglio d'amministrazione. Il Presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentato in tutti i comitati. Il CEO e i membri interessati della Direzione del Gruppo sono solitamente presenti alle sedute. Per ogni sessione dei comitati viene steso un verbale in seguito consegnato a ciascun membro del Consiglio d'amministrazione. Qualora in seno al Consiglio d'amministrazione in corpore ci si occupi di problematiche che sono già state trattate all'interno di un comitato, i presidenti dei comitati esprimeranno una raccomandazione. Nell'anno di riferimento, il comitato Esame si è riunito cinque volte, il comitato Personale e organizzazione quattro volte e il comitato Rischi tre volte.

Nell'anno d'esercizio 2011 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto otto sedute ordinarie (di cui due sedute speciali) e una seduta straordinaria. Inoltre i singoli comitati si sono riuniti, in funzione del tema da discutere. Per ogni seduta del Consiglio d'amministrazione, nel quadro di un piano stabilito dal Consiglio stesso, vengono presentati in modo dettagliato e discussi più argomenti fondamentali.

Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dal Presidente del Consiglio d'amministrazione, mentre quelli pertinenti ai vari comitati sono fissati dai rispettivi presidenti. Ogni membro del Consiglio d'amministrazione può proporre argomenti da mettere all'ordine del giorno.

Di regola, il CEO partecipa alle sedute del Consiglio d'amministrazione. I capi delle Divisioni e dei settori interessati si fanno personalmente portavoce degli affari di cui si deve discutere. Il Consiglio d'amministrazione può, se necessario, coinvolgere altri quadri dirigenti o specialisti del ramo.

Una volta all'anno il Consiglio d'amministrazione valuta le prestazioni fornite dai membri della Direzione del Gruppo. Il Consiglio d'amministrazione valuta regolarmente e in piena autonomia anche il proprio operato.

Competenze disciplinate fra il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo.

In virtù del capoverso 1 dell'articolo 12 della LFFS e in forza degli statuti che lo reggono, il Consiglio d'amministrazione ha conferito delega alla Direzione del Gruppo di gestire gli affari. Le competenze dei due organi direttivi sono definite nel regolamento sulla struttura organizzativa interna, il quale circoscrive i compiti assegnati al Consiglio d'amministrazione che, per legge, non sono né trasmissibili né sottraibili e contempla tutte quelle decisioni che spettano di diritto al Consiglio d'amministrazione.

Nell'ambito di conflittualità fra delega della gestione aziendale da un lato e determinazione di concrete riserve di competenza dall'altro, il Consiglio d'amministrazione ha accertato il proprio livello di autopercezione nel quadro di parametri di riferimento concreti per il regolamento sull'organizzazione. Prendendo in considerazione diversi campi tematici (tra l'altro il rapporto con la Confederazione quale proprietaria dell'azienda, i compiti del Consiglio d'amministrazione, l'organizzazione interna, la collaborazione con la Direzione del Gruppo), si è fatto riferimento

alle tendenze e alle evoluzioni più significative nell'ambito della Corporate Governance come base per il regolamento sull'organizzazione, che è stato poi reso esecutivo dal 1° gennaio 2011.

Strumenti informativi e di controllo nei confronti della Direzione del Gruppo

Il Consiglio d'amministrazione ha posto in essere un sistema integrato di pianificazione e di reporting che dispone principalmente degli strumenti seguenti, atti a controllare la gestione aziendale:

- Management Information System (MIS): resoconto finanziario istituzionalizzato da presentare alle sedute del Consiglio d'amministrazione, concernente lo sviluppo finanziario del Gruppo;
- budget e pianificazione aziendale a medio termine (MUP);
- forecast sul raggiungimento delle norme budgetarie (regolarmente aggiornato nel corso dell'anno d'esercizio);
- conto annuale;
- rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi che la Confederazione si è posta, in quanto proprietaria;
- piano annuale per la revisione interna;
- rapporti stesi dai servizi di revisione interni ed esterni e rapporto completo del servizio esterno di revisione;
- sistema di management dei rischi con risk report annuali;
- sistema di controllo interno ai sensi dell'art. 728a del CO;
- rendiconto annuo sulle società alle quali il Gruppo FFS partecipa;
- rapporto annuo concernente la sicurezza.

Esistono tre comitati con funzione di preconsulenza:

Il **comitato Esame** si occupa delle questioni legate al Consiglio d'amministrazione concernenti la presentazione dei conti, il rendiconto finanziario, il sistema di controllo interno come pure delle decisioni con importanti ripercussioni finanziarie. Esso decide inoltre in merito agli affari che gli sono stati delegati dal Consiglio d'amministrazione in corpore (p. es. disposizione della pianificazione pluriennale o piano annuo di revisione interna). Il comitato Esame valuta inoltre, per incarico del Consiglio d'amministrazione, l'indipendenza e la prestazione degli uffici di revisione interno ed esterno.

Il **comitato Rischi** tratta il riconoscimento, la valutazione e il controllo dei rischi principali cui sono esposte le FFS nonché le attività di management dei rischi e il loro ulteriore sviluppo. Per lo svolgimento dei suoi compiti esso si accorda periodicamente

Nicolas Perrin

Capo FFS Cargo

Georg Radon

Capo Finanze

Jürg Stöckli

Capo Immobili

Markus Jordi

Capo Human Resources



con il comitato Esame (in modo particolare sulla valutazione dei rischi). Il comitato Rischi si occupa inoltre della preconsulenza per l'annuale Corporate Risk Report all'attenzione del Consiglio d'amministrazione come pure della valutazione e dell'ulteriore sviluppo delle attività e dei principi di risk management delle FFS (Risk Policy FFS).

Il **comitato Personale e organizzazione** tratta le questioni legate al Consiglio d'amministrazione strettamente correlate alla nomina o alla revoca di membri della Direzione del Gruppo nonché alla loro retribuzione (incluse le condizioni d'impiego e il versamento delle componenti salariali legate alla prestazione). Inoltre si occupa delle questioni organizzative concernenti la Direzione del Gruppo (CEO e primo livello dirigenziale) nonché di altri importanti temi di natura delle risorse umane e sociale.

La **revisione interna** fa da supporto al Consiglio d'amministrazione, al comitato Esame e alla Direzione del Gruppo nell'adempimento degli obblighi di vigilanza e di controllo che competono loro. La revisione interna è subordinata direttamente al Presidente del Consiglio d'amministrazione.

Direzione del Gruppo.

Membri della Direzione del Gruppo

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione della Direzione del Gruppo al 31 dicembre 2011, le funzioni dei singoli membri, la loro nazionalità e l'anno della nomina in seno alla Direzione del Gruppo. Contiene inoltre indicazioni sulla carriera professionale e la formazione, l'anno di nascita, altre attività e legami d'interesse quali mandati in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

Andreas Meyer (1961, CH)

Presidente della Direzione del Gruppo (dal 2007), lic. iur., avvocato, MBA INSEAD Fontainebleau (Francia). In passato consulente giuridico/responsabile di progetto ABB Svizzera, Baden, amministratore Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D) e da ultimo presso la Deutsche Bahn AG quale presidente della Direzione della DB Stadtverkehr GmbH, membro della Direzione aziendale della DB Personenverkehr GmbH e membro dell'Executive Board della Deutsche Bahn AG.

Altri mandati: Unione dei trasporti pubblici (UTP), membro della direzione | Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società d'Infrastruttura (CER), membro del management committee.

Jeannine Pilloud

Capo Viaggiatori

Andreas Meyer

CEO

Philippe Gauderon

Capo Infrastruttura

**Philippe Gauderon** (1955, CH)

Capo della divisione Infrastruttura (dal 2009), lic. iur., avvocato. Da ultimo attivo come responsabile Operating e sostituto del capo della divisione Viaggiatori. Alle FFS dal 1996. Precedentemente vicedirettore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: ÖBB-Infrastruktur AG, Vienna, membro del consiglio di vigilanza | BLS Netz AG, Berna.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

Capo della divisione Viaggiatori (dal 1° aprile 2011), arch. dipl. ETH Zurigo, Henley Management College/INSEAD; London Master of Business Administration (MBA). Da ultimo Senior Vice President, ICT Operations/Regione Europa occidentale presso T-Systems International GmbH.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Capo di FFS Cargo (dal 2008), ing. civ. dipl. ETH Zurigo. In passato responsabile del settore International e sostituto del capo della Divisione (FFS Cargo SA), da agosto 2007 capo ad interim di FFS Cargo. Alle FFS dal 1987.

Jürg Stöckli (1969, CH)

Capo della divisione Immobili (dal 2010), lic. iur., avvocato, Executive MBA Università di San Gallo. Da ultimo Chief Operating Officer della Privera AG. Prima del 2007 responsabile Diritto e acquisti e membro della Direzione di FFS Immobili.

Georg Radon (1958, CH)

CFO (dal 2008), Scuola superiore di economia e amministrazione di Zurigo (HWV), Swiss Certified Controller all'Istituto di economia aziendale di Zurigo e Advanced Management Program alla Harvard Business School a Boston. Da ultimo Group Chief Financial Officer e membro della direzione del gruppo SR Tecnics a Zurigo/Kloten.

Markus Jordi (1961, CH)

Capo del settore Human Resources (dal 2007), lic. iur. Prima attivo come responsabile Human Resources Svizzera della Basilese Compagnia d'Assicurazioni e membro della direzione, dal 2006 responsabile Corporate Human Resources della Bâloise Holding.

Altre attività e legami d'interesse

A seconda delle funzioni da loro svolte, i membri della Direzione del Gruppo sono attivi nei consigli di amministrazione di varie società affiliate o consociate delle FFS.

Le altre attività espletate in consessi dirigenziali e di sorveglianza sono elencate al riguardo dei singoli membri della Direzione del Gruppo.

Contratti di management

Le FFS e le loro società consociate non hanno concluso, al giorno di riferimento 31 dicembre 2011, alcun contratto di management con società o persone fisiche che non fanno parte del Gruppo.

Organizzazione e compiti della Direzione del Gruppo

La Direzione del Gruppo è composta dal CEO, dai capi delle divisioni Infrastruttura, Viaggiatori, Cargo e Immobili nonché dei Settori centrali Human Resources e Finanze.

Il CEO è a capo della Direzione del Gruppo ed è responsabile, al cospetto del Consiglio d'amministrazione, del successo aziendale in ogni campo d'attività. I membri della Direzione del Gruppo gli sono subordinati. Il CEO dirige inoltre direttamente anche i responsabili dei Settori centrali (Comunicazione e Public Affairs, Informatica, Sviluppo dell'azienda Gruppo, Sicurezza e Servizio giuridico del Gruppo/Compliance). La revisione interna è subordinata direttamente al Presidente del Consiglio d'amministrazione.

La Direzione del Gruppo gestisce tutti gli affari delle FFS, a patto che non siano riservati al Consiglio d'amministrazione in forza del regolamento sull'organizzazione. Dal canto suo, la Direzione del Gruppo ha attribuito alle Divisioni e ai settori, tramite il regolamento per gli affari e le competenze (GZO), una parte dei compiti di sua spettanza.

La Direzione del Gruppo si riunisce di norma ogni due settimane. Partecipano alle sue sedute con voto consultivo i responsabili di Comunicazione, Informatica e Sviluppo dell'azienda Gruppo. Se necessario, vengono interpellati altri quadri dirigenti e specialisti del ramo.

La Direzione del Gruppo delibera secondo il principio maggioritario (decisione dell'organismo). In tal modo si tiene conto del modello di gestione, è garantito il coinvolgimento delle funzioni di gestione specialistica ed è favorito il cambiamento culturale. In caso di parità di voti la decisione spetta al CEO. Il CEO informa il Presidente del Consiglio d'amministrazione sugli affari per i quali è stato messo in minoranza. Nelle decisioni della Direzione del Gruppo su questioni fondamentali in cui viene messo in minoranza il membro della Direzione del Gruppo competente, quest'ultimo ha il diritto di presentare la decisione al Presidente del Consiglio d'amministrazione insieme al CEO. In questi casi il Presidente del Consiglio d'amministrazione decide su riserva delle competenze del Consiglio d'amministrazione.

In merito alle trattative della Direzione del Gruppo viene stilato un verbale. Ogni membro della Direzione è autorizzato a rilevarvi la sua posizione se eventualmente diverge dalla decisione. Il verbale deve essere firmato dal Presidente della Direzione del Gruppo e dal verbalista e infine approvato dalla Direzione del Gruppo. Il Presidente del Consiglio d'amministrazione riceve regolarmente l'invito alla seduta e una copia del verbale.

Indennità.

Procedura per stabilire le indennità e la loro consistenza

Il Consiglio d'amministrazione ha stabilito le indennità e le prestazioni accessorie da versare ai suoi membri in un regolamento del 5 novembre 2009 che si basa sugli statuti delle FFS e sulle relative prescrizioni del Consiglio federale. L'indennità versata ai membri del Consiglio d'amministrazione consta di un'indennità fissa, basata su un'occupazione media in giorni durante l'arco dell'anno, e di un forfait per le spese. Le attività in commissioni e gli incarichi speciali sono compensati nell'ambito di indennità giornaliere conformemente alle disposizioni previste dallo statuto. Le prestazioni accessorie comprendono gli abbonamenti generali gratuiti per i membri del Consiglio d'amministrazione e le/i loro partner.

L'indennità versata ai membri della Direzione del Gruppo è disciplinata in un regolamento rielaborato il 1° gennaio 2010 e si articola in un salario di base fisso, una componente salariale orientata alle prestazioni e al successo e un forfait per le spese. A ciascun membro è inoltre versato ogni anno un importo unico, depositato sul credito di cui già dispone alla Cassa pensioni. Le prestazioni accessorie comprendono l'emissione gratuita di abbonamenti generali per i membri della Direzione del Gruppo e le loro famiglie o le/i loro partner. Oltre alla Cassa pensioni FFS il CEO dispone di un'assicurazione rischio contro le conseguenze economiche in caso di invalidità o di morte.

Il comitato Personale e organizzazione presenta annualmente al Consiglio d'amministrazione una proposta su come impostare la struttura del sistema dei premi orientati alle prestazioni e al rendimento, la definizione dei criteri per il conseguimento degli obiettivi e il metro da applicare. In seguito il Consiglio d'amministrazione approva il conseguimento degli obiettivi e i relativi premi per le prestazioni e il rendimento dell'esercizio dell'anno precedente.

Indennità corrisposte ai membri di organi in carica

Consiglio d'amministrazione

CHF	2011	2010
Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	851 666	813 379
Onorari/spese supplementari	90 357	100 497
Spese forfetarie	83 166	80 333
AG FFS	65 090	57 010
Indennità complessiva ¹	1 090 279	1 051 219
Presidente del Consiglio d'amministrazione		
Onorario	225 000	225 000
Onorari/spese supplementari	26 145	24 228
Spese forfetarie	22 500	22 500
AG FFS	7 620	7 080
Indennità complessiva	281 265	278 808
Vicepresidente		
Onorario	90 000	90 000
Onorari/spese supplementari	7 184	8 477
Spese forfetarie	7 000	7 000
AG FFS	7 020	-
Altri sette (fino al 31.5.2011) / otto (dall'1.6.2011) membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	536 666	498 379
Onorari/spese supplementari	57 028	67 792
Spese forfetarie	53 666	50 833
AG FFS	50 450	49 930

Direzione del Gruppo

CHF	2011	2010
Tutti i membri della Direzione del Gruppo		
Salario di base fisso	2 740 330	2 485 333
Componente salariale orientata alle prestazioni e al successo	1 595 242	1 246 113
Spese forfetarie	142 000	130 800
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	242 500	227 500
Assicurazione rischio	19 505	19 505
AG FFS	62 533	54 915
Indennità complessiva ²	4 802 110	4 164 166
CEO		
Salario di base fisso	553 333	540 000
Componente salariale orientata alle prestazioni e al successo	361 284	301 752
Spese forfetarie	25 200	25 200
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	60 000	60 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
AG FFS	10 885	10 500
Indennità complessiva	1 030 207	956 957

¹ L'incremento dell'indennità complessiva corrisposta al Consiglio d'amministrazione è da attribuire all'aumento del numero di membri del Consiglio.

² Il marcato aumento dell'indennità complessiva corrisposta alla Direzione del Gruppo rispetto all'esercizio precedente è da attribuire a effetti di base strutturali. Nel 2010 le funzioni della Direzione non erano tutte ricoperte. Nel 2011 l'occupazione di tutte le funzioni si rispecchia in un salario di base fisso più elevato e in prestazioni accessorie supplementari. Le componenti salariali orientate alle prestazioni e al successo sono dovute, oltre che al maggior numero di membri della Direzione, al miglior raggiungimento degli obiettivi del Gruppo formulati dal Consiglio d'amministrazione.

Partecipazioni

I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo non partecipano al capitale delle FFS.

Indennità corrisposte agli ex membri

Agli ex membri della Direzione del Gruppo sono state versate nell'anno in esame indennità pari a CHF 45 000 (esercizio precedente: CHF 527 800). Per i membri del Consiglio d'amministrazione o della Direzione del Gruppo usciti precedentemente non sono state pagate indennità nel corso dell'anno d'esercizio.

Attribuzione delle azioni, possesso delle azioni, opzioni

La Confederazione possiede l'intero pacchetto azionario. Non è previsto nessun piano di partecipazione azionaria o di opzione.

Altri onorari e abbuoni, prestiti accordati

I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo non hanno ricevuto nessun onorario o altre indennità per ulteriori servizi prestati alle FFS o a una società consolidata del Gruppo, né tanto meno sono stati loro concessi prestiti, anticipi o crediti.

Massime indennità complessive

Le indennità per il Presidente del Consiglio d'amministrazione e l'indennità erogata al CEO corrispondono sempre alla somma massima delle indennità pagate di volta in volta nei vari consessi.

Diritti di partecipazione degli azionisti, rapporti con la Confederazione, informazioni agli azionisti.

Condotta impressa alle FFS

All'assemblea generale sono conferiti i poteri in ossequio alle norme stabilite nel Codice delle obbligazioni. Nell'ambito dei diritti di partecipazione degli azionisti (nello specifico limitazioni e rappresentanze per il diritto di voto, quorum previsti dallo statuto, convocazione dell'assemblea generale, argomenti all'ordine del giorno e iscrizione nel registro delle azioni), lo statuto non prevede disposizioni in deroga a quanto prescritto dalla legge.

Finché sarà la Confederazione a possedere l'intero pacchetto azionario, il Consiglio federale assumerà le competenze che sono proprie dell'assemblea generale (art. 10 cpv. 2 LFFS). Dal canto suo, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e il Dipartimento federale delle finanze (DFF) di esercitare i diritti spettanti agli azionisti. Poiché le FFS non sono soggette alla legge sulle borse, non esistono norme specifiche in merito al cambiamento di controllo e provvedimenti di difesa (in particolare l'obbligo di presentare un'offerta e clausole sul cambiamento di controllo).

Gestendo le FFS, la Confederazione si limita a considerare le norme politiche e finanziarie. A tale scopo, essa dispone dei seguenti strumenti direttivi:

- Convenzione sulle prestazioni: il Consiglio federale e le FFS stipulano di volta in volta per quattro anni una Convenzione sulle prestazioni che viene approvata dal Parlamento. Per fare sì che la Convenzione sulle prestazioni si allineasse con maggiore precisione al periodo di legislatura del Parlamento, in via eccezionale per il 2011–2012 si è deciso di limitare a due anni la validità di tale Convenzione. In tal modo il Parlamento riletto nel 2011 potrà approvare la Convenzione sulle prestazioni per gli anni 2013–2016;
- ambito dei pagamenti: l'Assemblea federale decide l'ammontare dei pagamenti da effettuare a favore dell'infrastruttura per lo stesso arco di tempo, conformandone l'entità ai disposti della Convenzione sulle prestazioni;
- obiettivi strategici del Consiglio federale: in forza della Convenzione sulle prestazioni, e per il medesimo lasso di tempo, il Consiglio federale rende noti gli obiettivi strategici riguardo alle FFS, precedentemente elaborati di comune accordo con il Consiglio d'amministrazione;
- rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici: approvazione del Consiglio federale;

- rapporto di gestione, conto annuo e del Gruppo, utilizzazione dell'utile: approvazione rilasciata dall'assemblea generale;
- nomina o non rielezione del Consiglio d'amministrazione;
- scarico al Consiglio d'amministrazione.

Il Presidente del Consiglio d'amministrazione e il CEO rendono conto al DATEC e al DFF in occasione di riunioni che si tengono a intervalli regolari. Inoltre, le FFS informano i dipartimenti responsabili nonché l'Ufficio federale dei trasporti nell'ambito di colloqui che avvengono anch'essi a intervalli regolari sugli argomenti d'attualità in seno al Consiglio d'amministrazione e alla Direzione del Gruppo.

Prestazioni finanziarie della Confederazione

La Confederazione ordina prestazioni alle FFS per mantenere e sviluppare l'infrastruttura e mette a disposizione i mezzi necessari, in un quadro di pagamenti limitato a un quadriennio (eccezionalmente per il 2011–2012 si è fissato un periodo di due anni). Essa ordina altre prestazioni per il traffico merci combinato e, con i Cantoni, servizi da prestare nell'ambito del traffico viaggiatori regionale, indennizzando le FFS per i costi scoperti in base ai conti di pianificazione. In virtù della legge sul controllo delle finanze, l'ufficio federale a ciò preposto ha il diritto di effettuare verifiche presso le FFS e in particolare di sorvegliare l'impiego dei mezzi finanziari. L'UFT, quale autorità di sorveglianza, si accerta che il conto annuo e il bilancio delle FFS siano conformi alla legislazione vigente per le ferrovie (verifica nell'ottica del diritto dei sussidi ai sensi dell'art. 37 della legge federale sul trasporto di viaggiatori).

Ufficio di revisione.

Durata del mandato e della carica conferita al revisore

L'assemblea generale sceglie di volta in volta, per il periodo di un anno, l'ufficio di revisione e il controllore del conto del Gruppo. Da quando la FFS SA è stata creata, ossia dal 1° gennaio 1999, questa funzione è svolta da Ernst & Young di Berna. Di norma, Ernst & Young funge da ufficio di revisione anche per le società affiliate del Gruppo. Il revisore preposto è dal 2008 responsabile per le FFS.

Onorario della revisione e ulteriori onorari

L'incarico di base contempla l'esame delle singole chiusure contabili di FFS SA e FFS Cargo SA nonché il controllo del conto del Gruppo. Sono state sottoposte ad esame anche società del Gruppo. Inoltre è stata effettuata una revisione della chiusura intermedia e altri compiti di verifica diretta. Nell'anno d'esercizio

2011 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 445 000 (esercizio precedente: CHF 1 250 000). Per le mansioni di consulenza attinenti alla contabilità, alle imposte, all'organizzazione e al management, è stato inoltre corrisposto a Ernst & Young un onorario di CHF 938 000 (esercizio precedente: CHF 900 000).

Strumenti di vigilanza e di controllo esercitati nei confronti della revisione esterna

Il comitato Esame valuta la prestazione, l'indipendenza e la retribuzione dell'ufficio di revisione esterno. Esso chiede di

essere orientato sul processo di controllo, sul piano di revisione e sull'entità dei lavori di revisione annuali, discute con i revisori di ciò che ne è emerso, si fa un quadro della collaborazione instauratasi tra l'ufficio di revisione esterno e quello interno, proponendo eventualmente al Consiglio d'amministrazione, dopo essersi preoccupato di coordinare la faccenda con DATEC e DFF, ossia i dipartimenti gerenti, di indire un nuovo concorso per il conferimento del mandato di revisione.

Organigramma

	Consiglio d'amministrazione Ulrich Gygi					Revisione
Direzione del Gruppo	Chief Executive Officer Andreas Meyer					
	Viaggiatori Jeannine Pilloud	Infrastruttura Philippe Gauderon	FFS Cargo Nicolas Perrin	Immobili Jürg Stöckli	Human Resources Markus Jordi	Finanze Georg Radon
	Traffico regionale Lunga percorrenza Gestione del traffico Distribuzione e servizi Operating Finanze Human Resources Sviluppo dell'azienda Sicurezza pubblica Comunicazione	Orario e design della rete Progetti Impianti e tecnologia Manutenzione Esercizio Energia, telecom e installazioni elettriche Finanze Human Resources Acquisti, catena di distribuzione e produzione Sviluppo dell'azienda Comunicazione Rischio, sicurezza, qualità, ambiente	Vendita Produzione Asset Management Finanze Human Resources Comunicazione Sviluppo dell'azienda Qualità, sicurezza e ambiente SBB Cargo International	Portfolio Management Development Gestione Finanze Human Resources RailClean Sviluppo dell'azienda Comunicazione Diritto e acquisti Diritti immobiliari	Politica del personale Quadri superiori e Settori centrali Idoneità al mercato del lavoro e aspetti sociali Sviluppo del personale Sviluppo dell'azienda Shared Service Center	Corporate Accounting Corporate Controlling Corporate Treasury ZFO Settori centrali Processi e sistemi Management delle assicurazioni Corporate Risk Management
Direzione allargata del Gruppo	Informatica Peter Kummer	Comunicazione e Public Affairs Stefan Nünlist	Sviluppo dell'azienda Armin Weber	Sicurezza	Servizio giuridico del Gruppo/ Compliance	

Rapporto finanziario sulla gestione

Le FFS nel 2011

Grazie all'aumento dell'efficienza, nonostante un sensibile calo del risultato nel traffico viaggiatori e la contrazione della domanda nel traffico merci interno, il risultato consolidato è migliorato del 13,5 per cento rispetto all'esercizio precedente, giungendo a CHF 338,7 mio. Il free cash flow negativo è stato pari a CHF 5,2 mio. L'indebitamento soggetto a interessi si mantiene elevato, quasi a quota CHF 8 mia.

Sommario

Rapporto finanziario

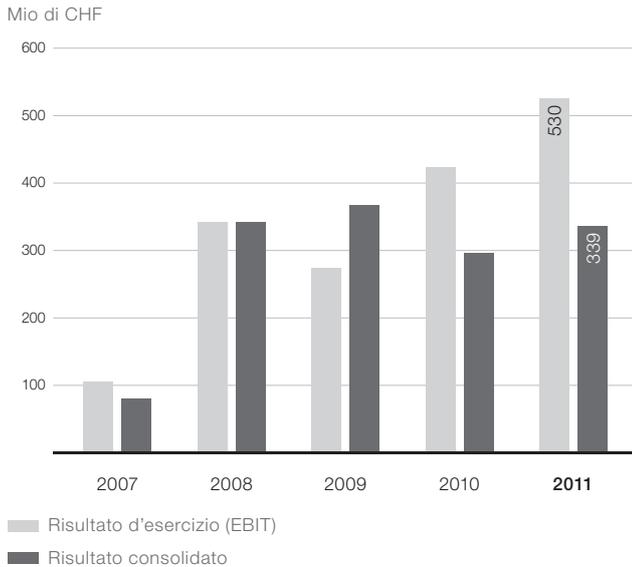
Gruppo FFS

- P78 — Rapporto finanziario sulla gestione
- P86 — Conto economico del Gruppo FFS
- P87 — Bilancio del Gruppo FFS
- P88 — Rendiconto finanziario del Gruppo FFS
- P89 — Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS
- P90 — Allegato al conto del Gruppo 2011
- P117 — Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo

FFS SA

- P119 — Conto economico FFS SA
- P120 — Bilancio FFS SA
- P121 — Allegato al conto annuale FFS SA
- P130 — Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio
- P131 — Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

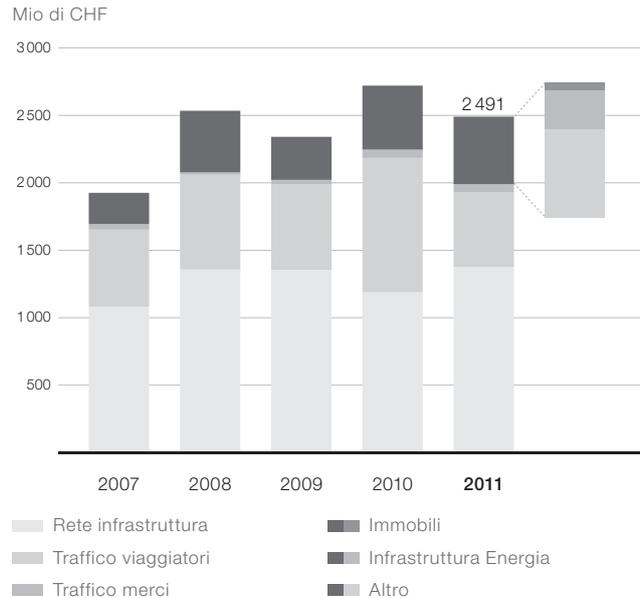
Risultato consolidato 2007-2011



Nel 2011 l'incremento dell'efficienza e alcune ottimizzazioni realizzate a livello operativo in tutti i settori hanno permesso di ottenere un risultato d'esercizio superiore rispetto all'esercizio precedente (CHF +103,3 mio, +24,2 percento). Il risultato annuale è aumentato di CHF 40,4 mio rispetto al 2010.

Questo risultato di buon livello è stato conseguito in un contesto di mercato difficile, caratterizzato dall'indebolimento della crescita nel traffico viaggiatori e da perdite di traffico nel settore merci.

Investimenti 2007-2011



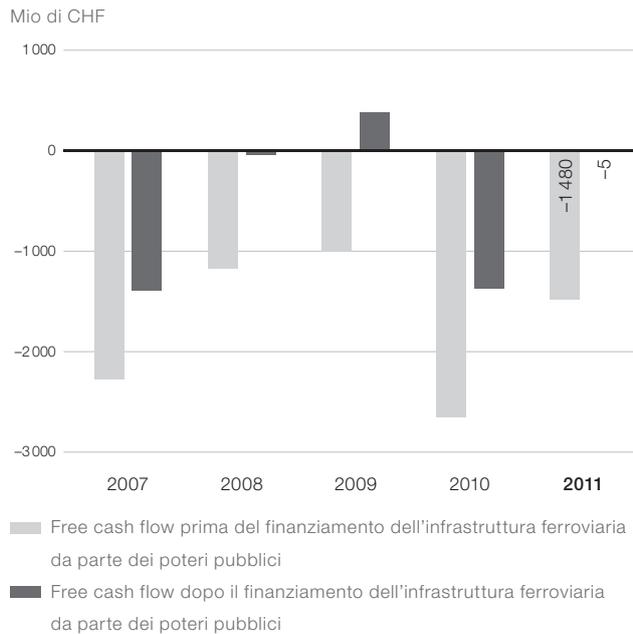
Vari interventi di miglioramento della rete ferroviaria, in particolare il passante di Zurigo e i raccordi alla rete europea ad alta velocità, oltre al crescente sfruttamento della rete, hanno richiesto l'investimento di ulteriori risorse per l'infrastruttura ferroviaria. Grazie all'incremento dell'efficienza e a condizioni d'acquisto favorevoli le FFS hanno contribuito alla realizzazione di ulteriori progetti d'investimento per l'infrastruttura ferroviaria.

Il traffico viaggiatori ha ampliato e modernizzato in particolare il parco veicoli del traffico regionale con l'acquisto di nuove composizioni Domino e Flirt e con l'introduzione di ulteriori compartimenti multifunzione, posti per sedie a rotelle, impianti di climatizzazione e accessi con pianale ribassato. In seguito a una politica coerente di definizione delle priorità negli investimenti e alle consegne ritardate dei veicoli, gli investimenti in materiale rotabile sono risultati inferiori rispetto all'esercizio precedente.

La divisione Immobili ha investito nello sviluppo di siti centrali vicini alle stazioni, come l'Europaallee di Zurigo o Trans-Europe a Neuchâtel e le sedi «Stazione e altro» di Aarau e Bienne. Per migliorare l'attrattiva e l'esperienza dello shopping sono inoltre stati realizzati interventi di trasformazione nelle RailCity di Basilea, Berna, Ginevra e Zurigo.

L'unità Energia ha investito nella concessione per l'utilizzo delle acque del Basso Vallese e nell'ampliamento di impianti per la produzione e il trasporto dell'energia.

Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici 2007–2011



Il free cash flow quasi in pareggio è riconducibile in particolare al miglioramento del risultato, a una coerente politica di definizione delle priorità negli investimenti e ai ritardi nella fornitura di veicoli.

I poteri pubblici commissionano e finanziano la manutenzione e gli interventi di ampliamento infrastrutturale (nell'anno in esame per CHF 1475,1 mio; CHF 193,7 mio in più rispetto all'esercizio precedente).

Il contributo di risanamento alla Cassa pensioni (CHF 938,0 mio) ha gravato sul cash flow nell'esercizio precedente.

Prestazioni dei poteri pubblici 2007–2011



Le prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura comprendono i costi per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria che non vengono coperti dai prezzi delle tracce fissati per legge nonché il contributo per il mantenimento della rete in misura corrispondente agli ammortamenti effettuati.

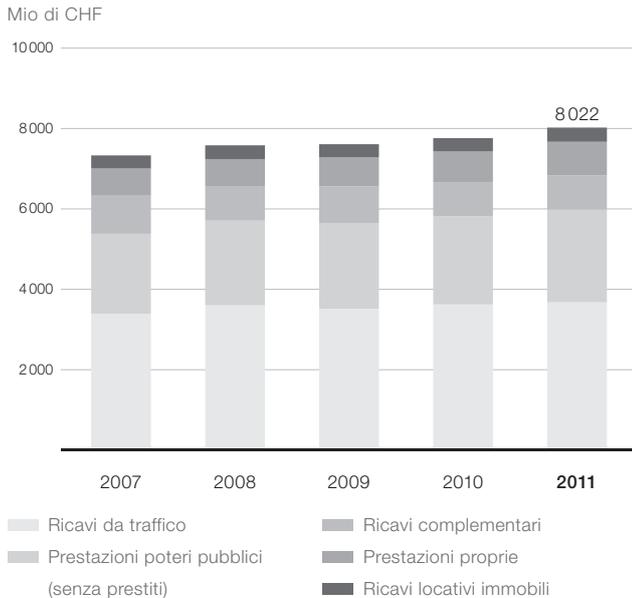
Il Fondo infrastrutturale e il fondo FTP hanno messo a disposizione prestiti in particolare per l'ampliamento del passante di Zurigo e il raccordo alla rete europea ad alta velocità.

Gli indennizzi nel traffico regionale viaggiatori corrispondono ai costi dell'offerta richiesta dai poteri pubblici, che non sono coperti dal prezzo dei biglietti.

Il traffico merci internazionale ha ricevuto dal programma della Confederazione un contributo una tantum di CHF 7,9 mio per attenuare l'apprezzamento del franco e per migliorare la competitività del traffico merci transalpino.

¹ Per informazioni dettagliate rimandiamo alla tabella «Sintesi poteri pubblici» a pagina 110.

Ricavo d'esercizio 2007-2011



Il ricavo d'esercizio, pari a CHF 8021,7 mio, è aumentato del 3,4 percento rispetto all'esercizio precedente.

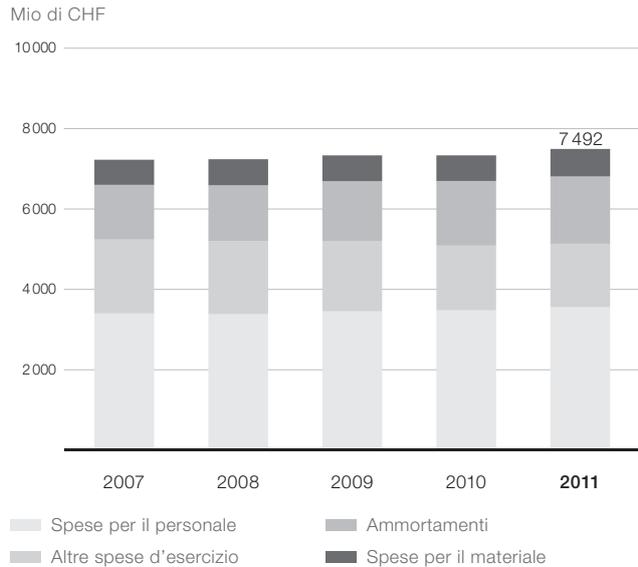
La domanda nel traffico viaggiatori è diminuita rispetto agli esercizi precedenti. L'andamento negativo del ricavo del traffico merci, in calo del 7,2 percento, è dovuto in particolare alla contrazione dell'euro e alla debolezza congiunturale.

Le prestazioni dei poteri pubblici qui illustrate comprendono solo le componenti di reddito con impatto sul risultato per l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente, gli indennizzi nel traffico regionale e le sovvenzioni per il traffico merci. L'incremento di CHF 112,8 mio rispetto al periodo precedente risulta in particolare dalla Convenzione sulle prestazioni (2011-2012) stipulata con la Confederazione e dai maggiori indennizzi erogati per il traffico viaggiatori regionale e il traffico merci.

Le prestazioni proprie per l'infrastruttura e i programmi di modernizzazione per la flotta del traffico viaggiatori hanno segnato un incremento di CHF 58,5 mio.

La domanda di immobili locativi in posizione centrale si è mantenuta molto stabile anche nell'anno in esame.

Spese d'esercizio 2007-2011



Grazie agli interventi di ottimizzazione operativa e all'incremento dell'efficienza in tutti i settori, l'aumento delle spese d'esercizio (+2,2 percento) è stato inferiore rispetto al ricavo d'esercizio.

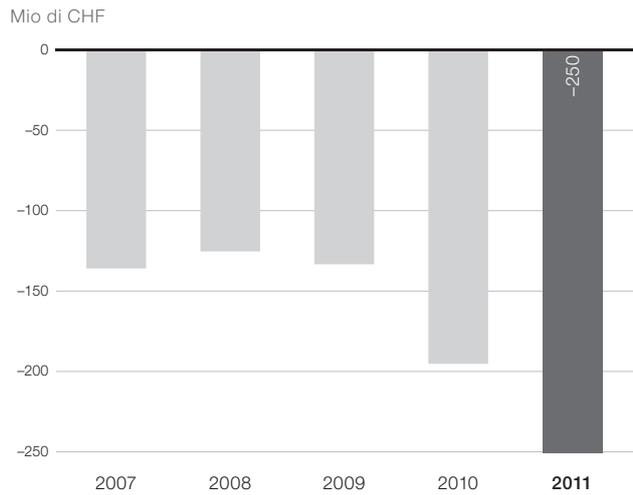
L'organico medio è aumentato di 443 unità, giungendo a 28586 posti a tempo pieno. Nell'anno di riferimento le spese per il personale sono aumentate del 2,2 percento.

Le altre spese d'esercizio sono diminuite rispetto all'esercizio precedente di CHF 31,0 mio, in particolare per il passaggio da prestazioni di terzi a prestazioni proprie nei lavori a progetto.

Gli investimenti in corso per l'espansione, il mantenimento dell'infrastruttura esistente e il materiale rotabile hanno fatto lievitare gli ammortamenti di circa CHF 65,4 mio o del 4,1 percento rispetto all'esercizio precedente.

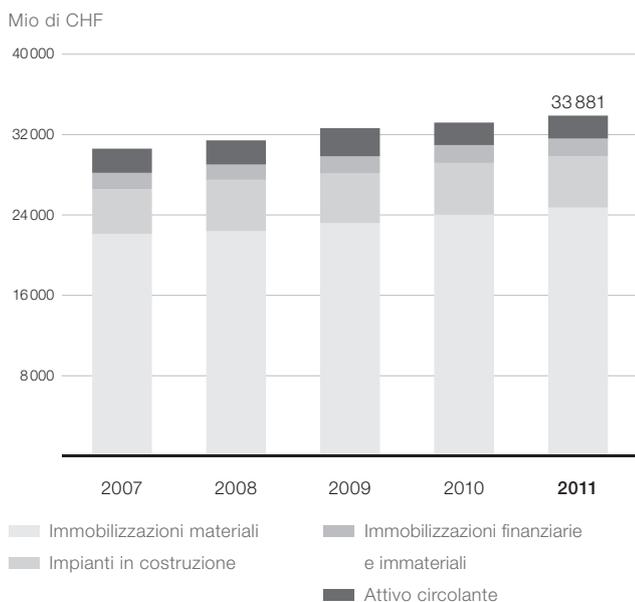
L'incremento dell'attività di costruzione e manutenzione ha fatto aumentare le spese per il materiale di CHF 47,8 mio.

Risultato finanziario 2007–2011



Il deterioramento del risultato finanziario, ridotto di CHF 55,4 mio rispetto all'esercizio precedente, è dovuto principalmente alla risoluzione anticipata di un leasing (CHF 78,1 mio), cui si contrappone con effetto positivo la riduzione delle spese per interessi.

Struttura di bilancio Attivi 2007–2011

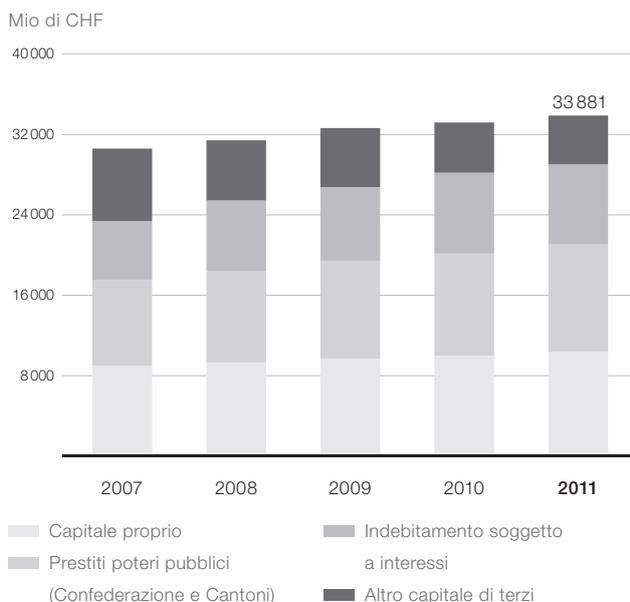


Le immobilizzazioni materiali e gli impianti in costruzione sono aumentati da CHF 26 559,6 mio nel 2007 a CHF 29 810,8 mio nel 2011 (+2,9 per cento p. a.). Tale aumento è da attribuire principalmente all'acquisto di veicoli e alla costruzione di impianti di infrastruttura. L'aumento registrato nel periodo in esame è dovuto in primo luogo, oltre alla messa in servizio di nuovo materiale rotabile, all'avanzamento dei lavori del passante (CHF 225 mio) e alle superfici di sviluppo come l'Europaallee di Zurigo (CHF 68,6 mio). Sono inoltre stati realizzati svariati progetti di trasformazione nelle stazioni.

L'aumento delle immobilizzazioni immateriali, come il rinnovo delle concessioni per le centrali idroelettriche, ha compensato la contrazione delle immobilizzazioni finanziarie.

È stato possibile attenersi con successo alla gestione rigorosa della liquidità e della supply chain messa in atto lo scorso anno. L'attivo circolante si è stabilizzato allo stesso livello dell'esercizio precedente.

Struttura di bilancio Passivi 2007–2011

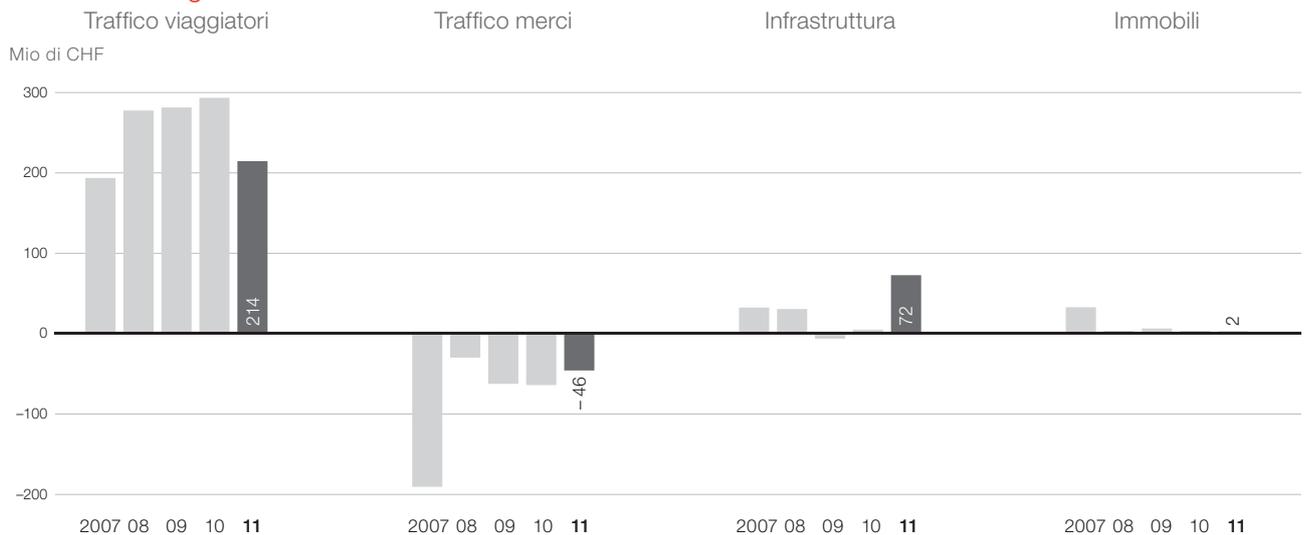


Rispetto all'esercizio precedente l'indebitamento netto è aumentato di CHF 706,0 mio, principalmente per l'assunzione di prestiti dai poteri pubblici per l'ampliamento della rete ferroviaria (CHF 574,1 mio).

L'aumento dei prestiti della Confederazione e degli altri finanziamenti riflette gli investimenti sostitutivi e di ampliamento effettuati così come il pagamento di ammortamenti per la Cassa pensioni.

L'acquisto ritardato di materiale rotabile ha fatto ridurre il fabbisogno di rifinanziamento commerciale. La liquidità così disponibile è stata impiegata per ridurre di CHF 87,1 mio l'indebitamento soggetto a interessi portandolo a CHF 7964,6 mio.

Risultati dei segmenti 2007–2011



Traffico viaggiatori.

Le misure tariffarie e l'incremento della produttività hanno solo in parte compensato l'aumento dei costi delle tracce e delle spese per il personale. Il numero di viaggiatori ha registrato un ulteriore incremento (+2,7 per cento), anche se meno marcato rispetto agli esercizi precedenti, il che ha generato una contrazione del risultato di CHF 78,7 mio.

Traffico merci.

Stagnante è stato l'andamento del traffico merci in un mercato interno generalmente in calo, schiacciato anche dal crollo dell'euro. Miglioramenti operativi e la rinuncia a trasporti non redditizi hanno permesso di compensare in parte il calo dei ricavi da traffico (CHF 54,4 mio), migliorando il risultato di CHF 18,1 mio, nonostante le condizioni difficili.

Infrastruttura.

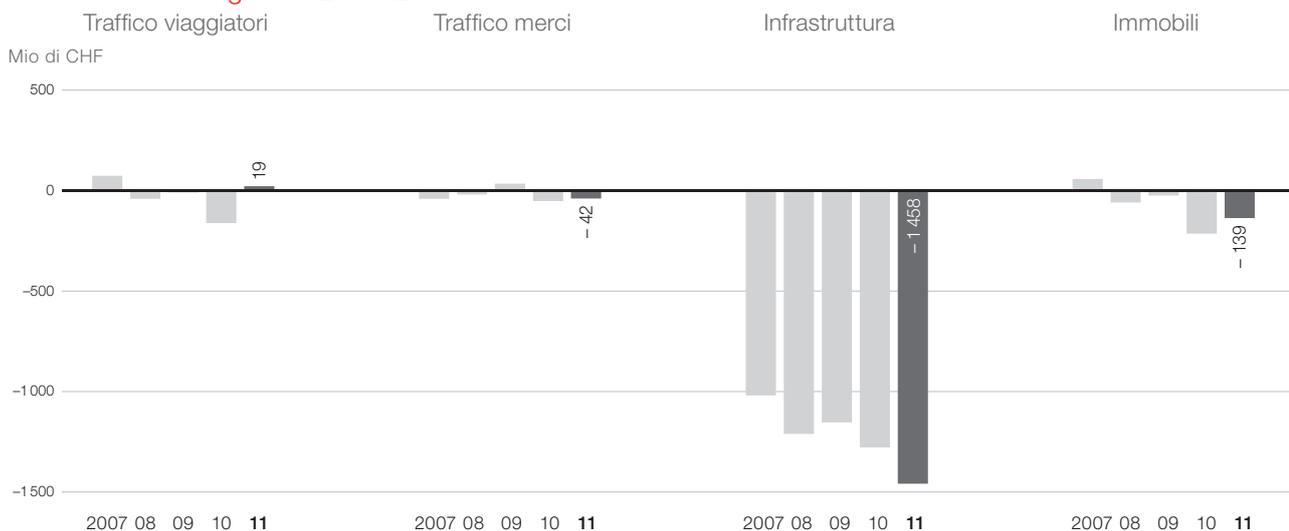
I ricavi supplementari derivanti dall'aumento dei prezzi delle tracce sono stati impiegati per maggiori prestazioni nella manutenzione. Grazie al miglioramento dell'efficienza e a condizioni d'acquisto favorevoli è stato possibile incrementare sensibilmente e rendere più convenienti le prestazioni per il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria. Le carenze di risorse umane e materiali hanno impedito lo sfruttamento completo dei mezzi messi a disposizione dai poteri pubblici.

L'unità Energia ha contribuito al risultato per CHF 25,4 mio.

Immobili.

I ricavi locativi hanno registrato un ulteriore incremento grazie all'attuazione pianificata dei progetti di ampliamento e agli aumenti dei prezzi locativi. Il risultato indicato è da intendersi dopo i pagamenti compensativi. Il risultato di segmento prima dei pagamenti compensativi è pari a CHF 182,5 mio, di cui CHF 150 mio sono stati versati a Infrastruttura, mentre l'importo restante è confluito sotto forma di interessi e ammortamenti supplementari nel risanamento della Cassa pensioni.

Free cash flow Segmenti 2007-2011

**Traffico viaggiatori.**

Gli investimenti effettuati per l'acquisto di veicoli, pari a CHF 436,3 mio, sono stati inferiori di CHF 474,8 mio rispetto all'esercizio precedente a causa di una politica coerente di definizione delle priorità negli investimenti e delle forniture ritardate di veicoli, in particolare per il traffico regionale.

Traffico merci.

L'incremento del risultato e la vendita della partecipazione (25 per cento delle quote) di Cargo International a HUPAC hanno migliorato il free cash flow rispetto all'esercizio precedente.

Infrastruttura.

Il free cash flow negativo riflette gli investimenti richiesti e finanziati dalla Confederazione per l'infrastruttura ferroviaria.

Immobili.

Un miglior risultato operativo e minori investimenti hanno incrementato il free cash flow rispetto all'esercizio precedente.

Prospettive.

Il traffico merci punta al raggiungimento dell'autofinanziamento. Infrastruttura e il traffico regionale offrono le prestazioni richieste dalla Confederazione e dai Cantoni e possono non generare utili. La redditività del settore degli immobili viene impiegata per il risanamento della Cassa pensioni e per i pagamenti compensativi a Infrastruttura.

Al momento solo il traffico viaggiatori a lunga percorrenza è in grado di contribuire allo sviluppo dell'azienda. In futuro, tuttavia, il traffico viaggiatori dovrà dare un contributo maggiore al finanziamento dell'infrastruttura attraverso l'aumento dei prezzi delle tracce. Le FFS hanno comunque bisogno di un'adeguata libertà d'azione imprenditoriale per poter conseguire ulteriori risorse finanziarie. Solo così sarà possibile farsi strada in nuovi ambiti di crescita redditizi.

Per un potenziamento dell'offerta, per l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria serviranno nei prossimi anni investimenti nell'ordine di grandezza di miliardi a cui le FFS, nonostante un ulteriore incremento dell'efficienza, non potranno far fronte da sole. Per aumentare il grado di copertura dei costi le FFS continueranno a dipendere anche dal finanziamento dei poteri pubblici e da ulteriori misure tariffarie.

Le FFS ambiscono a incrementare ulteriormente la produttività e a effettuare maggiori investimenti in settori redditizi. Solo così potranno continuare anche in futuro a proporre la propria offerta e le proprie prestazioni a un buon livello qualitativo.

Conto economico del Gruppo FFS

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2011	2010
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	3 675,4	3 623,2
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 304,5	2 191,7
Ricavi locativi immobili	3	353,5	332,2
Ricavi complementari	4	856,3	838,4
Prestazioni proprie	5	832,1	773,7
Totale Ricavo d'esercizio		8 021,7	7 759,1
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale	6	-684,9	-637,1
Spese per il personale	7	-3 554,3	-3 477,1
Altre spese d'esercizio	8	-1 579,1	-1 610,1
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali	9, 21, 22, 23	-1 673,8	-1 608,4
Totale Spese d'esercizio		-7 492,1	-7 332,7
Risultato d'esercizio/EBIT		529,7	426,4
Ricavi finanziari	10	94,9	147,0
Costi finanziari	11	-345,0	-341,8
Risultato ordinario		279,5	231,6
Risultato estraneo all'esercizio	12	66,9	82,9
Utile ante imposte		346,5	314,5
Imposte sull'utile	13	-6,6	-14,5
Interessenze azionisti minoritari	14	-1,1	-1,7
Utile del Gruppo		338,7	298,3

Le note nell'allegato sono parte integrante del conto del Gruppo.

Bilancio del Gruppo FFS

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2011	31.12.2010
Attivo circolante			
Liquidità	15	282,2	479,4
Titoli e crediti finanziari a breve termine	16	188,1	8,3
Crediti per forniture e prestazioni	17	805,1	762,0
Altri crediti	18	167,0	157,3
Scorte di merci e lavori in corso	19	316,8	333,3
Ratei e risconti attivi	20	530,5	499,8
Totale Attivo circolante		2 289,7	2 240,2
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	21	1 116,7	1 274,4
Immobilizzazioni materiali	22	24 720,1	24 031,5
Impianti in costruzione immobilizzazioni materiali	22	5 090,6	5 136,2
Immobilizzazioni immateriali	23	663,6	507,5
Totale Attivo fisso		31 591,1	30 949,5
Totale Attivi		33 880,8	33 189,7

Le note nell'allegato sono parte integrante del conto del Gruppo.

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2011	31.12.2010
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	27	582,6	319,9
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	28	55,6	22,9
Debiti per forniture e prestazioni	24	745,1	800,0
Altri debiti a breve termine	29	176,6	131,5
Ratei e risconti passivi	25	1 390,6	1 360,4
Accantonamenti a breve termine	26	269,4	310,5
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 219,9	2 945,1
Debiti finanziari a lungo termine	27	7 382,1	7 731,8
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	28	10 661,6	10 120,2
Altri debiti a lungo termine	29	1 962,3	2 024,7
Accantonamenti a lungo termine	26	310,5	372,6
Totale Capitale di terzi a lungo termine		20 316,5	20 249,3
Totale Capitale di terzi		23 536,4	23 194,4
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 069,1	2 069,1
Riserve da utili prima dell'utile del Gruppo		-1 152,9	-1 451,5
Utile del Gruppo		338,7	298,3
Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari		10 254,9	9 915,9
Interessenze azionisti minoritari	14	89,4	79,5
Totale Capitale proprio		10 344,3	9 995,4
Totale Passivi		33 880,8	33 189,7

Le note nell'allegato sono parte integrante del conto del Gruppo.

Rendiconto finanziario del Gruppo FFS

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2011	2010
Utile del Gruppo		338,7	298,3
Ammortamenti sull'attivo fisso		1 647,3	1 593,5
Perdite per riduzioni durevoli di valore		26,5	14,9
Riduzione accantonamenti		-102,9	-85,6
Altre spese/ricavi senza impatto sul fondo		25,8	-935,6
Utile da vendita di attivo fisso		-82,2	-88,2
Quota parte degli utili derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		-1,2	-1,5
Risultato interessenze azionisti minoritari		1,1	1,7
Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità	30	-67,2	48,8
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		1 786,0	846,3
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		-901,0	-870,1
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		884,9	-23,8
Incassi per la liquidazione di società consolidate		0,0	0,8
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione		-2 246,2	-2 588,6
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni materiali		91,1	118,6
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni finanziarie		-61,1	-79,3
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni finanziarie		72,9	51,2
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni immateriali		-222,3	-132,1
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali		0,4	0,8
Flusso finanziario dell'attività di investimento		-2 365,3	-2 628,6
Finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria con risorse a fondo perso della Confederazione		901,0	870,1
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		574,1	411,3
Rimborso di debiti finanziari a breve termine		-227,3	-226,4
Assunzione di debiti finanziari a lungo termine		34,1	1 024,6
Assunzione/rimborso di altri debiti a lungo termine		3,1	-7,0
Dividendi pagati ad azionisti minoritari		-0,4	-3,2
Versamenti di capitale di azionisti minoritari		0,0	0,1
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento		1 284,5	2 069,5
Totale Flusso finanziario		-195,8	-583,0
Liquidità al 1° gennaio		479,4	1 070,6
Differenza di conversione		-1,5	-8,2
Liquidità al 31 dicembre		282,2	479,4
Variazione liquidità		-195,8	-583,0

Le note nell'allegato sono parte integrante del conto del Gruppo.

Free cash flow.

Mio di CHF	2011	2010
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo)	884,9	-23,8
Flusso finanziario dell'attività di investimento	-2 365,3	-2 628,6
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-1 480,3	-2 652,4
Flusso finanziario proveniente dal finanziamento di investimenti per l'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	1 475,1	1 281,4
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-5,2	-1 371,0
Flusso finanziario proveniente da finanziamenti per investimenti commerciali e risanamento della CP	-190,6	788,1
Totale flusso finanziario	-195,8	-583,0

Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS

Mio di CHF	Capitale sociale	Riserve di capitale (aggio)	Riserve da utili	Differenze di conversione delle divise estere	Totale escl. interessenze azionisti minoritari	Interessenze azionisti minoritari	Totale incl. interessenze azionisti minoritari
Capitale proprio all'1. 1. 2010	9 000,0	2 069,1	-1 444,9	-0,6	9 623,6	82,1	9 705,6
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,2	-3,2
Variazione azionisti minoritari	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Utile del Gruppo	0,0	0,0	298,3	0,0	298,3	1,7	300,0
Differenze di conversione	0,0	0,0	0,0	-6,0	-6,0	0,0	-6,0
Capitale proprio al 31. 12. 2010	9 000,0	2 069,1	-1 146,6	-6,6	9 915,9	79,5	9 995,4
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Variazione azionisti minoritari	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,9	9,9
Utile del Gruppo	0,0	0,0	338,7	0,0	338,7	1,1	339,9
Differenze di conversione	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	-0,8	-0,5
Capitale proprio al 31. 12. 2011	9 000,0	2 069,1	-807,9	-6,3	10 254,9	89,4	10 344,3

Il capitale sociale è suddiviso in 180 mio di azioni nominative dal valore nominale di CHF 50 ciascuna ed è completamente liberato.

Allegato al conto del Gruppo 2011

Principi di consolidamento.

Aspetti generali

I principi contabili e di rendiconto applicati per la stesura del presente conto del Gruppo rispettano le disposizioni del diritto azionario svizzero e delle «Raccomandazioni professionali per l'allestimento dei conti annuali» (Swiss GAAP FER) e permettono una visione conforme al principio «true and fair» della situazione finanziaria, patrimoniale e reddituale.

Data di chiusura

L'esercizio in esame comprende 12 mesi per tutte le società. Ad eccezione della centrale elettrica Rapperswil-Auenstein AG (chiusura di bilancio: 30 settembre), l'anno di esercizio corrisponde all'anno civile per tutte le unità consolidate.

Area di consolidamento

Il conto del Gruppo comprende il conto annuale dell'azienda Ferrovie federali svizzere FFS (FFS SA) e delle società alle quali la FFS SA partecipa direttamente o indirettamente e di cui detiene la maggioranza dei voti.

La partecipazione al 100 per cento alla AlpTransit San Gottardo SA non viene consolidata, bensì rilevata in base al metodo dell'equivalenza. In seguito a un accordo speciale tra la Confederazione e le FFS, la gestione di questa partecipazione compete direttamente alla Confederazione, per cui non è possibile applicare il criterio della gestione unica all'interno del Gruppo FFS.

Per la gestione di transazioni di leasing sovranazionali le FFS dispongono di contatti con società veicolo (SPE). Le FFS non hanno quote di partecipazione, opzioni su azioni, né diritti di voto o altri diritti generali su queste società veicolo, per cui viene meno l'inserimento nell'area di consolidamento. Queste operazioni vengono iscritte a bilancio come Financial Lease.

L'elenco a pagina 116 riporta le società che fanno parte dell'area di consolidamento.

Metodo di consolidamento

Il consolidamento del capitale viene effettuato in base al metodo anglosassone (purchase method). Gli attivi e i passivi all'interno del Gruppo nonché le spese e i ricavi sono compensati reciprocamente. Gli utili su consegne all'interno del Gruppo, che non sono ancora stati realizzati tramite vendite a terzi, vengono eliminati in fase di consolidamento.

Per tutte le società in cui la FFS SA detiene una partecipazione diretta o indiretta superiore al 50 per cento, si applica il metodo del consolidamento integrale. Gli attivi e i passivi, le spese e i ricavi sono registrati al 100 per cento; le quote del capitale proprio e del risultato di spettanza degli altri azionisti sono presentate separatamente.

Se una partecipazione si configura come impresa in controllo comune (una vera joint venture), viene applicato il metodo del consolidamento proporzionale. Qui i soci hanno un'influenza assolutamente paritaria e un controllo equivalente sulla società. Attivi e passivi nonché spese e ricavi vengono rilevati in proporzione alle quote.

Le società associate con una partecipazione tra il 20 e il 50 per cento o le società partecipate al 50 per cento, ma che non soddisfano le condizioni previste dal consolidamento proporzionale, vengono inserite nel bilancio in base al metodo della messa in equivalenza.

Interessenze azionisti minoritari

Le Interessenze degli azionisti minoritari del capitale proprio e del risultato del Gruppo iscritte a bilancio corrispondono alle quote di partecipazione di terzi sul capitale proprio e sul risultato delle rispettive società, calcolate in base alle percentuali di partecipazione in vigore.

Conversione valutaria

Gli attivi e il capitale di terzi dei bilanci redatti in valuta estera sono convertiti al cambio in vigore nel giorno di chiusura del bilancio. Il capitale proprio è convertito al cambio storico, mentre i ricavi e le spese sono convertiti al cambio medio. Le differenze di conversione derivanti dall'applicazione di tale metodo sono contabilizzate con le riserve da utili e non influiscono sul risultato.

Nella presente chiusura sono stati adottati i seguenti corsi di conversione:

	Corso medio 2011	Corso medio 2010	Corso del giorno di chiusura 31.12.2011	Corso del giorno di chiusura 31.12.2010
EUR	1,23	1,37	1,22	1,25
GBP	1,42	1,60	1,45	1,46

Avviamento

Al primo consolidamento di una società il suo patrimonio e i suoi debiti sono rivalutati a nuovo in base a criteri unitari. La differenza tra il capitale proprio e il prezzo di acquisto (avviamento positivo o negativo) viene iscritta a bilancio e in genere ammortizzata o sciolta in maniera lineare nell'arco di cinque anni.

Criteri di valutazione e classificazione del conto del Gruppo.

Aspetti generali

Il conto del Gruppo si basa sui rendiconti delle società del Gruppo redatti secondo criteri di valutazione uniformi. I criteri adottati per la valutazione e la pubblicazione sono conformi alle direttive Swiss GAAP FER.

Attivo circolante

La voce **Liquidità** comprende le giacenze di cassa, i depositi postali e bancari e gli investimenti finanziari realizzabili a breve termine con una durata residua massima di 3 mesi.

I **titoli** e i crediti finanziari a breve termine comprendono i titoli, i crediti finanziari e i prestiti a breve termine nonché i depositi a breve termine (durata residua da 4 a 12 mesi). L'iscrizione a bilancio avviene in base al valore nominale o di mercato.

I **crediti per forniture e prestazioni** e gli **altri crediti** sono iscritti al valore nominale, dedotte le rettifiche di valore necessarie per la gestione aziendale.

I rischi di solvibilità concreti sono riportati singolarmente, i rischi di credito latenti sono coperti da una rettifica di valore forfetaria in base all'età e allo stato di esecuzione.

Le **scorte di merci e i lavori in corso**, destinati in gran parte a uso proprio, sono iscritti a bilancio al costo di acquisizione o al costo di produzione, secondo il principio del valore minimo. I costi di produzione comprendono il materiale e la lavorazione (costi totali). Per la valutazione si applica il metodo dell'onere delle spese o la contabilità analitica standard, a seconda dell'articolo. I rischi derivanti da uno stoccaggio prolungato o da una durata d'impiego ridotta vengono considerati nelle rettifiche di valore.

Attivo fisso

Le **immobilizzazioni finanziarie** comprendono le partecipazioni non consolidate, con un diritto di voto a partire dal 20 per cento, iscritte a bilancio secondo il metodo della messa in equivalenza, e anche tutte le altre partecipazioni non consolidate registrate al valore di acquisto, dedotti gli ammortamenti economicamente necessari. Le immobilizzazioni finanziarie sono crediti a lungo termine verso terzi e verso partecipazioni non consolidate. Queste vengono iscritte al valore nominale, dedotte le rettifiche di valore necessarie per tener conto dei rischi concreti di solvibilità. Gli attivi risultanti dagli istituti di previdenza e dalle riserve per contributi del datore di lavoro vengono iscritti a bilancio tra le immobilizzazioni finanziarie. In caso di rinuncia condizionata all'utilizzazione delle riserve per contributi del datore di lavoro si effettua una rettifica di valore. Le imposte latenti attive su differenze temporalmente limitate e su perdite pregresse vengono iscritte a bilancio solo se è altamente probabile che potranno essere realizzate con utili fiscali futuri.

La valutazione delle **immobilizzazioni materiali** si basa sui costi di acquisizione o di produzione, dopo detrazione degli ammortamenti necessari.

L'ammortamento avviene secondo il metodo lineare, sull'intero periodo di utilizzo previsto per gli elementi in questione. La durata prevista dell'utilizzo e degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ammonta, in anni, a:

Impianti tecnici, elettrotecnici e meccanici	15-25
Attrezzi, mobili, apparecchi	5-20
EED (hardware)	2-8
Telecom	
- Piccoli apparecchi, reti	2-8
- Impianti di telecomunicazione, impianti di radiotrasmissione	10-20
Veicoli	
- Locomotive e veicoli motori	25-30
- Carrozze viaggiatori	20-30
- Carri merci e veicoli di servizio	20-33
- Piccoli veicoli motori	20-30
- Veicoli stradali e altri	5-20
Tecnica ferroviaria	15-33
Urbanizzazione, impianti di approvvigionamento e smaltimento	15-30
Costruzioni di tecnica idrica	
- Condotte in pressione, captazione delle acque/dissabbiatori	40-50
- Altre costruzioni di tecnica idrica	70-80
Edifici	
- Edifici residenziali, amministrativi, commerciali e ad uso ufficio	55-75
- Altri edifici	40-60

Gli interessi passivi per beni patrimoniali in settori che danno diritto all'indennità o per edifici commerciali vengono iscritti all'attivo se, per la costruzione e fino alla messa in funzione del bene, è necessario un arco di tempo notevole. L'attivazione viene effettuata sul valore medio dell'immobilizzazione al tasso medio del capitale di terzi a tal fine impiegato.

Contratti di leasing, che da un punto di vista economico corrispondono a operazioni di acquisto (financial lease), sono iscritti all'attivo nel patrimonio immobilizzazioni materiali e ammortizzati durante lo stesso periodo adottato per investimenti analoghi. Gli impegni di leasing sono registrati alla voce Debiti finanziari. Gli utili conseguiti con transazioni sale and leaseback (financial lease) vengono accantonati e sciolti nel corso della validità del contratto. Sono considerati **terreni non edificati** i fondi compresi in una zona edificabile e sui quali non sorgono fabbricati.

Gli **impianti in costruzione** comprendono i costi di progetto attivabili accumulati relativi alle immobilizzazioni materiali. I costi di progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Le rettifiche di valore sugli impianti in costruzione vengono effettuate in presenza di riduzioni di valore.

Le **immobilizzazioni immateriali** comprendono i valori immateriali conferiti (avviamento, diritto di utilizzo dell'acqua, di condotta e altri diritti, software), che sono ammortizzati in modo lineare durante i relativi periodi di utilizzo. Non esistono immobilizzazioni immateriali elaborate in proprio. La durata prevista dell'utilizzo e degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali ammonta, in anni, a:

Avviamento		5
Diritti	secondo contratto	
Software		4-8

I costi di progetto attivabili accumulati vengono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali in costruzione. I costi di progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Le rettifiche di valore sugli impianti in costruzione vengono effettuate in presenza di riduzioni di valore.

Capitale di terzi

Il capitale di terzi viene iscritto a bilancio al valore nominale. Sono considerati **a lungo termine** i debiti con una durata residua superiore a un anno.

I **debiti finanziari** comprendono prestiti e anticipi ricevuti da terzi tra cui debiti bancari, impegni di leasing, prestiti obbligazionari, debiti verso la Cassa del personale FFS.

I **prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria** sono prestiti concessi dalla Confederazione e dai Cantoni. Di norma si tratta di prestiti senza interessi.

Tra gli **altri debiti a lungo termine** vengono esposti ratei e risconti a lungo termine e i passivi da istituti di previdenza.

Gli **accantonamenti** sono costituiti o sciolti in base a principi economici conformemente alle disposizioni della norma Swiss GAAP FER 23. Se il tempo è un fattore di influenza determinante, l'importo dell'accantonamento viene scontato. L'operazione di sconto avviene al tasso di rifinanziamento verso la Confederazione.

Gli accantonamenti per imposte a lungo termine comprendono le imposte latenti e tengono conto di tutti i fattori che hanno ripercussioni sulle imposte sugli utili, dovute ai diversi principi di valutazione interni al Gruppo o legati al diritto commerciale e alla fiscalità locale. L'accantonamento è determinato in base al metodo «liability» e adeguato costantemente ad eventuali cambiamenti delle leggi fiscali locali. Esso viene iscritto a bilancio tra gli accantonamenti a lungo termine.

La **previdenza professionale** dei collaboratori di FFS SA, FFS Cargo SA e di altre affiliate è coperta dalla Fondazione della Cassa pensioni FFS, resa autonoma il 1° gennaio 1999. I contributi per la previdenza a favore del personale si basano sulle prestazioni della LPP. La Cassa pensioni FFS si basa sul principio del primato dei contributi. Le altre società affiliate hanno stipulato contratti di affiliazione con altri istituti di previdenza o dispongono di un proprio istituto di previdenza.

La norma Swiss GAAP FER 16 disciplina l'esposizione delle conseguenze economiche derivanti dagli obblighi previdenziali, a prescindere dalla strutturazione giuridica dei piani previdenziali e degli istituti di previdenza. Per soddisfare il punto di vista economico richiesto dalla norma, i passivi o gli attivi degli istituti di previdenza devono essere registrati nel conto annuale, benché questa operazione non generi un effetto legalmente vincolante a favore o a scapito degli istituti di previdenza.

Le conseguenze economiche delle coperture in eccesso o dei deficit di copertura vengono determinate in base agli ultimi bilanci (intermedi) disponibili degli istituti di previdenza. In tale occasione si chiarisce se, al momento della chiusura del bilancio, oltre ai contributi considerati e ai corrispondenti ratei e risconti, sussistono altri attivi (beneficio economico) o passivi (obblighi economici). Un beneficio economico consiste nella possibilità di beneficiare, in seguito a una copertura in eccesso presente nell'istituto previdenziale, di una conseguenza positiva sul flusso monetario futuro della società (p. es. riduzione dei contributi), mentre si hanno impegni economici quando un deficit di copertura nell'istituto di previdenza genera una conseguenza negativa sul flusso monetario futuro, in quanto la società vorrà o dovrà contribuire al finanziamento (p. es. tramite contributi di risanamento).

Le modifiche di queste conseguenze economiche vengono iscritte tra le spese per il personale e hanno impatto sul risultato.

Strumenti finanziari derivati

Nel settore finanziario le FFS hanno adottato una strategia che mira alla riduzione del rischio. Per questo gli strumenti finanziari derivati sono impiegati solo al fine di garantire le attività di base.

Una contabilizzazione con impatto sul risultato delle attività oggetto di copertura avviene al momento della realizzazione. La valutazione viene effettuata analogamente all'attività base oggetto di copertura.

Impegni e crediti eventuali

Tra gli impegni e i crediti eventuali sono iscritti al valore nominale le fidejussioni, gli obblighi e i crediti di garanzia, gli attivi costituiti in pegno e altri impegni e crediti aventi carattere di eventualità.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio

Gli impegni a lungo termine comprendono tutti gli impegni assunti che non possono essere disdetti entro un anno. Essi vengono iscritti al valore nominale.

Note concernenti il conto del Gruppo.

0.1 Modifiche dei principi contabili

Dalle modifiche apportate agli Swiss GAAP FER per l'esercizio 2011 non risultano adeguamenti del conto del Gruppo FFS.

0.2 Variazioni nell'area di consolidamento

Dal 1° gennaio 2011 l'area di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

- Vendita: Termini SA, Chiasso (giugno 2011)
- Fusione: LTI Tours Ltd, Lucerna con STC Switzerland Travel Center, Zurigo (gennaio 2011)
- Fusione: SBB Cargo GmbH, Duisburg con SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg (gennaio 2011)

0.3 Variazioni nella presentazione

Sono state apportate alcune modifiche nella presentazione e, allo scopo di garantire la confrontabilità, i dati degli esercizi precedenti sono stati adeguati di conseguenza:

- Il risultato dall'alienazione di immobili viene iscritto come risultato estraneo all'esercizio, dal momento che la vendita di immobili non rientra nell'attività ordinaria delle FFS.
- Nel bilancio i prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria vengono indicati separatamente.
- Nel rendiconto finanziario le prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura vengono indicati separatamente.
- La relazione per segmenti mostra le posizioni principali del bilancio e del conto economico. Per la prima volta vengono presentati anche i dati relativi al flusso finanziario.

0.4 Modifica delle stime

I criteri adottati per la formazione degli accantonamenti assicurativi sono stati precisati in riferimento alle riserve per sinistri. Le ipotesi per il calcolo delle riserve per sinistri sono state adattate sulla base di valori empirici aggiornati (cfr. nota 26).

1 Ricavi da traffico

Mio di CHF	2011	2010
Traffico viaggiatori	2 731,6	2 623,0
di cui traffico a lunga percorrenza	2 076,2	1 998,0
di cui traffico regionale	655,5	625,0
Traffico merci	808,2	870,8
Prestazioni d'esercizio	62,3	60,7
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	73,3	68,7
Ricavi da traffico	3 675,4	3 623,2

I ricavi dal traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 108,6 mio (+4,1 percento) grazie all'incremento della domanda e alle misure tariffarie. La crescita della domanda di abbonamenti generali e metà-prezzo si è tuttavia affievolita rispetto agli esercizi precedenti.

Al calo dei ricavi del traffico merci per un valore di CHF 62,6 mio (-7,2 percento) hanno concorso in particolare l'ulteriore svalutazione dell'euro, l'eliminazione di punti di servizio, il crollo delle prestazioni di trasporto dei settori acciaio e legno/carta e diverse restrizioni dell'esercizio (incendio nella galleria del Sempione e deragliamento del treno a Müllheim).

I proventi risultanti dalle tracce sono aumentati grazie all'incremento dei contributi di copertura e ai traffici supplementari.

2 Prestazioni dei poteri pubblici

Mio di CHF	2011	2010
Indennizzi traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	250,4	253,0
Cantoni	324,8	303,4
Totale Indennizzi traffico regionale viaggiatori	575,1	556,4
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	901,0	870,1
Quote d'investimento non attivabili	143,6	155,5
Sussidio infrastruttura	510,0	472,4
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni	1 554,6	1 498,0
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	89,3	74,4
Cantoni	14,2	7,5
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	103,6	81,8
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	28,8	26,2
Cantoni	8,8	7,0
Totale Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate	37,5	33,1
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 695,8	1 612,9
Indennizzi a Cargo per il traffico merci non transalpino	25,6	22,4
Indennizzi Confederazione per attenuare l'apprezzamento del franco	7,9	0,0
Totale Prestazioni per il traffico merci	33,6	22,4
Prestazioni dei poteri pubblici	2 304,5	2 191,7

Gli indennizzi per le prestazioni ordinate del traffico regionale viaggiatori compensano i costi non coperti dagli introiti dei biglietti. Il miglioramento delle prestazioni nel traffico regionale viaggiatori è stato compensato con ulteriori CHF 18,7 mio (+3,4 per cento).

Le prestazioni totali dei poteri pubblici per l'infrastruttura ferroviaria sono aumentate di CHF 82,9 mio, ovvero del 5,1 per cento. L'aumento copre i costi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente e della manutenzione che, a causa dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e del maggiore utilizzo della rete, aumentano in continuazione e non sono coperti dai proventi risultanti dalle tracce.

Il traffico merci internazionale ha ricevuto dal programma della Confederazione per attenuare l'apprezzamento del franco CHF 7,9 mio come contributo una tantum per compensare le perdite di ricavi dovute alla debolezza dell'euro.

Le prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura comprendono inoltre pagamenti alle FFS per la partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 41,0 mio (esercizio precedente: CHF 41,0 mio). Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso integralmente alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

3 Ricavi locativi immobili

I ricavi locativi immobili sono aumentati di CHF 21,3 mio (+6,4 per cento). All'aumento hanno concorso in misura determinante la continua domanda elevata di sedi centrali e l'ampliamento di superfici di vendita nelle stazioni in tutta la Svizzera. Questi sviluppi positivi hanno compensato l'indebolimento registrato nella crescita della domanda di sedi «RailCity» e «Stazione e altro».

4 Ricavi complementari

Mio di CHF	2011	2010
Servizi	263,6	264,3
Lavori di assistenza e manutenzione	57,7	44,2
Ricavi da noleggi	86,8	72,8
Ricavo da vendita di energia	57,5	60,0
Cambio di valuta	41,5	42,3
Provvigioni	77,4	83,2
Vendita stampati e materiali	38,3	36,8
Partecipazioni alle spese	129,1	108,7
Utile da vendita di attivo fisso d'esercizio	18,3	9,7
Altri ricavi complementari	86,1	116,4
Ricavi complementari	856,3	838,4

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.3.

All'aumento dei ricavi complementari di CHF 17,9 mio (+2,1 percento) rispetto all'esercizio precedente hanno contribuito le quattro posizioni Partecipazione alle spese, Ricavi da noleggi, Lavori di assistenza e manutenzione e Utili da vendita di attivo fisso d'esercizio.

Per contro gli altri ricavi complementari sono diminuiti di CHF 30,3 mio (-26,0 percento), anche per l'adeguamento una tantum delle ipotesi assunte per il calcolo delle rettifiche di valore su crediti verso i viaggiatori senza titolo di trasporto valido, effettuato l'anno precedente.

5 Prestazioni proprie

Mio di CHF	2011	2010
Ordini d'investimento	492,6	456,1
Ordini di magazzino	339,5	317,6
Prestazioni proprie	832,1	773,7

Le prestazioni proprie hanno registrato un incremento dovuto alle maggiori prestazioni fornite nei progetti di investimento per l'infrastruttura. Sono inoltre state intensificate la rigenerazione di parti d'impianto per la modernizzazione e la revisione dei treni InterCity ad assetto variabile del traffico viaggiatori.

6 Spese per il materiale

Le spese per il materiale sono aumentate di CHF 47,8 mio rispetto all'esercizio precedente a causa di maggiori attività di costruzione e manutenzione.

7 Spese per il personale

Mio di CHF	2011	2010
Salari	2 848,6	2 800,0
Assicurazioni sociali	510,1	527,1
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	14,5	17,3
Altre spese per il personale	180,9	132,7
Spese per il personale	3 554,3	3 477,1

Le spese salariali hanno registrato un incremento di CHF 48,6 mio (+1,7 percento) in seguito alla creazione di nuovi posti di lavoro e agli aumenti salariali. Le quote dei contributi di risanamento per la Cassa pensioni FFS a carico del datore di lavoro hanno gravato sulle assicurazioni sociali per CHF 43,8 mio (esercizio precedente: CHF 42,2 mio). Per compensare i contributi di risanamento si è attinto ai passivi da istituti di previdenza FER 16 (cfr. nota 29). Le altre spese per il personale sono state influenzate dalla costituzione e dallo scioglimento di accantonamenti per misure di ristrutturazione.

8 Altre spese d'esercizio

Mio di CHF	2011	2010
Prestazioni d'esercizio ferroviario	232,3	259,3
Noleggio di impianti	47,6	47,0
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	493,9	449,7
Veicoli	107,2	133,9
Energia	138,6	135,4
Amministrazione	88,8	96,8
Informatica	208,0	200,8
Pubblicità	64,8	63,2
Concessioni, tributi, tasse	81,4	75,2
Perdita da vendita di attivo fisso d'esercizio	3,0	4,4
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	83,4	77,4
Altre spese d'esercizio	30,1	66,8
Altre spese d'esercizio	1 579,1	1 610,1

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.3.

Le altre spese d'esercizio sono diminuite di CHF 31,0 mio (-1,9 percento). Il calo delle prestazioni d'esercizio ferroviario di CHF 27,0 mio (-10,4 percento) è dovuto in misura determinante alla cancellazione di trasporti non redditizi nel traffico merci internazionale.

A causa dei minori costi per la manutenzione e il noleggio di veicoli, i costi per i veicoli hanno registrato un calo di CHF 26,7 mio.

L'aumento delle attività di manutenzione per l'infrastruttura ferroviaria e le maggiori prestazioni per la sicurezza hanno fatto aumentare le prestazioni di terzi di CHF 44,2 mio.

Le altre spese d'esercizio sono diminuite di CHF 36,7 mio. Il calo è dovuto principalmente allo scioglimento di accantonamenti assicurativi che non servono più (cfr. nota 26), al quale si è contrapposta la costituzione di accantonamenti per rischi aziendali e processuali.

Le spese registrate alla voce «Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici» si basano principalmente sulla regolamentazione dell'IVA negoziata per le imprese pubbliche di trasporto. Al posto di una riduzione dell'imposta precedente calcolata in percentuale sulla composizione del fatturato totale, la riduzione avviene con il 3,7 percento delle prestazioni dei poteri pubblici che le pervengono.

9 Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali

Mio di CHF	2011	2010
Variazioni rettifiche di valore per immobilizzazioni finanziarie	3,0	-1,2
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	1 536,7	1 437,2
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	83,6	73,9
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	50,5	98,5
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali	1 673,8	1 608,4

Gli ammortamenti su immobilizzazioni materiali e immateriali sono aumentati di CHF 109,2 mio. Questo incremento riflette le maggiori attività di investimento in nuove infrastrutture e materiale rotabile nel traffico regionale e a lunga percorrenza.

La posizione Ammortamenti dei valori contabili residui ha risentito nell'esercizio precedente della rettifica di impianti nella divisione Infrastruttura.

10 Ricavi finanziari

Mio di CHF	2011	2010
Ricavi finanziari terzi	28,2	32,6
Ricavi finanziari società associate	1,9	2,0
Ricavi finanziari e proventi da altre partecipazioni	0,6	0,6
Adegumento valori contabili partecipazioni società associate	6,7	5,8
Altri ricavi finanziari	57,5	106,0
Ricavi finanziari	94,9	147,0

I ricavi finanziari terzi comprendono gli interessi conseguiti su depositi bancari e postali e sui prestiti che le FFS hanno concesso alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri.

Il calo degli altri ricavi finanziari è imputabile in primo luogo ai minori utili su cambi. L'esercizio in esame comprende inoltre un adeguamento di valutazione positivo delle immobilizzazioni finanziarie (cfr. nota 21).

11 Costi finanziari

Mio di CHF	2011	2010
Costi finanziari verso terzi	199,8	220,6
Costi finanziari azionista	4,9	3,9
Adegumento valori contabili partecipazioni società associate	0,9	0,3
Altri costi finanziari	139,5	116,9
Costi finanziari	345,0	341,8

Il basso livello dei tassi d'interesse sui mercati ha generato un minor onere per interessi sui debiti finanziari.

Gli altri costi finanziari comprendono perdite realizzate su cambi e costi relativi al ricorso anticipato all'opzione di riacquisto per i veicoli in leasing pari a CHF 78,1 mio.

12 Risultato estraneo all'esercizio

Mio di CHF	2011	2010
Utile da vendita di immobili	67,1	82,9
Perdita da vendita di immobili	-0,1	0,0
Risultato estraneo all'esercizio	66,9	82,9

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.3.

Le plusvalenze servono integralmente al pagamento di interessi e all'ammortamento dei prestiti assunti per il risanamento della Cassa pensioni FFS.

13 Imposte sull'utile

Mio di CHF	2011	2010
Imposte correnti sull'utile	6,6	12,0
Imposte latenti sull'utile	0,0	2,5
Imposte sull'utile	6,6	14,5

Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate delle società affiliate ammonta a CHF 4,1 mio (esercizio precedente: CHF 5,1 mio).

Fatta eccezione per le attività accessorie e gli immobili che non sono collegati all'attività di trasporto data in concessione, la FFS SA è esonerata dall'imposta sull'utile e dall'imposta sul capitale, dalle imposte sugli utili da sostanza immobiliare e dalle imposte immobiliari sia sul piano federale che su quello cantonale.

In seguito ai minori utili imponibili conseguiti dalle società affiliate e allo scioglimento di delimitazioni fiscali non più necessarie, le imposte sull'utile sono scese a CHF 6,6 mio.

14 Interessenze azionisti minoritari

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Stato all'1.1.	79,5	82,1
Variazione area di consolidamento	0,0	0,1
Dividendi	-0,4	-3,2
Variazione interessenze azionisti minoritari	9,9	-1,2
Partecipazione agli utili	1,1	1,7
Differenze di conversione delle valute estere	-0,8	0,0
Stato al 31.12.	89,4	79,5

Con il nuovo orientamento strategico del traffico merci internazionale la Hupac AG ha acquisito una quota di partecipazione del 25 per cento nella SBB Cargo International SA. Sono inoltre state vendute quote del 10 per cento della STC Travel Switzerland Centre AG. Si ha pertanto una variazione delle interessenze di azionisti minoritari di CHF 9,9 mio.

15 Liquidità

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Cassa	44,3	38,1
Conto postale	126,2	254,7
Banche	115,6	226,2
Depositi a termine	129,1	10,2
Conti di giro	-132,9	-49,7
Liquidità	282,2	479,4

16 Titoli e crediti finanziari a breve termine

Questa voce comprende depositi a breve termine per CHF 185,0 mio, oltre a titoli e crediti di costruzione a breve termine concessi dalle FFS alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri.

17 Crediti per forniture e prestazioni

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Crediti per forniture e prestazioni verso terzi	807,4	759,1
verso società associate	33,3	37,7
Rettifiche di valore	-35,6	-34,8
Crediti per forniture e prestazioni	805,1	762,0

I crediti per forniture e prestazioni verso i poteri pubblici sono aumentati in seguito ai contributi fatturati per la costruzione del passante di Zurigo (DML). Questa voce comprende inoltre crediti per gli abbonamenti venduti nel traffico viaggiatori, le prestazioni del traffico merci e l'utilizzo dell'infrastruttura.

18 Altri crediti

Gli altri crediti comprendono gli averi dell'imposta precedente nel regime IVA, gli averi per l'imposta preventiva, acconti ai fornitori nonché ratei e risconti per premi assicurativi.

19 Scorte di merci e lavori in corso

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Scorte di merci	492,0	503,2
Lavori in corso	22,8	30,5
Rettifiche di valore	-198,0	-200,3
Scorte di merci e lavori in corso	316,8	333,3

20 Ratei e risconti attivi

I ratei e risconti attivi comprendono le prestazioni non ancora conteggiate con altre imprese di trasporto come pure i ricavi da traffico iscritti tra i ratei e risconti. Questa voce comprende anche crediti risultanti da convenzioni sulle prestazioni e gli interessi pro rata su crediti finanziari.

21 Immobilizzazioni finanziarie

Mio di CHF	Titoli	Partecipazioni in società associate	Prestiti verso terzi	Prestiti verso società associate	Attivi da istituti di previdenza	Totale
Valore contabile netto all'1.1.2010	447,1	87,4	645,9	51,1	0,5	1 232,1
Valori d'acquisto						
Stato all'1.1.2010	454,0	87,4	672,9	51,1	0,5	1 265,9
Variazione di valutazione	8,0	1,0	-5,4	0,0	0,0	3,7
Entrate	5,8	37,5	33,4	6,3	1,8	84,7
Uscite	-5,4	-0,9	-37,9	-7,9	0,0	-52,1
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	6,1	0,0	0,0	6,1
Stato al 31.12.2010	462,5	125,0	669,0	49,4	2,3	1 308,3
Ammortamenti cumulati						
Stato all'1.1.2010	-6,9	0,0	-27,0	0,0	0,0	-33,9
Entrate	-0,2	0,0	0,0	0,0	-1,0	-1,2
Uscite	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
Stato al 31.12.2010	-7,1	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-33,9
Valore contabile netto al 31.12.2010	455,4	125,0	643,3	49,4	1,3	1 274,4
Valori d'acquisto						
Stato all'1.1.2011	462,5	125,0	669,0	49,4	2,3	1 308,3
Variazione di valutazione	14,6	1,2	0,5	0,0	0,0	16,3
Entrate	13,9	0,0	55,3	0,0	0,0	69,2
Uscite	-22,7	-0,1	-27,2	-1,6	-0,1	-51,6
Ricontabilizzazioni	-185,0	0,0	-3,9	0,0	0,0	-188,9
Stato al 31.12.2011	283,2	126,0	693,7	47,9	2,3	1 153,2
Ammortamenti cumulati						
Stato all'1.1.2011	-7,1	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-33,9
Entrate	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,0
Uscite	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Stato al 31.12.2011	-9,7	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-36,4
Valore contabile netto al 31.12.2011	273,6	126,0	668,0	47,9	1,2	1 116,7

Nella voce Titoli sono incluse le altre partecipazioni con un valore contabile netto di CHF 36,8 mio (CHF 32,9 mio nell'esercizio precedente).

I titoli dell'attivo fisso comprendono investimenti finanziari strutturati a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per i beni in leasing. Nell'esercizio in esame una parte delle opzioni di riacquisto è stata esercitata anticipatamente. Le immobilizzazioni finanziarie a queste contrapposte sono state rivalutate di CHF 12,0 mio.

Per quanto riguarda le immobilizzazioni finanziarie strutturate per le quali non sono ancora state esercitate le opzioni di riacquisto, gli impegni di leasing sono presentati coerentemente. Pertanto le oscillazioni di valore non hanno alcun effetto sul risultato.

I prestiti verso terzi comprendono i prestiti che le FFS concedono alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri.

Le ricontabilizzazioni riguardano immobilizzazioni finanziarie in scadenza nei prossimi 12 mesi e iscritte nei crediti finanziari a breve termine.

Sviluppo delle partecipazioni in società associate

	Quota di capitale proprio
Valore contabile netto all'1.1.2011	125,0
Dividendi ricevuti	-4,7
Partecipazione al risultato	5,8
Uscite	-0,1
Valore contabile netto al 31.12.2011	126,0

L'uscita di CHF 0,1 mio è dovuta alla vendita della Termini SA.

22 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione

Mio di CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sottostruttura/ armamento/ tecnica ferroviaria	Altre immobilizzazioni materiali	Fondi	Edifici	Totale Immobilizzazioni materiali	Impianti in costruzione e acconti	Totale
Valore contabile netto all'1.1.2010	6 126,5	11 510,3	1 774,4	1 616,6	2 147,7	23 175,4	4 979,3	28 154,7
Valori d'acquisto								
Stato all'1.1.2010	14 299,2	18 187,8	5 639,8	1 639,0	3 965,0	43 730,7	4 991,4	48 722,1
Conversione valuta estera	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,4	-0,8	0,0	-0,8
Investimenti	1,2	0,0	3,0	0,2	0,9	5,3	2 583,3	2 588,6
Uscite impianti	-363,6	-303,7	-256,5	-18,9	-25,1	-967,8	-2,3	-970,2
Ricontabilizzazioni	509,1	1 357,8	433,0	10,7	107,7	2 418,3	-2 424,0	-5,7
Stato al 31.12.2010	14 445,9	19 241,9	5 818,9	1 631,0	4 048,1	45 185,8	5 148,3	50 334,0
di cui leasing	1 631,4					1 631,4		1 631,4
di cui immobili a rendimento				102,8	36,5	139,3		139,3
di cui terreni non edificati				56,4		56,4		56,4
Ammortamenti cumulati								
Stato all'1.1.2010	-8 172,7	-6 677,5	-3 865,4	-22,4	-1 817,3	-20 555,3	-12,1	-20 567,4
Conversione valuta estera	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3	0,5	0,0	0,5
Ammortamenti pianificati	-494,9	-604,5	-229,8	0,0	-91,8	-1 421,1	0,0	-1 421,2
Riduzioni di valore	-6,4	-7,7	0,0	-1,9	0,0	-16,0	0,0	-16,0
Uscite	349,5	254,5	217,3	1,4	15,6	838,3	0,0	838,3
Ricontabilizzazioni	-0,6	0,9	-1,0	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Stato al 31.12.2010	-8 325,1	-7 034,2	-3 878,7	-22,9	-1 893,3	-21 154,3	-12,1	-21 166,4
di cui leasing	-900,8					-900,8		-900,8
di cui immobili a rendimento					-7,0	-7,0		-7,0
di cui terreni non edificati				-1,0		-1,0		-1,0
Valore contabile netto 31.12.2010	6 120,8	12 207,6	1 940,2	1 608,1	2 154,8	24 031,5	5 136,2	29 167,7
Valori d'acquisto								
Stato all'1.1.2011	14 445,9	19 241,9	5 818,9	1 631,0	4 048,1	45 185,8	5 148,3	50 334,0
Conversione valuta estera	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investimenti	20,6	1,6	1,6	0,0	0,5	24,2	2 244,4	2 268,6
Uscite impianti	-299,4	-218,3	-87,8	-13,7	-24,6	-643,9	-0,8	-644,7
Ricontabilizzazioni	567,0	1 047,2	413,9	8,9	240,5	2 277,5	-2 295,6	-18,1
Stato al 31.12.2011	14 734,1	20 072,4	6 146,5	1 626,2	4 264,4	46 843,5	5 096,2	51 939,8
di cui leasing	1 113,4					1 113,4		1 113,4
di cui immobili a rendimento				106,6	72,0	178,6		178,6
di cui terreni non edificati				51,7		51,7		51,7
Ammortamenti cumulati								
Stato all'1.1.2011	-8 325,1	-7 034,2	-3 878,7	-22,9	-1 893,3	-21 154,3	-12,1	-21 166,4
Conversione valuta estera	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Ammortamenti pianificati	-499,1	-657,4	-255,6	0,0	-101,2	-1 513,2	0,0	-1 513,2
Riduzioni di valore	-20,9	0,0	-0,4	-0,8	-1,4	-23,5	0,0	-23,5
Uscite	294,9	180,3	77,9	1,1	18,8	573,0	0,8	573,8
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,3	0,0	-5,1	-5,5	5,7	0,2
Stato al 31.12.2011	-8 550,1	-7 511,3	-4 057,1	-22,7	-1 982,2	-22 123,4	-5,6	-22 129,0
di cui leasing	-734,5					-734,5		-734,5
di cui immobili a rendimento					-8,2	-8,2		-8,2
di cui terreni non edificati				-1,0		-1,0		-1,0
Valore contabile netto 31.12.2011	6 184,0	12 561,1	2 089,4	1 603,5	2 282,2	24 720,1	5 090,6	29 810,8

La voce Impianti in costruzione comprende acconti per CHF 853,7 mio (esercizio precedente: CHF 876,2 mio).

Gli investimenti comprendono incentivazioni della Confederazione per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili (LDis) per CHF 68,2 mio (esercizio precedente CHF 83,5 mio).

Informazioni sulle attività di investimento senza impatto sulla liquidità: sono stati iscritti impianti in costruzione per un ammontare di CHF 22,4 mio (esercizio precedente: storno pari a CHF 2,3 mio).

Nell'anno di riferimento sono stati iscritti all'attivo costi per capitale di terzi pari a CHF 18,3 mio (esercizio precedente: CHF 15,3 mio).

Informazioni sulle riduzioni di valore: le riduzioni di valore riguardano impianti singoli secondo Swiss GAAP FER 18.

L'aumento del valore delle immobilizzazioni materiali è da attribuire principalmente alla costruzione di impianti di infrastruttura (come il passante di Zurigo e il raccordo alla rete europea ad alta velocità nella Svizzera orientale), al rinnovo dell'armamento, all'acquisto di materiale rotabile nel traffico regionale e a lunga percorrenza, alla nuova costruzione e alla trasformazione di diversi immobili d'investimento e stazioni (Zurigo Europaallee, RailCity Ginevra, Basilea Südpark).

23 Immobilizzazioni immateriali

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Impianti in costruzione	Totale
Valore contabile netto all'1.1.2010	0,0	125,8	165,0	152,6	443,3
Valori d'acquisto					
Stato all'1.1.2010	11,2	219,5	551,3	152,6	934,6
Conversione valuta estera	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Entrate	0,5	0,1	0,2	131,7	132,5
Uscite	-0,1	-0,2	-11,7	0,0	-11,9
Ricontabilizzazioni	0,0	16,6	111,0	-121,3	6,3
Stato al 31.12.2010	11,6	236,0	650,8	163,0	1 061,4
Ammortamenti cumulati					
Stato all'1.1.2010	-11,2	-93,7	-386,4	0,0	-491,3
Ammortamenti pianificati	-0,2	-10,4	-63,3	0,0	-73,9
Uscite	0,1	0,0	11,1	0,0	11,2
Stato al 31.12.2010	-11,3	-104,1	-438,6	0,0	-553,9
Stato al 31.12.2010	0,3	131,9	212,3	163,0	507,5
Valori d'acquisto					
Stato all'1.1.2011	11,6	236,0	650,8	163,0	1 061,4
Variazione area di consolidamento	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2
Entrate	0,0	0,1	0,5	221,7	222,3
Uscite	0,0	-0,2	-25,4	0,0	-25,6
Ricontabilizzazioni	0,0	12,5	97,4	-92,2	17,8
Stato al 31.12.2011	11,5	248,4	723,3	292,6	1 275,7
Ammortamenti cumulati					
Stato all'1.1.2011	-11,3	-104,1	-438,6	0,0	-553,9
Variazione area di consolidamento	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Ammortamenti pianificati	-0,2	-10,2	-73,3	0,0	-83,6
Uscite	0,0	0,2	25,1	0,0	25,3
Stato al 31.12.2011	-11,3	-114,1	-486,7	0,0	-612,1
Stato al 31.12.2011	0,2	134,3	236,5	292,6	663,6

La voce Impianti in costruzione comprende acconti per CHF 103,1 mio (esercizio precedente: CHF 20,6 mio).

La categoria Diritti comprende diritti sui traffici di cooperazione internazionali, concessioni per l'utilizzo dell'acqua, diritti di superficie e diritti di traforo, diritti di condotta ecc. Gli impianti in costruzione comprendono progetti software e acconti per le concessioni per l'utilizzo dell'acqua.

24 Debiti per forniture e prestazioni

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	744,3	798,2
verso società associate	0,8	1,8
Debiti per forniture e prestazioni	745,1	800,0

Il calo dei debiti verso terzi è dovuto principalmente ai minori debiti verso ferrovie estere.

25 Ratei e risconti passivi

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Titoli di trasporto	674,8	672,2
Interessi	38,8	38,7
Altri ratei e risconti	677,0	649,5
Ratei e risconti passivi	1 390,6	1 360,4

La voce «Titoli di trasporto» comprende i ratei e risconti relativi alla durata di validità residua degli abbonamenti generali, metà-prezzo e di percorso ancora in circolazione. Non sono previsti ratei e risconti per i biglietti singoli.

Gli altri ratei e risconti comprendono quote di incassi di punti vendita come gli sportelli della biglietteria e i distributori automatici di biglietti, che vengono accreditati ad altre imprese di trasporto concessionarie, fatture fornitori non ancora ricevute e fondi imposte e tasse.

26 Accantonamenti

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Accantonamenti a breve termine	269,4	310,5
Accantonamenti a lungo termine	310,5	372,6
Accantonamenti	580,0	683,1

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego

Mio di CHF	Obblighi previdenziali	Siti contaminati	Risanamento settore energetico	Vacanze/ straordinari	Ristrutturazione	Imposte a lungo termine	Altri accantonamenti	Totale
Situazione all'1.1.2010	1,6	72,6	215,7	105,4	132,8	4,5	238,6	771,3
Conversione valuta estera	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,4	-0,6
Costituzione	0,0	0,3	0,0	-0,8	34,5	3,2	76,1	113,2
Impiego	-1,2	-4,9	-6,2	-7,1	-23,9	-0,7	-27,4	-71,3
Scioglimento	0,0	-6,5	0,0	0,0	-53,3	0,0	-67,7	-127,5
Ricontabilizzazione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	-1,9
Situazione al 31.12.2010	0,4	61,5	209,5	97,3	90,0	6,9	217,3	683,1
di cui a breve termine	0,0	14,3	16,8	97,3	34,7	0,0	147,4	310,5
di cui a lungo termine	0,3	47,3	192,7	0,0	55,3	6,9	69,9	372,6
Situazione all'1.1.2011	0,4	61,5	209,5	97,3	90,0	6,9	217,3	683,1
Conversione valuta estera	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,1	-0,3
Costituzione	0,1	0,0	0,0	4,7	17,7	0,6	67,4	90,5
Impiego	0,0	-4,9	-6,2	-3,8	-33,6	-0,6	-42,9	-92,0
Scioglimento	0,0	-0,5	0,0	0,0	-14,2	0,0	-86,7	-101,4
Situazione al 31.12.2011	0,4	56,1	203,4	98,2	59,8	7,0	155,1	580,0
di cui a breve termine	0,0	4,0	16,5	98,0	21,6	0,0	129,2	269,3
di cui a lungo termine	0,4	52,2	186,9	0,0	38,2	7,0	25,9	310,5

Per variazioni nelle stime si rimanda alla nota 0.4.

Nell'ambito dello scorporo delle FFS dalla Confederazione avvenuto nel 1999 è stato costituito un accantonamento di CHF 110,0 mio per il risanamento dei siti contaminati. Nel 2011 CHF 4,9 mio sono stati utilizzati per i lavori relativi al risanamento di tali siti.

Per il risanamento del settore energetico sono stati utilizzati in corso d'anno CHF 6,2 mio dell'accantonamento.

Le misure di riorganizzazione e ristrutturazione decise nel 2011 nelle divisioni Cargo e Immobili e nei Settori centrali hanno portato alla formazione di accantonamenti per ristrutturazione pari a CHF 17,7 mio. Per le ristrutturazioni in corso, in particolare nelle divisioni Cargo e Infrastruttura, sono stati utilizzati CHF 33,6 mio e sciolti CHF 14,2 mio.

Gli altri accantonamenti comprendono accantonamenti assicurativi per rischi aziendali e processuali e accantonamenti assicurativi per sinistri.

In seguito a una nuova valutazione, un accantonamento assicurativo per rischi speciali pari a CHF 50,0 mio è stato sciolto. È emerso che, in base alle statistiche pluriennali sui rischi attualmente disponibili, è ora possibile trasferire rischi finora non assicurabili o solo difficilmente assicurabili. Sono inoltre stati rielaborati i criteri per la costituzione di riserve per sinistri, con la conseguente liberazione e lo scioglimento di accantonamenti assicurativi per CHF 15,1 mio. Per i nuovi danni sono stati accantonati nel 2011 CHF 48,6 mio. Per la liquidazione dei danni sono stati utilizzati CHF 38,1 mio.

27 Debiti finanziari

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Debiti finanziari a breve termine		
Debiti finanziari verso terzi	582,6	319,9
Debiti finanziari a lungo termine		
Debiti bancari	2 325,1	2 234,1
Impegni di leasing	906,3	1 471,8
Prestiti obbligazionari	150,0	150,0
Cassa del personale	1 659,9	1 631,1
Prestiti di terzi	27,5	24,0
Prestiti della Confederazione (commerciale)	590,0	240,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 723,3	1 980,8
Totale debiti finanziari a lungo termine	7 382,1	7 731,8
Debiti finanziari	7 964,6	8 051,7

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: CHF 380,0 mio di impegni di leasing sono stati riclassificati in debiti bancari a lungo termine. Gli adeguamenti al valore di mercato e alle valute estere sui debiti finanziari a breve e a lungo termine, che non hanno impatto sulla liquidità, ammontano a CHF -101,2 mio (esercizio precedente: CHF -17,7 mio).

Nell'anno in esame l'indebitamento soggetto a interessi è stato ridotto di CHF 87,1 mio, passando così a CHF 7964,6 mio.

Il prestito della Cassa pensioni FFS è diminuito grazie al versamento di ammortamenti pari a CHF 257,5 mio. A garanzia del prestito della Cassa pensioni FFS sono stati ceduti alla Cassa pensioni tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione presenti e futuri delle RailCity FFS di Basilea, Berna e Zurigo con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

Nell'ambito degli ammortamenti ordinari degli impegni di leasing sono stati rimborsati CHF 230 mio. Gli impegni di leasing servono per il finanziamento dei veicoli nel traffico viaggiatori.

I prestiti obbligazionari includono prestiti della centrale elettrica Kraftwerk Amsteg (cfr. «Ulteriori indicazioni», paragrafo «Prestiti obbligazionari»).

I debiti finanziari verso la Cassa del personale comprendono i depositi a risparmio dei collaboratori attivi e degli ex collaboratori delle FFS.

Per il finanziamento dell'attività aziendale i prestiti rimborsabili e soggetti a interessi (commerciali) della Confederazione sono stati aumentati a CHF 590,0 mio.

28 Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Prestiti a breve termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,4	0,4
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	55,2	22,5
Totale prestiti a breve termine	55,6	22,9
Prestiti a lungo termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	9 829,8	9 401,9
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	15,9	15,9
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	815,9	702,5
Totale prestiti a lungo termine	10 661,6	10 120,2
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	10 717,1	10 143,1

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.3.

Per la variazione dei prestiti dell'azionista Confederazione si rimanda al paragrafo Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione (v. sotto). L'aumento dei prestiti senza interessi verso i Cantoni riguarda principalmente il passante di Zurigo.

Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Prestiti a interessi variabili fabbisogno di base infrastruttura	3 060,7	2 901,2
Prestiti a interessi variabili fondo FTP	6 110,6	6 008,1
Prestiti a interessi variabili fondo infrastrutturale	416,3	268,2
Prestiti a interessi variabili di società affiliate	242,5	224,8
Prestiti commerciali	590,0	240,0
Totale	10 420,2	9 642,3

Il prestito a copertura del fabbisogno di base dell'infrastruttura è aumentato di CHF 159,5 mio nell'ambito della Convenzione sulle prestazioni 2011-2012. Con questo finanziamento vengono assolti gli investimenti di ampliamento minori.

L'aumento del prestito Fondo FTP è dovuto principalmente all'incremento dei finanziamenti speciali necessari per il raccordo alla rete ad alta velocità. Diversi progetti pensati per alleggerire il traffico d'agglomerato, in particolare il passante di Zurigo (DML), hanno concorso all'aumento dei prestiti derivanti dal fondo infrastrutturale.

L'aumento dei prestiti delle società affiliate risulta in particolare dall'aumento dei prestiti concessi alla Zentralbahn AG per l'ampliamento della S-Bahn nell'area di Lucerna e nella Svizzera centrale.

Per sostituire i prestiti EUROFIMA per il finanziamento di materiale rotabile nel traffico regionale, i prestiti commerciali della Confederazione sono stati aumentati di CHF 350,0 mio.

29 Altri debiti

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	117,1	112,6
Altri debiti	59,5	18,9
Totale altri debiti a breve termine	176,6	131,5
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti a lungo termine	107,3	137,7
Passivi degli istituti di previdenza FER 16	1 855,1	1 887,0
Totale altri debiti a lungo termine	1 962,3	2 024,7
Altri debiti	1 962,3	2 156,2

Nell'ambito del riscatto anticipato di opzioni di riacquisto sui veicoli sono stati sciolti ratei e risconti pari a CHF 27,5 mio. A partire dall'1.7.2011, nell'ambito delle prestazioni di risanamento delle FFS sono stati utilizzati passivi degli istituti di previdenza FER 16 (CHF 31,9 mio).

30 Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Riduzione titoli e crediti finanziari a breve termine	4,4	0,4
Incremento crediti per forniture e prestazioni	-43,0	-60,9
Riduzione scorte di merci e lavori in corso	16,5	25,6
Incremento altro attivo circolante	-40,8	-5,4
Riduzione/Incremento debiti per forniture e prestazioni	-54,9	25,8
Incremento altri debiti a breve termine	50,6	63,4
Variazione attivo circolante netto	-67,2	48,8

Informazioni sugli istituti di previdenza

Riserva per contributi del datore di lavoro (RCDL)	Valore nominale	Rinuncia all'utilizzazione	Bilancio	Costituzione 2011	Bilancio	Risultato da RC DL nelle spese per il personale	Risultato da RC DL nelle spese per il personale
Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2011		31.12.2010	2011	2010
Istituti di previdenza	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	1,0
Totale	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	1,0

Beneficio economico/obbligo economico e spesa previdenziale	Copertura in eccesso/deficit di copertura	Quota economica dell'organizzazione	Quota economica dell'organizzazione	Variazione con impatto sul risultato risp. all'anno precedente	Contributi delimitati nel periodo	Spesa previdenziale nelle spese per il personale	Spesa previdenziale nelle spese per il personale
Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010			2011	2010
Fondo patronale	0,4	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,8	-6,8	-7,9
Piani previdenziali con copertura in eccesso ¹	1,5	0,0	0,0	0,0	-5,7	-5,7	-5,5
Piani previdenziali con deficit di copertura	-521,0	-1 855,1	-1 887,0	31,9	-288,6	-256,7	-279,3
Totale	-519,0	-1 855,1	-1 887,0	31,9	-301,1	-269,1	-292,7

¹ Dalle coperture in eccesso non deriva alcun beneficio economico per le società.

È stato approvato un programma completo per il risanamento della Cassa pensioni FFS. Il programma di risanamento viene attuato nell'arco di dieci anni e si fonda su tre pilastri con contributi versati dalle FFS quale datore di lavoro, dai lavoratori quali assicurati e dalla Confederazione.

1° pilastro, quota di risanamento da parte delle FFS: nel 2007 e nel 2010 le FFS hanno versato contributi di risanamento una tantum a beneficio della CP FFS per CHF 2431 mio. Il primo contributo di risanamento è stato versato con un pagamento di CHF 1493 mio nel 2007 e il secondo contributo con un pagamento di CHF 938 mio nel 2010. Le FFS hanno versato e versano inoltre contributi di risanamento paritari, al momento in misura del 2,5 per cento del salario soggetto a contribuzione.

2° pilastro, quota di risanamento da parte degli assicurati: gli assicurati hanno dovuto subire notevoli contrazioni delle prestazioni con il passaggio della CP dal primato delle prestazioni al primato dei contributi e con l'aumento dell'età pensionabile ordinaria al 1° luglio 2010 da 63,5 a 65 anni. Nel 2009 il capitale di risparmio non è stato remunerato e negli anni 2007/2008 e a partire dal 2010 è remunerato solo con il tasso d'interesse minimo LPP. Da anni i pensionati rinunciano inoltre alla compensazione del rincaro sulle rendite. Anche gli assicurati versano contributi di risanamento paritari in misura del 2,5 per cento del salario soggetto a contribuzione.

3° pilastro, quota di risanamento della Confederazione: questo pilastro del concetto di risanamento si basa sul contributo di risanamento della Confederazione. Nel 2011 le Camere federali hanno approvato il contributo della Confederazione di CHF 1148 mio. Dopo il trasferimento dell'importo a fine dicembre 2011 alla CP FFS la copertura della Cassa pensioni è salita al 96,4 per cento (esercizio precedente: 91,7 per cento).

Tuttavia, la Cassa pensioni non è ancora risanata in modo duraturo e saranno necessari ulteriori sforzi. Fin quando non sarà portato a termine un risanamento duraturo, che presuppone l'accumulo di una riserva di fluttuazione, la posizione Passivi degli istituti di previdenza FER 16 continuerà a sussistere, ad eccezione dell'utilizzo per i risanamenti correnti.

Indebitamento netto

Mio di CHF	Nota	31.12.2011	31.12.2010
Debiti finanziari	27	7 964,6	8 051,7
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	28	10 717,1	10 143,1
Totale debiti finanziari		18 681,8	18 194,7
./. Liquidità, crediti finanziari a breve termine e titoli		-691,2	-910,2
Indebitamento netto		17 990,5	17 284,6
Variazione rispetto all'esercizio precedente		706,0	1 764,7

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 706,0 mio (+4,1 per cento). L'aumento comprende prestiti della Confederazione e dei Cantoni, che hanno messo a disposizione risorse pari a CHF 574,0 mio per il finanziamento degli investimenti in progetti infrastrutturali commissionati.

Altre indicazioni

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Fideiussioni, obblighi di garanzia	6,4	4,7
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 576,1	1 417,9
Attivi costituiti in pegno	223,0	180,2
Altri impegni quantificabili	271,5	280,1
Totale	2 077,1	1 882,8

A titolo di garanzia dei crediti di EUROFIMA le FFS hanno inserito nel finanziamento veicoli per un valore contabile netto di 1576,1 mio.

Gli altri impegni quantificabili comprendono clausole di responsabilità statutarie, capitale azionario non liberato di partecipazioni, impegni di finanziamento, impegni di rimborso per società semplici e rischi processuali.

Gli attivi costituiti in pegno riguardano il finanziamento dell'acquisto di veicoli per il traffico viaggiatori internazionale.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Impegni per investimenti	5 913,4	5 442,9
Impegni di acquisto energia	1 170,8	1 174,0
Altri	943,1	770,5
Totale	8 027,4	7 387,4

Le FFS partecipano a diverse società semplici a responsabilità solidale. Si tratta essenzialmente di cooperazioni e comunità di lavoro che servono per l'attuazione di progetti a tempo determinato.

L'aumento degli impegni per investimenti di CHF 470,5 mio (+8,6 percento) è principalmente dovuto all'acquisto di veicoli per il traffico viaggiatori, a progetti infrastrutturali e al settore energetico.

Impegni di leasing non iscritti a bilancio

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Scadenza entro un anno	5,1	6,8
Scadenza entro 1-2 anni	1,9	4,4
Scadenza entro 2-3 anni	0,7	1,2
Scadenza entro 3-4 anni	0,1	0,0
Totale	7,7	12,4

Crediti eventuali

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Fideiussioni e garanzie di adempimento ricevute	1 452,4	1 370,9
Totale	1 452,4	1 370,9

L'aumento è riconducibile principalmente a garanzie a copertura della garanzia per i difetti relative all'acquisto di veicoli.

Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Debiti a breve termine	2,2	0,9
Debiti a lungo termine	1 723,3	1 980,8
Totale	1 725,4	1 981,7

Il prestito verso l'istituzione di previdenza a favore del personale deriva dai pacchetti di risanamento decisi nel 2007 e nel 2010. Nell'anno di riferimento sono stati effettuati ammortamenti per CHF 257,5 mio.

Prestiti obbligazionari

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
2,375% prestito Kraftwerk Amsteg AG 2006–2018	150,0	150,0
Totale	150,0	150,0

Sintesi poteri pubblici

La Confederazione detiene il 100 per cento delle azioni della FFS SA. Nell'esercizio in esame le FFS hanno ricevuto dal proprio azionista prestazioni pari a CHF 2452,8 mio (esercizio precedente: CHF 2162,8 mio) per prestazioni commissionate nel traffico regionale viaggiatori, per prestazioni del traffico merci a sostegno del raggiungimento dell'obiettivo di trasferire i trasporti dalla strada alla rotaia e per investimenti nella rete ferroviaria, compresi la manutenzione e l'esercizio.

L'importo totale è così composto:

Mio di CHF	2011	2010
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	250,4	253,0
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Ammortamenti	901,0	870,1
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Quote non attivabili	143,6	155,5
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Contributo per l'esercizio	510,0	472,4
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	89,3	74,4
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	28,8	26,2
Indennizzi a Cargo per il traffico merci non transalpino	25,6	22,4
Indennizzi Confederazione per attenuare l'apprezzamento del franco	7,9	0,0
Totale Prestazioni Confederazione con impatto sul risultato	1 956,7	1 873,9
Aumento prestiti Confederazione per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	427,9	205,4
Contributi a fondo perso fondo FTP protezione contro i rumori/legge sui disabili	68,2	83,5
Totale Prestazioni Confederazione	2 452,8	2 162,8
Inoltre, le FFS hanno ricevuto dai Cantoni:		
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	324,8	303,4
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	14,2	7,5
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	8,8	7,0
Totale Prestazioni Cantoni con impatto sul risultato	347,8	317,9
Aumento prestiti Cantoni per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	146,1	205,8
Totale Prestazioni Cantoni	493,9	523,7
Totale Prestazioni dei poteri pubblici	2 946,7	2 686,5

Per indicazioni dettagliate sui debiti verso l'azionista Confederazione si rimanda al prospetto contenuto nella nota 28.

In merito alla partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) si rimanda alla nota 2.

Strumenti finanziari

Il programma d'investimento a lungo termine delle FFS relativo agli acquisti di materiale rotabile e ai progetti di sviluppo immobiliare verrà possibilmente rifinanziato con scadenze congruenti.

I programmi d'investimento attuali così come quelli futuri con i finanziamenti corrispondenti verranno coperti sia per quanto riguarda i rischi dei tassi d'interesse che quelli di valuta. I finanziamenti a tasso variabile sono generalmente coperti con swap sui tassi d'interesse. I finanziamenti pianificati per il futuro verranno coperti con swap sui tassi d'interessi stipulati già oggi. In misura minore si utilizzano anche opzioni.

Le coperture valutarie vengono effettuate singolarmente per i grandi progetti pluriennali. Il fabbisogno di liquidità a breve termine e i flussi monetari derivanti dall'attività ordinaria vengono compensati all'interno del Gruppo e solo i rischi di valuta estera delle posizioni nette residue vengono coperti sul mercato. In relazione alla copertura dell'approvvigionamento energetico a prezzi stabili, nel 2011 si è fatto ricorso sia a operazioni a termine sia, in misura minore, a opzioni.

Per garantire la copertura dei rischi valutari, dei rischi dei tassi d'interesse e di quelli legati ai prezzi dell'energia, alla chiusura del bilancio esistevano i seguenti strumenti finanziari derivati:

Strumento	Finalità	Valori attivo			Valori passivo		
		Volume dei contratti 31.12.2011	31.12.2011	31.12.2011	Volume dei contratti 31.12.2010	31.12.2010	31.12.2010
Mio di CHF							
Valute	Copertura	259,3	1,1	13,7	254,1	0,0	15,8
Interessi	Copertura	2 229,0	9,8	431,2	2 067,7	2,0	263,0
Altri valori base	Copertura	8,5	0,0	0,0	22,4	0,1	0,0
Totale		2 496,9	10,9	444,9	2 344,2	2,2	278,8

Il mutare delle condizioni di mercato per effetto della crisi finanziaria, caratterizzata da un brusco calo dei tassi d'interesse a lungo termine, da volatilità elevate e da una maggiore insicurezza riguardo all'andamento a medio e lungo termine, ha indotto le FFS ad adottare una politica di finanziamento ancora più prudente.

I nuovi finanziamenti sono stati attivati perlopiù sotto forma di crediti a tasso fisso a lungo termine. I finanziamenti a interessi variabili sono ora coperti con swap sui tassi d'interesse.

La valutazione degli strumenti di copertura dei tassi d'interesse ha segnato un marcato peggioramento rispetto all'esercizio precedente, imputabile in particolare al calo dei tassi a lungo termine nel livello dei tassi d'interesse svizzeri.

Copertura dei rischi di transazione all'interno del Gruppo

Corporate Treasury è responsabile della gestione dei rischi valutari a livello di Gruppo. La copertura dei rischi netti di cambio derivanti dalle attività delle Divisioni e dalle società del Gruppo viene garantita a livello centrale dalla Corporate Treasury.

La copertura dei rischi valutari all'interno del Gruppo ha generato nell'esercizio in esame i seguenti effetti sulle Divisioni, con influsso sul risultato:

Mio di CHF	2011	2010
Traffico viaggiatori	-7,4	-20,0
Traffico merci	20,3	17,7
Infrastruttura	-11,3	-11,1
Immobili	-0,1	0,0

Informazioni sull'elaborazione di una valutazione dei rischi

Management dei rischi

Le Ferrovie federali svizzere FFS gestiscono un sistema di management dei rischi a livello di Gruppo, orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo e coordinato in base alla pianificazione aziendale a medio termine.

I quadri dirigenti delle FFS, in qualità di risk owner, hanno la responsabilità dell'attuazione operativa del management dei rischi nelle Divisioni e nelle funzioni di gestione specialistica, ossia del rilevamento in maniera sistematica e regolare, della valutazione, del controllo e della gestione dei rischi correlati all'attività svolta.

Corporate Risk Management

La Direzione del Gruppo comunica annualmente al Consiglio d'amministrazione la valutazione dei rischi mediante il Corporate Risk Report, che contiene le principali posizioni di rischio del Gruppo e mostra il grado di attuazione attuale dei provvedimenti in materia di gestione dei rischi principali. Un panorama dei rischi e una matrice di valutazione dei rischi predefiniti dal Gruppo costituiscono il parametro di giudizio per una valutazione e un reporting standardizzati dei rischi. Gli strumenti del management dei rischi vengono implementati in conformità con la Risk Policy delle FFS e con le relative disposizioni esecutive. Il Corporate Risk Report 2011 è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 13. 12. 2011.

Management dei rischi nelle società affiliate

Le società affiliate delle FFS sono inserite nel processo di management dei rischi delle Divisioni alle quali sono associate a livello di organizzazione. L'unità organizzativa delle FFS responsabile delle rispettive società in partecipazione o società affiliate assicura che i rischi rilevanti per il Gruppo siano segnalati alla Direzione del Gruppo e al Consiglio d'amministrazione delle FFS.

Il sistema di controllo interno delle FFS, basato sul framework COSO, garantisce che una volta all'anno i processi finanziari vengano sottoposti a una valutazione del rischio da parte dei process owner.

Al presente conto annuale 2011 sono correlati i seguenti rischi finanziari specifici:

Rischi di mercato

Nell'ambito dello svolgimento della propria attività commerciale le FFS sono esposte a rischi finanziari quali rischi di liquidità, di controparte, di credito, di cambio, di tasso d'interesse e rischi di oscillazione dei prezzi dell'energia.

Rischi di cambio

La copertura dei rischi di cambio derivanti dalle attività delle Divisioni e dalle società del Gruppo viene garantita a livello centrale dalla Corporate Treasury, che a sua volta assicura i rischi di cambio presso istituti bancari selezionati. La Corporate Treasury gestisce un sistema di limiti interno ed esterno e ne controlla il rispetto.

Rischi di variazione dei tassi

Le oscillazioni dei tassi di mercato si ripercuotono direttamente sugli utili ottenuti dagli investimenti e sui costi di finanziamento delle FFS. La Corporate Treasury gestisce questo rischio regolando i profili delle scadenze e influenzando il mix di tranche di finanziamento fisse a lungo termine e finanziamenti variabili, in combinazione con altri strumenti di copertura (swap).

Rischi di oscillazione dei prezzi dell'energia

La cessione delle eccedenze di energia e gli acquisti operati per far fronte ai picchi di fabbisogno espongono parzialmente le FFS alle oscillazioni dei prezzi sul mercato dell'energia, nonostante la sua quasi autosufficienza energetica. Questo rischio viene limitato per mezzo di operazioni a termine, swap e forward sui prezzi futuri dell'energia e, in misura minore, di opzioni.

Rischi controparte/Rischi di credito

Il rischio di credito rappresenta il rischio di perdite correlate alla sovenuta incapacità della controparte di adempiere i propri impegni. Per minimizzare le perdite di questo tipo gli investimenti e le operazioni di copertura vengono realizzati esclusivamente con istituti finanziari valutati dall'agenzia di rating Standard & Poors con un rating pari o superiore ad A o che dispongono di strutture di copertura corrispondenti. Sono inoltre fissate ulteriori indicazioni sui limiti d'impegno per singola controparte finalizzate a minimizzare il rischio.

Rischi di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio di perdere la capacità di adempiere puntualmente e per intero i propri attuali e futuri impegni di pagamento.

Il rilevamento sistematico dei rischi di liquidità si basa su una pianificazione costante e continua di liquidità, valute e finanze. La liquidità disponibile è gestita mediante cash pool centrali che raggruppano i principali conti FFS in franchi svizzeri e in euro, nonché una serie di investimenti fissi a breve termine.

Le eccedenze di liquidità vengono investite tramite diversi istituti finanziari a cui è attribuito un rating a breve termine di almeno A1/P1.

Il rifinanziamento esterno delle FFS per gli investimenti commerciali viene operato per la maggior parte con l'Amministrazione federale delle finanze e con EUROFIMA, una società di finanziamento delle ferrovie statali europee con garanzia supplementare dei proprietari. EUROFIMA concede crediti esclusivamente ai propri azionisti o alle imprese di trasporto garantite da uno dei propri azionisti. EUROFIMA viene valutata da Standard & Poors e Moody's ricevendo il rating migliore. La disponibilità del finanziamento federale è disciplinata nella Convenzione sulle prestazioni, la disponibilità dei finanziamenti EUROFIMA è garantita da accordi di budget a breve, medio e lungo termine.

Inoltre, le FFS dispongono di linee di credito per il capitale circolante presso varie banche.

Eventi successivi alla chiusura del bilancio

Il conto del Gruppo è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione l'8 marzo 2012. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio.

Pagamenti compensativi di Immobili a Infrastruttura

Come negli anni precedenti, nell'ambito della strategia 2011–2014 le FFS hanno concordato con la Confederazione sovvenzioni versate dal settore Immobili a favore di Infrastruttura. I versamenti annui sono stati fissati a CHF 150,0 mio all'anno nella Convenzione sulle prestazioni stipulata con la Confederazione.

Questo importo comprende pagamenti compensativi diretti a Infrastruttura per un ammontare di CHF 96,1 mio e pagamenti di interessi ai Settori centrali per CHF 53,9 mio. I Settori centrali trasferiscono questi interessi a Infrastruttura in forma di pagamenti compensativi.

Pagamenti compensativi di Immobili per il risanamento della Cassa pensioni

Il contributo di risanamento pari a CHF 1493 mio versato dalle FFS nel 2007 deve essere finanziato da Immobili conformemente al messaggio del Consiglio federale per il risanamento della Cassa pensioni FFS del 5 marzo 2010. Per ammortamenti e interessi, Immobili versa ai Settori centrali un pagamento compensativo basato sul proprio risultato, che nell'anno in esame è stato pari a CHF 84,0 mio (esercizio precedente: CHF 79,2 mio).

Relazione per segmenti

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Traffico viaggiatori, Traffico merci, Infrastruttura, Immobili e Settori centrali. L'attività commerciale continua a riguardare essenzialmente la Svizzera, motivo per cui si rinuncia a una segmentazione geografica. I segmenti comprendono le società del Gruppo secondo la lista delle partecipazioni a pagina 116.

La voce Altro risultato comprende il risultato finanziario, il risultato estraneo all'esercizio, le imposte sull'utile e le interessenze di azionisti minoritari.

Informazione sui segmenti Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci		Infrastruttura	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Indicazioni relative al conto economico						
Ricavo d'esercizio	4 431,2	4 280,4	956,1	982,8	3 443,3	3 255,8
di cui						
– ricavi da traffico	2 812,1	2 725,9	840,0	894,4	883,0	797,8
– prestazioni dei poteri pubblici	612,7	589,6	33,6	22,4	1 658,2	1 579,8
– ricavi locativi immobili	28,2	27,6	1,1	0,7	1,7	1,3
Spese d'esercizio	-4 117,0	-3 905,7	-986,9	-1 035,1	-3 498,6	-3 379,9
di cui						
– spese per il personale	-1 680,1	-1 646,8	-440,9	-435,6	-1 225,0	-1 206,9
– ammortamenti	-510,7	-480,8	-70,4	-72,7	-947,0	-918,7
– spese per prestazioni per l'esercizio ferroviario	-790,9	-696,7	-244,0	-279,7	-36,2	-41,7
Risultato d'esercizio/EBIT	314,2	374,8	-30,8	-52,3	-55,3	-124,2
Altro risultato	-100,3	-82,2	-15,2	-11,7	-22,2	-21,0
Pagamenti compensativi Infrastruttura/prestiti CP	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	150,0
Risultato del Gruppo	213,9	292,6	-45,9	-64,0	72,4	4,8
Informazioni sul cash flow						
Cash flow dell'attività operativa	575,5	828,5	-2,4	4,6	35,4	25,1
Cash flow dell'attività d'investimento	-556,1	-992,2	-39,2	-59,0	-1 493,4	-1 302,8
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	19,4	-163,7	-41,8	-54,4	-1 458,0	-1 277,7
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	19,3	38,1	0,0	0,0	1 455,8	1 243,3
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	38,7	-125,6	-41,8	-54,4	-2,2	-34,3
	31. 12. 2011	31. 12. 2010	31. 12. 2011	31. 12. 2010	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Informazioni sul bilancio						
Attivi	9 532,8	9 417,2	989,8	1 021,9	19 819,0	19 166,6
Attivo circolante	1 702,5	1 652,8	238,1	264,6	637,0	550,7
Attivo fisso	7 830,3	7 764,4	751,7	757,3	19 182,0	18 615,9
di cui						
– veicoli	5 078,1	5 014,6	628,7	656,5	474,1	445,6
– sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	332,1	307,2	5,6	4,2	12 220,3	11 892,8
– terreni ed edifici	66,0	65,1	14,4	14,5	1 065,6	1 038,0
– impianti in costruzione e acconti	1 005,3	1 067,5	51,1	42,6	3 295,9	3 358,6
Passivi	9 532,8	9 417,2	989,8	1 021,9	19 819,0	19 166,6
Capitale di terzi	5 106,7	5 205,9	657,7	652,6	11 951,9	11 372,5
di cui						
– debiti finanziari	3 098,0	3 032,0	432,6	408,3	642,4	647,5
– prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	383,4	364,1	0,4	0,5	10 333,3	9 778,5

Immobili	Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	
615,0	603,4	628,3	608,5	-2 052,3	-1 971,8	8 021,7	7 759,1
0,0	0,0	0,0	0,0	-859,8	-795,0	3 675,4	3 623,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 304,5	2 191,7
474,5	448,4	1,5	1,4	-153,6	-147,2	353,5	332,2
-438,5	-439,2	-530,0	-575,0	2 078,9	2 002,3	-7 492,1	-7 332,7
-103,4	-99,1	-222,1	-236,8	117,2	148,0	-3 554,3	-3 477,1
-132,1	-121,4	-13,6	-14,7	0,0	0,0	-1 673,8	-1 608,4
-0,8	-12,3	-3,4	-3,2	842,8	774,3	-232,3	-259,3
176,5	164,2	98,4	33,4	26,6	30,5	529,7	426,4
5,9	9,4	-26,6	10,4	-32,5	-32,9	-190,9	-128,1
-180,1	-170,2	30,1	20,2	0,0	0,0	0,0	0,0
2,4	3,3	101,8	64,0	-5,8	-2,4	338,7	298,3
114,0	46,6	162,4	-928,6	0,0	0,0	884,9	-23,8
-252,9	-262,7	-23,4	-11,9	0,0	0,0	-2 365,3	-2 628,6
-138,9	-216,1	138,9	-940,5	0,0	0,0	-1 480,3	-2 652,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 475,1	1 281,4
-138,9	-216,1	138,9	-940,5	0,0	0,0	-5,2	-1 371,0
31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
3 898,4	3 734,2	8 979,6	8 176,4	-9 338,9	-8 326,5	33 880,8	33 189,7
66,9	91,7	2 031,9	938,1	-2 386,8	-1 257,7	2 289,7	2 240,2
3 831,6	3 642,4	6 947,6	7 238,3	-6 952,1	-7 068,9	31 591,1	30 949,5
3,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6 184,0	6 120,8
3,0	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	12 561,1	12 207,6
2 735,6	2 640,6	4,1	4,7	0,0	0,0	3 885,7	3 762,9
735,4	666,3	2,8	1,2	0,0	0,0	5 090,6	5 136,2
3 898,4	3 734,2	8 979,6	8 176,4	-9 338,9	-8 326,5	33 880,8	33 189,7
3 153,6	2 991,7	11 591,8	10 890,4	-8 925,3	-7 918,8	23 536,4	23 194,4
2 911,2	2 792,4	9 325,3	8 516,9	-8 444,8	-7 345,5	7 964,6	8 051,7
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10 717,1	10 143,1

Elenco delle partecipazioni FFS.

Società del Gruppo e società associate.

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione	Partecipazione	Seg	
				FFS in % 31.12.2011	FFS in % 31.12.2010		
Ferrovie federali svizzere FFS SA, Berna	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V	
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
elvetino AG, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
ChemOil Logistics AG, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
elvetino management SA in liquidazione, Zurigo	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V	P
Polizia dei trasporti FFS Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V	P
SBB Cargo S.r.l. in liquidazione, Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V	G
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway SA, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
SBB Cargo International SA, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	100,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	9,75	75,00	100,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	100,00	V	G
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V	I
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System AG, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	2,99	57,00	67,00	V	P
Switzerland Travel Centre Ltd., Londra	GBP	0,05	0,03	57,00	67,00	V	P
STC Switzerland Travel Center GmbH, Stoccarda	EUR	0,03	0,02	57,00	86,00	V	P
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q	P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E	I
Tilo SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	P
Rail Europe 4A SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	150,00	54,00	36,00	36,00	E	I
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
RApin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Bus Ostschweiz AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Terzag Terminal Zürich AG in liquidazione, Zurigo	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E	I
e-domizil AG, Zurigo	CHF	0,10	0,03	28,50	33,50	E	P
Lyrta SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerna	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
SBB Cargo GmbH, Duisburg (fusionata)	EUR	0,00	0,00	0,00	100,00	V	G
LTI Tours Ltd, Lucerna (fusionata)	CHF	0,00	0,00	0,00	67,00	V	P
Termi SA, Chiasso (venduta)	CHF	0,50	0,00	0,00	20,00	E	G

Legenda:

V = consolidata integralmente
E = registrata secondo metodo dell'equivalenza
Q = consolidata proporzionalmente

Seg = segmento

G = Traffico merci
I = Infrastruttura
IM = Immobili

P = Traffico viaggiatori
KB = Settori centrali

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo.



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Casella postale
CH-3001 Berna

Telefono +41 58 286 61 11
Telefax +41 58 286 68 18
www.ev.com/ch

All'assemblea generale delle
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 8 marzo 2012

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del gruppo

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto del gruppo delle Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico del gruppo, bilancio del gruppo, rendiconto finanziario del gruppo, prospetto delle variazioni del capitale proprio del gruppo ed allegato al conto del gruppo / pagine da 86 a 116, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione
Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto del gruppo in conformità alle Swiss GAAP FER e alla legge. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto del gruppo che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio d'amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto del gruppo, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione
La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto del gruppo in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto del gruppo sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto del gruppo. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto del gruppo contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto del gruppo, allo scopo di definire le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto del gruppo, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto del gruppo nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi

 Membro della Camera fiduciaria



ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto del gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità alle Swiss GAAP FER ed è conforme alla legge svizzera.

Rapporto in base ad altre disposizioni legali

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

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo Standard svizzero di revisione 890 confermiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento di conto del gruppo concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto del gruppo.

Ernst & Young SA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Miolo'.

Alessandro Miolo
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Baumgartner'.

Florian Baumgartner
Perito revisore abilitato

Conto economico FFS SA

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2011	2010
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	2 919,4	2 820,2
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 108,4	2 012,2
Ricavi locativi immobili		363,6	342,8
Ricavi complementari	3	915,3	923,1
Prestazioni proprie		807,6	758,0
Totale Ricavo d'esercizio		7 114,4	6 856,4
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale		-666,7	-611,8
Spese per il personale	4	-2 918,9	-2 837,5
Altre spese d'esercizio	5	-1 487,1	-1 511,9
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali		-1 568,5	-1 525,6
Totale Spese d'esercizio		-6 641,2	-6 486,8
Risultato d'esercizio/EBIT		473,2	369,6
Ricavi finanziari		140,6	163,0
Costi finanziari		-341,8	-294,1
Risultato ordinario		272,1	238,4
Risultato estraneo all'esercizio	6	66,2	82,5
Utile ante imposte		338,2	320,9
Imposte sull'utile		-3,3	-8,6
Utile d'esercizio	7	334,9	312,3

Bilancio FFS SA

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Attivo circolante			
Liquidità		149,3	241,5
Titoli e crediti finanziari a breve termine		875,1	117,5
Crediti per forniture e prestazioni	8	672,5	629,4
Altri crediti		175,6	158,2
Scorte di merci e lavori in corso		305,2	329,5
Ratei e risconti attivi		493,1	462,6
Totale Attivo circolante		2 670,8	1 938,7
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	9	2 263,4	2 676,2
Immobilizzazioni materiali		22 829,3	22 142,8
Impianti in costruzione immobilizzazioni materiali		4 909,2	4 959,3
Immobilizzazioni immateriali		636,2	486,6
Totale Attivo fisso		30 638,1	30 264,9
Totale Attivi		33 308,9	32 203,5

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	12	948,6	267,9
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	13	54,7	22,0
Debiti per forniture e prestazioni	10	735,8	772,5
Altri debiti a breve termine	14	155,1	115,3
Ratei e risconti passivi		1 321,7	1 285,4
Accantonamenti a breve termine	11	211,0	253,5
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 426,9	2 716,6
Debiti finanziari a lungo termine	12	6 934,5	7 249,1
Prestiti finanziari a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	13	10 333,6	9 816,5
Altri debiti a lungo termine	14	1 956,9	2 018,7
Accantonamenti a lungo termine	11	587,0	667,6
Totale Capitale di terzi a lungo termine		19 812,0	19 751,9
Totale Capitale di terzi		23 238,9	22 468,5
Capitale proprio			
Capitale azionario		9 000,0	9 000,0
Riserve legali			
Riserve da apporto di capitale		2 000,0	2 000,0
Riserve Lferr 67/LTV 36		587,0	621,4
Perdita di bilancio			
Perdita portata a nuovo		-1 852,0	-2 198,7
Utile d'esercizio		334,9	312,3
Totale Capitale proprio		10 070,0	9 735,1
Totale Passivi		33 308,9	32 203,5

Allegato al conto annuale FFS SA

Note sul conto annuale.

0.1 Aspetti generali

I principi contabili applicati per il conto annuale della FFS SA rispettano le disposizioni del Diritto azionario svizzero (CO).

0.2 Variazioni nella presentazione

Sono state apportate alcune modifiche nella presentazione e, allo scopo di garantire la confrontabilità, i dati degli esercizi precedenti sono stati adeguati:

- Il risultato dall'alienazione di immobili viene iscritto come risultato estraneo all'esercizio, dal momento che la vendita di immobili non rientra nell'attività ordinaria delle FFS.
- Nel bilancio i prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria vengono indicati separatamente.

In conformità con l'art. 3 dell'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC) entrata in vigore il 1° gennaio 2011, nell'allegato vengono indicate le assicurazioni di cose e di responsabilità civile stipulate, con i relativi importi di copertura, nonché il conto degli investimenti per il comparto Infrastruttura.

0.3 Modifica delle stime

I criteri adottati per la formazione degli accantonamenti assicurativi sono stati precisati in riferimento alle riserve per sinistri. Le ipotesi per il calcolo delle riserve per sinistri sono state adattate sulla base di valori empirici aggiornati (cfr. nota 26 nel conto del Gruppo).

0.4 Obblighi previdenziali

Le conseguenze economiche del deficit di copertura della Cassa pensioni FFS (CP FFS) vengono valutate secondo Swiss GAAP FER. Fino all'esercizio 2006 sono stati accumulati con effetto sul risultato passivi degli istituti di previdenza per CHF 4318,0 mio.

Nell'esercizio 2007 la FFS SA ha proceduto a un primo risanamento parziale della CP FFS pari a CHF 1493,0 mio. Nell'esercizio 2010 la FFS SA ha effettuato un ulteriore risanamento parziale pari a CHF 938,0 mio. Sono stati utilizzati passivi da istituti di previdenza in misura corrispondente a questi contributi di risanamento.

Per le quote dei contributi di risanamento ordinari correnti a carico del datore di lavoro, pari al 2,5 percento della somma salariale assicurata, e per la quota di interessi sui prestiti CP, superiore al prezzo di mercato attuale, nel 2011 sono stati utilizzati ulteriori passivi degli istituti di previdenza per un ammontare pari a CHF 31,9 mio. I passivi degli istituti di previdenza sono pertanto diminuiti di CHF 2462,9 mio, scendendo a CHF 1855,1 mio.

Nel 2011 la Confederazione ha contribuito al risanamento della Cassa pensioni FFS con un contributo di CHF 1148,0 mio. Con questo contributo di risanamento, il deficit di copertura statico della CP si è ridotto a CHF 521,0 mio (esercizio precedente CHF 1174,0 mio). Il grado di copertura è del 96,4 percento (esercizio precedente: 91,7 percento).

0.5 Partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV)

Le prestazioni della Confederazione per Infrastruttura comprendono pagamenti alle FFS per la partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 41,0 mio (esercizio precedente CHF 41,0 mio). Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso integralmente alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

0.6 Risanamento del settore energetico

Per il risanamento del settore energetico la CSFB aveva individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Da allora tale accantonamento si è ridotto a CHF 521,7 mio in seguito alla vendita di centrali elettriche e partecipazioni, all'iscrizione di rettifiche di valore su immobilizzazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. In corso d'anno sono stati utilizzati CHF 16,8 mio.

0.7 Siti contaminati

Una perizia tecnica esterna aveva rilevato che le FFS dovevano effettuare entro il 1° gennaio 1999 accantonamenti pari a CHF 393,0 mio per siti contaminati. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questi accantonamenti, è stato concordato con la Confederazione di non effettuare un accantonamento totale nel bilancio di apertura, bensì di contabilizzare un accantonamento di CHF 110,0 mio destinato alle spese di risanamento da sostenere. Nel 2011, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e i costi di CHF 5,4 mio sono stati addebitati all'accantonamento. L'accantonamento ammonta ancora a CHF 54,1 mio.

0.8 Imposte sull'utile

Fatta eccezione per le attività accessorie e gli immobili che non sono collegati all'attività di trasporto data in concessione, la FFS SA è esonerata dall'imposta sull'utile e dall'imposta sul capitale, dalle imposte sugli utili da sostanza immobiliare e dalle imposte immobiliari sia sul piano federale che su quello cantonale.

Informazioni dettagliate su bilancio e conto economico

1 Ricavi da traffico

Mio di CHF	2011	2010
Traffico viaggiatori	2 619,8	2 522,1
Prestazioni d'esercizio	70,9	67,0
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	228,8	231,1
Ricavi da traffico	2 919,4	2 820,2

2 Prestazioni dei poteri pubblici

Mio di CHF	2011	2010
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	192,2	193,7
Cantoni	258,0	238,7
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	450,2	432,4

Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni

Ammortamento infrastruttura	901,0	870,1
Quote d'investimento non attivabili	143,6	155,5
Sussidio infrastruttura	510,0	472,4
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni	1 554,6	1 498,0

Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale

Confederazione	89,3	74,4
Cantoni	14,2	7,5
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	103,6	81,8

Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria

1 658,2 1 579,8

Prestazioni dei poteri pubblici

2 108,4 2 012,2

3 Ricavi complementari

Mio di CHF	2011	2010
Servizi	204,1	225,7
Lavori di assistenza e manutenzione	136,0	104,8
Ricavi da noleggi	64,9	61,2
Ricavi da vendita di energia	57,9	60,3
Cambio di valuta	41,4	42,2
Provvigioni	71,7	77,7
Vendita stampati e materiali	69,8	69,8
Partecipazione alle spese	139,7	118,9
Utile da vendita di attivo fisso d'esercizio	3,4	7,0
Altri ricavi complementari	126,3	155,5
Ricavi complementari	915,3	923,1

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.2.

4 Spese per il personale

Mio di CHF	2011	2010
Salari	2 356,0	2 279,5
Assicurazioni sociali	412,9	422,8
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	9,5	14,2
Altre spese per il personale	140,5	121,1
Spese per il personale	2 918,9	2 837,5

5 Altre spese d'esercizio

Mio di CHF	2011	2010
Prestazioni d'esercizio ferroviario	134,3	162,3
Noleggio di impianti	46,5	43,7
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	523,3	475,4
Veicoli	97,4	115,8
Energia	179,8	173,4
Amministrazione	76,9	86,5
Informatica	210,9	201,3
Pubblicità	51,9	54,6
Concessioni, tributi, tasse	70,0	63,9
Perdita da vendita di attivo fisso d'esercizio	2,8	1,5
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	76,1	71,1
Altre spese d'esercizio	17,2	62,2
Altre spese d'esercizio	1 487,1	1 511,9

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.2.

6 Risultato estraneo all'esercizio

Mio di CHF	2011	2010
Utile da vendita di immobili	66,3	82,5
Perdita da vendita di immobili	-0,1	0,0
Risultato estraneo all'esercizio	66,2	82,5

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.2.

7 Utile d'esercizio

Mio di CHF	2011	2010
Utile/perdita d'esercizio da settori che danno diritto all'indennità		
Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV	30,9	4,3
Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	46,3	-34,4
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	257,6	342,4
Utile d'esercizio	334,9	312,3

8 Crediti per forniture e prestazioni

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Crediti da forniture e prestazioni verso terzi	628,0	581,3
verso società del Gruppo	52,7	52,6
verso società associate	21,6	18,8
Rettifiche di valore	-29,8	-23,4
Crediti per forniture e prestazioni	672,5	629,4

9 Immobilizzazioni finanziarie

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Titoli dell'attivo fisso	270,0	436,5
Partecipazioni ¹	731,7	775,3
Prestiti verso terzi	633,9	630,6
Prestiti verso società del Gruppo	579,9	784,4
Prestiti verso società associate	47,9	49,4
Immobilizzazioni finanziarie	2 263,4	2 676,2

¹ Le partecipazioni detenute dalla FFS SA figurano nell'elenco delle partecipazioni alla nota 18.

10 Debiti per forniture e prestazioni

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	676,1	709,6
verso società del Gruppo	59,0	61,3
verso società associate	0,8	1,7
Debiti per forniture e prestazioni	735,8	772,5

11 Accantonamenti

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Siti contaminati	54,1	59,5
Risanamento nel settore energetico	521,7	538,5
Vacanze/straordinari	79,1	77,9
Ristrutturazione	24,0	51,7
Altri accantonamenti	119,2	193,5
Accantonamenti	798,0	921,1

Per variazioni nelle stime si rimanda alla nota 0.3.

12 Debiti finanziari

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Debiti finanziari a breve termine	948,6	267,9
Debiti bancari	2 038,0	1 925,4
Impegni di leasing	906,3	1 471,8
Cassa del personale	1 659,9	1 631,1
Prestiti di società del Gruppo	17,0	0,0
Prestiti della Confederazione (commerciale)	590,0	240,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 723,3	1 980,8
Debiti finanziari	7 883,1	7 516,9

13 Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Prestiti Confederazione fabbisogno di base infrastruttura	3 060,7	2 901,2
Prestiti Confederazione fondo FTP	6 110,6	6 008,1
Prestiti Confederazione fondo infrastrutturale	416,3	268,2
Prestiti Cantoni fondo infrastrutturale	800,6	661,0
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	10 388,3	9 838,5

Per variazioni nella presentazione si rimanda alla nota 0.2.

14 Altri debiti

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Debiti a breve termine verso enti statali	96,5	94,2
Altri debiti a breve termine	58,6	21,2
Ratei e risconti a lungo termine	101,8	131,7
Passivi da istituti di previdenza ¹	1 855,1	1 887,0
Altri debiti	2 112,0	2 134,1

¹ Si rimanda alla nota 0.4 Obblighi previdenziali e ai chiarimenti relativi ai passivi da istituti di previdenza riportati nel rapporto del Gruppo.

15 Indebitamento netto

Mio di CHF	Nota	31.12.2011	31.12.2010
Debiti finanziari a lungo termine	12	7 883,1	7 516,9
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	13	10 388,3	9 838,5
Totale debiti finanziari		18 271,4	17 355,4
./. Liquidità, crediti finanziari a breve termine e titoli		-1 245,4	-762,7
Indebitamento netto		17 026,0	16 592,7
Variazione rispetto all'esercizio precedente		433,3	1 729,8

16 Altre indicazioni

16.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi/attivi gravati

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Impianti in leasing	378,9	730,6
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita EUROFIMA	862,6	638,0
Fideiussioni e garanzie	217,1	218,0
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Altri	31,7	36,8
Totale	1 767,6	1 900,6

16.2 Valori dell'assicurazione incendi delle immobilizzazioni materiali

I valori dell'assicurazione incendi delle immobilizzazioni materiali corrispondono ai valori a nuovo o ai costi di ripristino.

16.3 Gestione della liquidità

Le FFS gestiscono un cash pooling a livello di Gruppo. La FFS SA aderisce al cash pooling ed è pool leader. La banca (del pool) può esercitare un diritto di pegno sugli averi (conti degli aderenti al pool) a garanzia delle proprie pretese verso gli aderenti al pool.

16.4 Impegni di leasing non iscritti a bilancio

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Scadenza entro un anno	4,7	6,7
Scadenza entro 1-2 anni	1,6	4,3
Scadenza entro 2-3 anni	0,3	1,1
Totale	6,6	12,1

16.5 Informazioni sull'elaborazione di una valutazione dei rischi

La FFS SA rientra nel management dei rischi del Gruppo FFS.

Nell'ambito di un processo annuale ricorrente la Società rileva e analizza i rischi essenziali, definisce misure e ne assicura l'attuazione. Il processo si svolge nell'ambito della Risk Policy delle FFS.

I risultati della valutazione del rischio vengono sintetizzati e discussi con la Direzione del Gruppo. Il Corporate Risk Report 2011 è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 13 dicembre 2011.

Con le procedure di iscrizione a bilancio e di valutazione la FFS SA effettua stime e ipotesi in merito al futuro. Al fine di garantire la conformità della chiusura d'esercizio alle norme contabili e la correttezza dei rendiconti sono stati introdotti efficaci sistemi interni di controllo e gestione che vengono periodicamente sottoposti all'esame della revisione interna.

Per ulteriori informazioni sulla valutazione dei rischi si rimanda all'allegato al conto del Gruppo.

17 Indicazioni ai sensi dell'Ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC)

La FFS SA è soggetta all'Ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC), in vigore dal 1° gennaio 2011.

Importi di copertura delle assicurazioni di cose e responsabilità civile (art. 3 OCIC)

La FFS SA ha stipulato per tutti i settori aziendali assicurazioni di cose con un importo di copertura di CHF 250 mio e assicurazioni di responsabilità civile con un importo di copertura di CHF 400 mio.

Impianti e impianti in costruzione del settore Infrastruttura (art. 7 OCIC)

Mio di CHF	Veicoli (incl. leasing)	Sotto-struttura/armamento/tecnica ferroviaria	Altre immobilizzazioni materiali	Terreni	Edifici	Immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni materiali e immateriali	Impianti in costruzione e acconti (incl. immob. immateriali)	Totale
Valore contabile netto all'1.1.2011	425,1	11 651,8	1 045,3	597,2	365,9	205,4	14 290,8	3 295,9	17 586,7
Valori d'acquisto									
Stato all'1.1.2011	813,6	18 171,3	2 461,9	597,3	621,2	320,3	22 985,5	3 295,9	26 281,4
Investimenti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 373,9	1 373,9
Uscite impianti	-20,5	-214,9	-46,4	-0,6	-2,4	-11,7	-296,5	0,0	-296,5
Ricontabilizzazioni	66,9	981,1	305,5	9,7	34,2	68,9	1 466,3	-1 416,9	49,4
Stato al 31.12.2011	860,0	18 937,5	2 720,9	606,4	652,9	377,5	24 155,3	3 252,9	27 408,2
Ammortamenti cumulati									
Stato all'1.1.2011	-388,4	-6 519,5	-1 416,6	0,0	-255,2	-114,9	-8 694,6	0,0	-8 694,6
Ammortamenti	-31,7	-623,1	-147,2	0,0	-12,7	-34,6	-849,3	0,0	-849,3
Uscite	17,6	178,5	41,1	0,0	0,7	11,3	249,3	0,0	249,3
Ricontabilizzazioni	-2,7	0,0	-16,8	0,0	-0,1	0,0	-19,6	0,0	-19,6
Stato al 31.12.2011	-405,2	-6 964,1	-1 539,5	0,0	-267,4	-138,1	-9 314,3	0,0	-9 314,3
Valore contabile netto al 31.12.2011	454,8	11 973,5	1 181,4	606,4	385,5	239,4	14 841,0	3 252,9	18 093,9

Le ricontabilizzazioni comprendono entrate di immobilizzazioni da altri settori delle FFS per un importo netto di CHF 29,8 mio.

Ammortamenti su immobilizzazioni materiali e immateriali del settore Infrastruttura (art. 7 OCIC)

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	814,7	743,6
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	34,6	27,4
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	39,9	86,1
Totale	889,2	857,1

Investimenti del settore Infrastruttura (art. 3 OCIC)

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Investimenti per impianti in costruzione	1 373,9	1 186,6
Impianti trasferiti da altri settori delle FFS	29,8	4,3
Costi per investimenti non attivati	247,2	237,3
Totale	1 650,9	1 428,1

Gli investimenti comprendono incentivazioni della Confederazione per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili (LDis) per CHF 68,2 mio (esercizio precedente: CHF 83,5 mio).

18 Partecipazioni significative

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2011	Partecipazione FFS in % 31.12.2010
Traffico viaggiatori e turismo					
elvetino SA, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Swiss Travel System AG, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	2,99	57,00	67,00
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00
Tilo SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe 4A SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
Traffico merci e spedizioni					
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
Centrali elettriche					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	150,00	54,00	36,00	36,00
Immobili e parcheggi					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerna	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Varie					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Polizia dei trasporti FFS Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Terzag Terminal Zürich AG in liquidazione, Zurigo	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00

19 Approvazione del conto annuale da parte dell'Ufficio federale dei trasporti

In conformità con l'articolo 37 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV), nell'ambito dell'esame previsto dalle norme sulle sovvenzioni, con decisione della direzione del 27 febbraio 2012 l'Ufficio federale dei trasporti ha approvato il conto annuale 2011 senza riserve.

Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio.

Il Consiglio d'amministrazione propone all'Assemblea generale di impiegare la perdita di bilancio al 31 dicembre 2011 come segue:

Mio di CHF	31.12.2011	31.12.2010
Utile d'esercizio	334,9	312,3
Perdita portata a nuovo esercizio precedente	-1 852,0	-2 198,7
Perdita di bilancio prima dell'assegnazione alle riserve	-1 517,1	-1 886,4
Assegnazione alle riserve in relazione al risultato 2011		
- Traffico viaggiatori: assegnazione alla riserva ai sensi dell'art. 36 LTV	-15,5	0,0
- Infrastruttura: assegnazione alla riserva ai sensi dell'art. 67 Lferr	-46,3	34,4
Perdita di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	-1 578,9	-1 852,0
Riporto a nuovo	-1 578,9	-1 852,0

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale.



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Casella postale
CH-3001 Berna

Telefono +41 58 286 61 11
Telefax +41 58 286 68 18
www.ev.com/ch

All'assemblea generale delle
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 8 marzo 2012

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto annuale delle Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico, bilancio ed allegato / pagine da 119 a 129 per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione
Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alla legge e allo statuto. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio d'amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto annuale, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione
La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale, allo scopo di definire le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

MEMBRO DELLA CAMERA FIDUCIARIA



Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Rapporto in base ad altre disposizioni legali

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

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

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale.

Ernst & Young SA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Miolo'.

Alessandro Miolo
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Baumgartner'.

Florian Baumgartner
Perito revisore abilitato

GRI Report.



Dichiarazione

Verifica del livello di applicazione GRI

Il Global Reporting Initiative (GRI) dichiara che **FFS SA** ha presentato il proprio “Rapporto di gestione e di sostenibilità 2011” al dipartimento GRI Report Services, il quale è giunto alla conclusione che il Report possiede i requisiti del Livello di Applicazione B.

I Livelli di Applicazione GRI indicano in che misura il contenuto delle linee guida GRI-G3 è stato utilizzato nel Report di Sostenibilità. La Verifica conferma il set e il numero delle informazioni previste per lo specifico Livello di Applicazione sono stati rendicontati nel Report e che l’Indice dei Contenuti GRI fornisce una valida rappresentazione delle informazioni richieste, come descritto nelle linee guida GRI-G3.

I Livelli di Applicazione non rappresentano un parere né sulla performance di sostenibilità della società dichiarante, né sulla qualità delle informazioni contenute nel Bilancio di Sostenibilità.

Amsterdam, 7 Marzo 2012



Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



Il GRI è un'organizzazione multi-stakeholder pioniera nello sviluppo del framework di rendicontazione di sostenibilità più utilizzata al mondo e si adopera per il suo continuo miglioramento e applicazione a livello globale. Le linee guida GRI forniscono i principi e gli indicatori che le organizzazioni possono utilizzare per misurare e rendicontare la loro performance economica, ambientale e sociale. www.globalreporting.org

Disclaimer: Laddove la rendicontazione di sostenibilità include link esterni, compreso eventuale materiale audiovisivo, la presente dichiarazione riguarda soltanto il materiale sottoposto al GRI al momento della verifica in data 2 Marzo 2012. GRI esclude esplicitamente che la presente dichiarazione sia applicata a cambiamenti successivi.

FFS SA

Comunicazione e Public Affairs
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Berna 65
Tel. 051 220 41 11
www.ffi.ch
press@ffi.ch

