



SBB CFF FFS

FFS

Rapporto di gestione
e di sostenibilità.

2012



Sommario.

P 01 Rapporto di gestione e di sostenibilità

P 03 Rapporto sulla situazione del Gruppo

P 20 Per i clienti

P 21 Traffico viaggiatori

P 27 Immobili

P 32 Traffico merci

P 37 Infrastruttura

P 42 Per l'ambiente

P 48 Per i collaboratori

P 56 Per la Svizzera

P 60 Per la sicurezza

P 66 Corporate Governance

P 78 Rapporto finanziario



Ulrich Gygi, Presidente del Consiglio d'amministrazione (sinistra), e **Andreas Meyer**, CEO (destra)

Rapporto sulla situazione del Gruppo. Bene il 2012 – prepariamo il terreno entro il 2016.

In un contesto di mercato irto di difficoltà, le FFS hanno conseguito un buon risultato nel 2012, portando ogni giorno a destinazione in tutta sicurezza e puntualità 967 000 viaggiatori e 175 000 tonnellate di merci. Una prestazione che siamo orgogliosi di offrire ai 5 mio di clienti che frequentano le nostre stazioni e fanno della nostra rete ferroviaria la più trafficata del mondo.

A causa del calo della domanda nel traffico viaggiatori e dell'aumento dei prezzi delle tracce, il risultato d'esercizio è diminuito.

Il risultato consolidato si è invece attestato a CHF 422,5 mio (+83,8 mio) grazie a effetti una tantum. L'indebitamento soggetto a interessi è stato ridotto, ma continua a mantenersi a livelli alti.

Il risultato consolidato positivo permette di affrontare il forte aumento degli oneri dovuti ai prezzi delle tracce e dell'energia. Nel 2012 le FFS hanno investito CHF 3206,6 mio, una cifra mai raggiunta prima (+715,7 mio).

Entro il 2016 il nuovo materiale rotabile, l'ampliamento della rete ferroviaria e l'introduzione di nuovi servizi ci permetteranno di garantire ai nostri clienti vantaggi ancora più concreti. Con l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo gli sguardi della comunità internazionale si concentreranno sulla Svizzera – un'opportunità unica per dimostrare al mondo che il nostro Paese porta sempre alto il vessillo dell'innovazione e dell'affidabilità.

Introduzione.

Le FFS hanno registrato un buon risultato annuale nel 2012. Proprio ciò di cui avevamo bisogno per sostenere i futuri investimenti e gli oneri in forte crescita che ci aspettano negli anni a venire. La Confederazione e i Cantoni hanno partecipato ai costi non coperti di manutenzione ed esercizio della rete e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria con CHF 2512,4 mio e hanno ordinato prestazioni di trasporto nel traffico regionale per CHF 596,2 mio. I contributi dei poteri pubblici per le prestazioni commissionate e ordinate ammontano complessivamente a CHF 3108,6 mio (CHF +161,86 mio). La soddisfazione dei clienti si è mantenuta su ottimi livelli, mentre quella dei col-laboratori è sensibilmente aumentata. I miglioramenti ottenuti nel 2012 ci saranno di stimolo per affrontare il futuro.

Entro il 2016 vogliamo fare ancora di più per i nostri clienti, mettendo in atto grandi progetti che miglioreranno enormemente l'offerta: con l'impiego di veicoli moderni e l'ampliamento della rete ferroviaria sull'asse ovest-est e nord-sud, con servizi ancora più avanzati sui treni e nelle stazioni, con nuove offerte nel traffico merci combinato e le reti celeri transfrontaliere nella parte

Al centro vi sono i vantaggi per i clienti – quei vantaggi che i clienti percepiscono chiaramente e per cui sono disposti a pagare.

meridionale e occidentale del Paese. L'apertura della galleria di base del San Gottardo alla fine del 2016 segnerà una svolta decisiva, poiché accorcerà sensibilmente le distanze tra le regioni a nord e a sud delle Alpi. Il progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) creerà i presupposti necessari a garantire la disponibilità di fondi per la manutenzione e l'ampliamento della rete ferroviaria nei decenni a venire. Contestualmente all'offerta sarà necessario ampliare gli accessi alla ferrovia, un progetto di cui anche gli utenti saranno chiamati a sostenere i costi. È infatti facile prevedere che in futuro la Confederazione e i Cantoni non saranno più in grado di apportare da soli i fondi necessari e non potranno più finanziare circa la metà del costo di un biglietto. L'entità del finanziamento che le imprese di trasporti dovranno

esigere dagli utenti è una questione che andrà chiarita nel quadro del dibattito politico sul FAIF, così da evitare che il previsto potenziamento dell'offerta si incagli.

Per parte loro le FFS si trovano di fronte al difficile compito di aumentare i ricavi e incrementare lo sfruttamento dei treni. In questa ottica stiamo programmando differenziazioni di prezzo molto interessanti per i nostri clienti. Solo in questo modo le FFS potranno procurarsi autonomamente i mezzi necessari per nuovi treni, opere di ampliamento delle stazioni, sistemi IT o impianti di approvvigionamento energetico. I trasporti pubblici devono evolversi continuamente per continuare a offrire ai clienti un servizio al passo con i tempi a prezzi competitivi.

Allo stesso tempo stiamo proseguendo nella nostra opera di trasformazione della FFS SA in un'azienda a carattere imprenditoriale e contiamo di portare a compimento importanti punti del programma già entro il 2016. Inoltre stiamo compiendo grandi progressi nel prendere coscienza del nostro ruolo di fornitore di servizi. Così ad esempio abbiamo definito obiettivi e valori comuni alle FFS cui intendiamo uniformarci nel nostro operato. Il fine ultimo di questo processo sono i vantaggi per i clienti – quei vantaggi che i clienti percepiscono chiaramente e per cui sono disposti a pagare. La Confederazione non esige dividendi come proprietaria delle FFS. Per questo ogni franco guadagnato viene reinvestito nel sistema ferroviario. Il dividendo della FFS SA si traduce così in un contributo alla qualità della vita in Svizzera e serve ad esaltare l'attrattiva e la competitività del nostro Paese e delle sue regioni. Vogliamo essere un'azienda sostenibile, sia sul piano finanziario che su quello ecologico e sociale.

Il presente rapporto sulla situazione è inteso a illustrare più chiaramente queste tematiche. La prima parte esamina retrospettivamente il 2012, mentre la seconda guarda alle prospettive per i prossimi anni.

Parte I: le FFS nel 2012.

Una realtà consolidata in un contesto di mercato difficile.

Il 2012 è stato un anno critico, in cui il debole andamento della congiuntura, il cambio elevato del franco, le minori capacità dell'industria e il diminuire della domanda nel settore del turismo sono stati i temi dominanti. Una situazione che per le FFS si è tradotta in una stagnazione della domanda di trasporti.

Le ripercussioni si sono sentite anche nel mercato dei trasporti: le FFS hanno trasportato complessivamente 967 000 clienti al giorno, un numero leggermente inferiore a quello del 2011 (977 000). La lunghezza degli spostamenti è diminuita dell'1,2 per cento nel confronto con l'anno precedente:

—
Le FFS hanno trasportato un numero di clienti leggermente inferiore a quello dell'anno precedente.
—

il numero di viaggiatori-chilometro si è infatti ridotto da 17 749 a 17 545 mio, mentre la distanza media percorsa è scesa da 48,4 a 48,1 chilometri. Un dato certamente riconducibile anche al fatto che nel 2012 non sono stati realizzati ampliamenti significativi dell'offerta. Nei prossimi anni il numero di viaggiatori-chilometro è tuttavia destinato ad aumentare. Da un lato perché nel dicembre del 2012 è stata ampliata l'offerta nella Svizzera occidentale e sulla linea Zurigo–Sciaffusa, dall'altro perché le FFS hanno introdotto nuovi treni a due piani nel traffico regionale ed eliminato altri problemi di capacità sulla rete ferroviaria svizzera.

Il traffico regionale con diritto di indennità è aumentato di un ulteriore 1,6 per cento, attestandosi così a 4620 mio di viaggiatori-chilometro. Nel traffico nazionale a lunga percorrenza finanziato con mezzi propri, invece, la prestazione di trasporto ha subito una contrazione del 2,1 per cento scendendo a 12 925 mio di viaggiatori-chilometro. A pagarne le spese è stato soprattutto il traffico legato al turismo e al tempo libero, mentre quello dei pendolari e per affari è ulteriormente aumentato, sebbene non con lo stesso slancio degli anni precedenti. Si è inoltre accentuato il divario tra orari di punta e di minor traffico:

i viaggiatori-chilometro percorsi sono infatti leggermente aumentati nel primo caso e lievemente diminuiti nel secondo. Nel traffico a lunga percorrenza l'occupazione media dei posti è scesa di 0,6 punti percentuali, dal 31,9 al 31,3 per cento, mentre nel traffico regionale è salita di 0,6 punti percentuali, dal 20,0 al 20,6 per cento. Il traffico viaggiatori internazionale è aumentato del 6 per cento circa in termini di viaggiatori-chilometro, in particolare sulle tratte Zurigo–Parigi e nella regione «Rheinschiene» verso Francoforte e altre destinazioni sul suolo tedesco.

FFS Immobili ha beneficiato dell'elevata affluenza di viaggiatori e della conseguente domanda di oggetti prestigiosi in posizione centrale con ottimi collegamenti ai trasporti pubblici. Basti pensare all'Europaallee di Zurigo: in settembre le FFS hanno festeggiato la conclusione della prima area di cantiere, trasformando così una zona inutilizzata vicino alla stazione centrale in un grande complesso che ospita tra l'altro l'Alta scuola pedagogica di Zurigo e il centro commerciale dell'Europaallee, dedicato alle attività all'aperto e allo sport. Altri importanti progetti di sviluppo sono quelli di Ginevra (stazione centrale Cornavin, La Praille), Basilea (complesso SüdPark) e, in proporzioni minori, anche le stazioni di Lugano, Baden o Soletta. Le grandi stazioni sono già oggi centri servizi completi, mentre quelle di medie e piccole dimensioni sono veri e propri hub con un accesso privilegiato alla ferrovia e un'offerta di base di servizi.

La divisione Cargo ha dovuto fare i conti con una debolezza congiunturale di portata europea e con una tendenza nazionale alla riduzione delle capacità nell'industria con importanti volumi di trasporto, in particolare nel settore cartario e metallurgico. Ad aggravare la situazione hanno contribuito le tre interruzioni della tratta del San Gottardo a causa della caduta di massi nei pressi di Gurtellen. Nel 2012 la prestazione di trasporto di FFS Cargo si è attestata a 12 132 mio di tonnellate-chilometro nette, con un -1,7 per cento rispetto al 2011.

Gli enormi sforzi compiuti nel traffico merci hanno permesso di tenere testa a queste sfide. Nel 2012 FFS Cargo ha perseguito una strategia fondata su tre pilastri fondamentali, con un'offerta orientata a sfruttare coerentemente i punti di forza della ferrovia:

- un efficiente traffico di transito sull'asse nord-sud. Assolutamente centrale è stato il ruolo della società affiliata SBB Cargo International, fondata all'inizio del 2011.
- Un traffico a carri completi finanziariamente autonomo. Nel dicembre del 2012 la rete è stata razionalizzata. 128 punti di servizio per singoli veicoli e gruppi di veicoli scarsamente utilizzati sono stati soppressi. Le strutture di produzione sono state snellite, i prodotti sono stati standardizzati e il «pricing» rivisto e corretto.

I nove obiettivi del Gruppo.

I nove obiettivi del Gruppo sono l'unità di misura con cui valutare la nostra prestazione, in un perfetto equilibrio tra obiettivi finanziari e non. Le FFS sono gestite con uguale attenzione a queste nove dimensioni. L'azienda misura e rivede continuamente il conseguimento degli obiettivi.



Soddisfazione dei clienti.

Obiettivo: Le FFS misurano se sono riuscite a soddisfare le esigenze dei clienti, siano essi viaggiatori, clienti del settore merci, utenti delle stazioni o acquirenti di tracce e prestazioni nel traffico regionale.

Risultato: la soddisfazione si è mantenuta su livelli elevati. I viaggiatori valutano positivamente il grado di puntualità e i punteggi attribuiti all'informazione in caso di guasti hanno toccato valori mai raggiunti prima. Critico invece il giudizio sul rapporto prezzo/prestazione e l'offerta di posti a sedere.



Immagine del Gruppo.

Obiettivo: un'immagine positiva assicura alle FFS il sostegno di mondo politico e popolazione. L'immagine di «puntualità, affidabilità e comfort» è uno dei fattori di successo delle FFS.

Risultato: malgrado i prezzi più alti la valutazione dell'immagine rimane stabile. Gli influssi negativi delle interruzioni sul San Gottardo sono stati attenuati da quelli positivi della campagna «In viaggio come a casa propria» avviata nel 2012.



Soddisfazione del personale.

Obiettivo: solo collaboratori soddisfatti e motivati possono garantire la qualità di prodotti e prestazioni. È da loro che dipende la soddisfazione dei clienti e il successo dell'azienda.

Risultato: in base al sondaggio del 2012, a cui ha partecipato il 74 per cento dei collaboratori, il livello di soddisfazione ha ottenuto 62 punti su 100 (2010: 58), l'impegno e il senso di appartenenza 75 punti (72) e la convinzione di poter contribuire al conseguimento degli obiettivi del Gruppo 81 punti (75).



Puntualità dei clienti.

Obiettivo: la puntualità è una caratteristica di qualità fondamentale della ferrovia. Le FFS la misurano dalla prospettiva dei clienti, che si aspettano di arrivare a destinazione puntuali, rispettando le coincidenze.

Risultato: il numero delle coincidenze mantenute ha raggiunto uno straordinario 98,3 per cento (2011: 97,7). È invece rimasto ineguagliato il valore record del 2011 (89,8 per cento) dei clienti arrivati a destinazione puntuali, sceso nel 2012 all'88,0.



Sicurezza.

Obiettivo: le ferrovie trasportano passeggeri e merci in modo sicuro. Garantire un elevato grado di sicurezza per clienti e collaboratori è un aspetto basilare dell'attività delle FFS.

Risultato: anche nel 2012 la sicurezza si è mantenuta su livelli alti, sebbene non abbia raggiunto il valore record dell'esercizio precedente. Il risultato è stato offuscato da sei incidenti sul lavoro con esito mortale, due dei quali accaduti alle FFS.



Risultato annuale.

Obiettivo: un risultato positivo assicura all'azienda un margine di manovra più ampio.

Risultato: con CHF 422,5 mio, malgrado i ricavi da traffico stagnanti, il risultato consolidato è aumentato rispetto al 2011. Ciò aiuterà le FFS a sostenere gli oneri aggiuntivi che l'aspettano, in particolare gli incrementi dei costi delle tracce e dell'energia. Detratti gli effetti una tantum, la redditività è leggermente migliorata rispetto al 2011.



Free cash flow.

Obiettivo: la disponibilità di fondi è essenziale per un'azienda che desidera investire. Un free cash flow positivo permette di continuare a svilupparsi senza aumentare l'indebitamento.

Risultato: il 2012 ha fatto registrare un free cash flow positivo di CHF 905,8 mio (2011: CHF -5,2 mio). Le risorse prodotte hanno permesso di ridurre l'indebitamento netto soggetto a interessi. Questo continua tuttavia a mantenersi su livelli elevati, limitando il margine d'azione per investimenti proficui.



Quota di mercato.

Obiettivo: una solida posizione di mercato garantisce uno sviluppo sostenibile e tutela la sicurezza dei posti di lavoro.

Risultato: nel mercato immobiliare le FFS hanno rafforzato la loro posizione; nel traffico viaggiatori la domanda è rimasta stabile. Il traffico merci ha subito una contrazione dovuta a una revisione dell'offerta, alla difficile situazione di mercato e alle interruzioni sul San Gottardo.



Sostenibilità sul piano ecologico.

Obiettivo: le FFS intendono conservare il loro vantaggio sul piano ecologico prefiggendosi obiettivi ambiziosi in tema di emissioni di CO₂ e consumi energetici.

Risultato: l'obiettivo annuale è stato addirittura superato – sul fronte delle emissioni di CO₂ grazie al consumo sempre minore di carburante diesel e su quello dei consumi energetici grazie alle misure aggiuntive.

- Un posizionamento più forte nel traffico combinato anche sul territorio nazionale. Questo processo è iniziato nel 2012 con la creazione di due nuovi collegamenti: uno tra la svizzera tedesca e romanda, da Dietikon a Renens, e un secondo tra Neuendorf SO e Gossau SG.

I primi collegamenti nazionali nel mercato in espansione del traffico combinato forniscono preziose informazioni per un'ulteriore espansione della rete in collaborazione con i trasportatori su strada.

Nel 2012 la rete di FFS Infrastruttura è stata nuovamente oggetto di uno sfruttamento ancor più intensivo. Il numero di tracce-chilometro percorse è leggermente aumentato di un ulteriore 0,3 per cento, raggiungendo quota 165,6 mio. FFS Infrastruttura ha intensificato la manutenzione della rete ferroviaria. Nell'anno in esame sono stati così rinnovati 160 chilometri di ferrovia (2011: 150 chilometri), incrementando la pro-

Nel 2012 la rete di FFS Infrastruttura è stata nuovamente oggetto di uno sfruttamento ancora più intensivo.

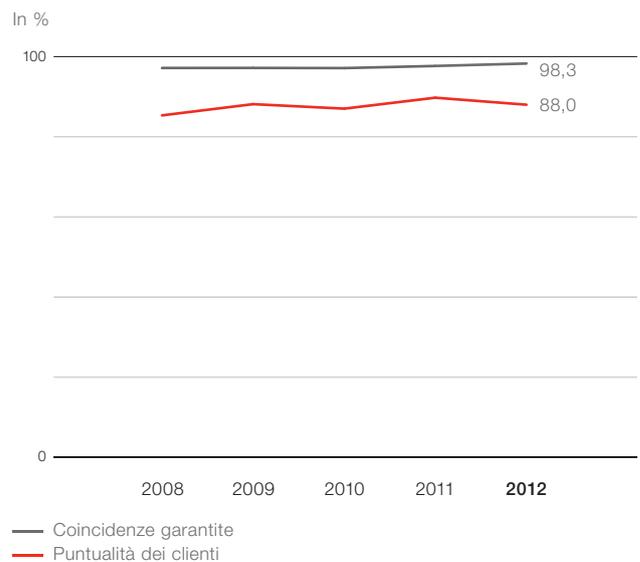
duttività grazie a intervalli fissi di manutenzione più prolungati. La rete ferroviaria, energetica e di comunicazione delle FFS gode per lo più di buona salute. Come previsto, la necessità di recupero si è stabilizzata attestandosi a CHF 1,815 mia (+35 mio) e continua così a rappresentare il 2 per cento circa del valore di sostituzione. La necessità di recupero dovrà essere riassorbita progressivamente grazie alle risorse derivanti dal finanziamento FAIF, prevedibilmente entro il 2032.

Sicurezza, puntualità e clienti soddisfatti in molti settori.

Sempre ad altissimi livelli sono rimasti nel 2012 la sicurezza e la puntualità dei clienti, che insieme al risultato annuale rappresentano gli obiettivi chiave delle FFS (cfr. pag. 6).

Il risultato sul fronte della sicurezza è stato positivo, sebbene non abbia raggiunto gli ottimi livelli del 2011. Il 2012 è stato infatti funestato da incidenti in cui hanno perso la vita due collaboratori delle FFS e quattro di ditte terze. Una collisione laterale di due treni a Lenzburg si è invece risolta fortunatamente

Puntualità traffico viaggiatori.



senza alcun ferito. Negli anni scorsi le FFS si sono impegnate al massimo per mettere in sicurezza i punti critici della rete, integrando i già efficaci sistemi di sicurezza esistenti con uno speciale sistema di sorveglianza della velocità. Il programma è tuttora in corso: 3200 degli 11 000 segnali principali della rete ne sono già provvisti, mentre altri 1700 lo saranno nei prossimi anni. Il finanziamento è garantito dalla convenzione sulle prestazioni tra FFS e Confederazione per gli anni 2013-2016.

Sempre più pressante per le FFS è il tema della difesa dei viaggiatori e dei collaboratori dalle aggressioni. La propensione alla violenza è in progressivo aumento e le trasformazioni sociali di cui si nutre non si fermano certo davanti alle porte dei treni e delle stazioni. È per far fronte a questa situazione che sui treni a lunga percorrenza le FFS hanno introdotto la scorta di due agenti del treno. La Polizia dei trasporti è bene equipaggiata e garantisce una presenza visibile nelle stazioni e nei treni; i treni critici sono inoltre accompagnati dal personale di Securitas SA. L'impiego dei servizi di sicurezza viene continuamente adattato alla situazione e anche le misure di prevenzione sono state potenziate. La sicurezza ha infatti la massima priorità per le FFS.

Sul fronte della puntualità, nel 2012 la percentuale delle coincidenze garantite è aumentata ulteriormente, passando dal 97,7 al 98,3 per cento. La puntualità dei clienti – la parte di viaggiatori che è arrivata a destinazione puntualmente o con un

Prestazioni dei poteri pubblici.

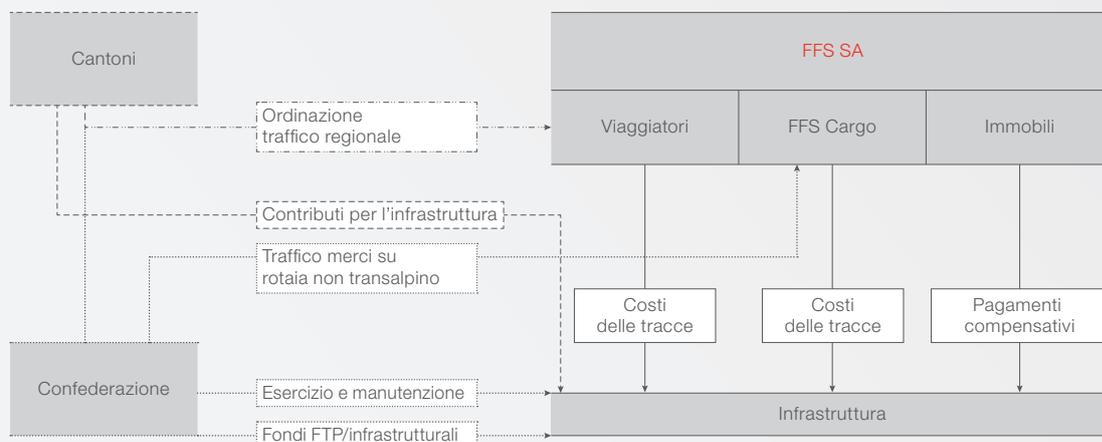
Nel 2012 le prestazioni dei poteri pubblici a favore delle FFS sono state in totale pari a CHF 3108,6 mio, vale a dire CHF 161,8 mio in più rispetto all'esercizio precedente (CHF 2946,7 mio). Questo valore comprende anche prestiti del valore di CHF 718,6 mio (2011: CHF 574,1 mio) per il finanziamento degli investimenti.

Queste le prestazioni commissionate alle FFS da Confederazione e Cantoni:

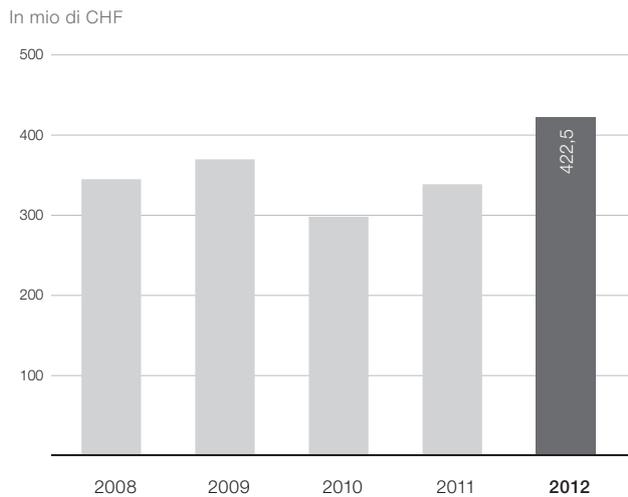
- Esercizio e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria: nel 2012 le FFS hanno ricevuto complessivamente CHF 1702,8 mio (2011: CHF 1695,8 mio). Questo importo comprende in particolare la copertura della necessità di ammortamenti, pari a CHF 932,2 mio e quindi leggermente superiore rispetto all'esercizio precedente, e il contributo per l'esercizio versato a Infrastruttura, pari a CHF 505,0 mio.
- Traffico regionale: per le prestazioni ordinate il traffico regionale viaggiatori ha ricevuto complessivamente 596,2 mio (2011: CHF 575,2 mio), di cui CHF 276,5 mio dalla Confederazione (2011: CHF 250,4 mio) e CHF 319,7 mio dai Cantoni (2011: CHF 324,8 mio).
Ed inoltre: per il traffico merci su rotaia non transalpino FFS Cargo ha ricevuto CHF 22,4 mio (2011: CHF 33,6 mio, incl. indennità di apprezzamento del franco). Nell'esercizio in esame i settori di traffico hanno quindi ricevuto complessivamente CHF 618,5 mio (2011: CHF 600,8 mio). L'importo non comprende i pagamenti di terzi (Comuni ed enti territoriali esteri).
- Ampliamento della rete: Confederazione e Cantoni hanno concesso alle FFS prestiti per un valore complessivo di CHF 718,6 mio (2011: CHF 574,1 mio) per i progetti di espansione della rete commissionati. Nel 2012 il finanziamento concesso dalla Confederazione è stato di CHF 606,9 mio (2011: CHF 427,9 mio). È invece diminuito il finanziamento dei Cantoni, passato dai CHF 146,1 mio del 2011 a CHF 111,7 mio. La Confederazione ha inoltre versato contributi a fondo perso per CHF 68,7 mio (2011: CHF 68,2 mio) per la protezione contro i rumori e la legge sui disabili.

Queste cifre non comprendono le prestazioni di CHF 999 mio provenienti da finanziamenti speciali dei poteri pubblici a favore di Altransit San Gottardo SA.

Flussi finanziari determinanti dei poteri pubblici – Gruppo FFS
(incl. corrispettivi per le tracce, senza prestiti).



Risultato consolidato.

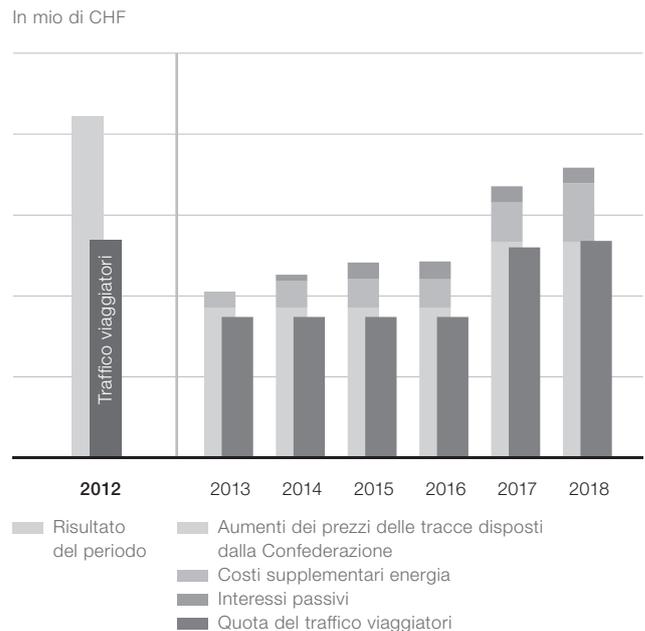


ritardo inferiore a 3 minuti – non ha eguagliato il record assoluto dell'89,8 percento ottenuto nel 2011 scendendo all'88,0 percento. Le principali cause sono da ricercarsi nell'ondata di freddo di febbraio e nelle precipitazioni nevose di dicembre, responsabili di un aumento dei guasti agli impianti. Sul risultato hanno gravato l'intensa attività di costruzione, il moltiplicarsi dei rischi naturali, le interruzioni sulla linea del San Gottardo e numerosi suicidi in punti nevralgici della rete ferroviaria.

Rilevazioni regolari della soddisfazione dei clienti hanno evidenziato che questa si è mantenuta su livelli elevati. Nel 2012 i clienti si sono dichiarati più soddisfatti della puntualità rispetto all'anno precedente, sebbene da un punto di vista strettamente tecnico questo dato risulti leggermente in calo. Ciò conferma che per i viaggiatori è particolarmente importante poter contare su coincidenze garantite. Inutile sottolineare che i nostri sforzi per garantire una maggiore puntualità dei clienti proseguiranno immutati. Ugualmente in aumento è la soddisfazione in merito all'informazione ai clienti in caso di guasto, che mai come nel 2012 è stata valutata così positivamente. Il giudizio circa il rapporto prezzo/prestazioni e la disponibilità di posti a sedere è invece peggiorato.

Nel trasporto merci la soddisfazione dei clienti ha risentito delle discussioni sulla riduzione dei punti di servizio nel traffico

Prospettiva oneri finanziari aggiuntivi.

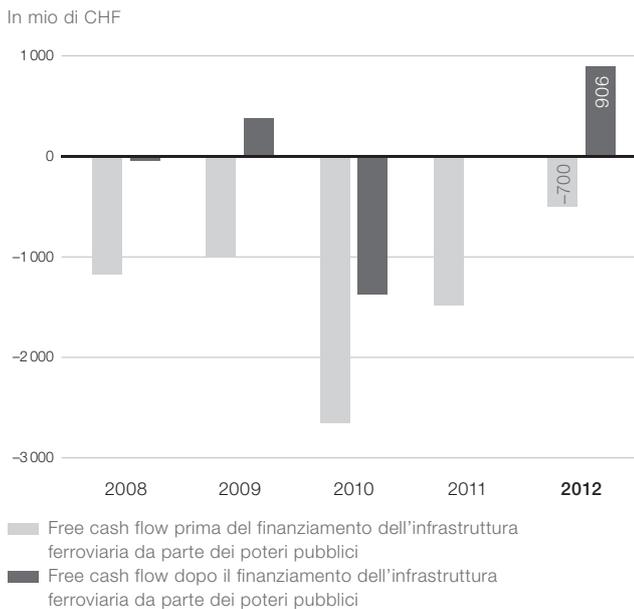


a carri completi. Nessuna variazione di rilievo si è registrata nella soddisfazione dei clienti di Infrastruttura, cioè le imprese di trasporti che acquistano tracce o i Cantoni che acquistano prestazioni di progettazione e cofinanziano le opere di costruzione.

Migliorato il risultato consolidato.

A causa del calo della domanda nel traffico viaggiatori e dell'aumento dei prezzi delle tracce, il risultato d'esercizio è sceso a CHF 490,9 mio (2011: CHF 529,7 mio). Il risultato consolidato, invece, è aumentato attestandosi a CHF 422,5 mio (2011: CHF 338,7 mio). Un dato sul quale hanno influito anche effetti una tantum e lo scioglimento di accantonamenti per CHF 93 mio; in questo ambito rientrano tra l'altro lo scioglimento di un accantonamento per la Cassa pensioni e la valutazione più elevata dei titoli. Una volta detratti questi effetti la redditività evidenzia comunque un leggero miglioramento rispetto all'anno precedente. Ciò è da attribuirsi al fatto che, malgrado la stagnazione della domanda, il ricavo da traffico è aumentato di un ulteriore 0,8 percento grazie alle misure tariffarie introdotte. Un contributo positivo è inoltre da ascrivere ai redditi locativi di Immobili. Nonostante gli incrementi della produttività occorre invece registrare

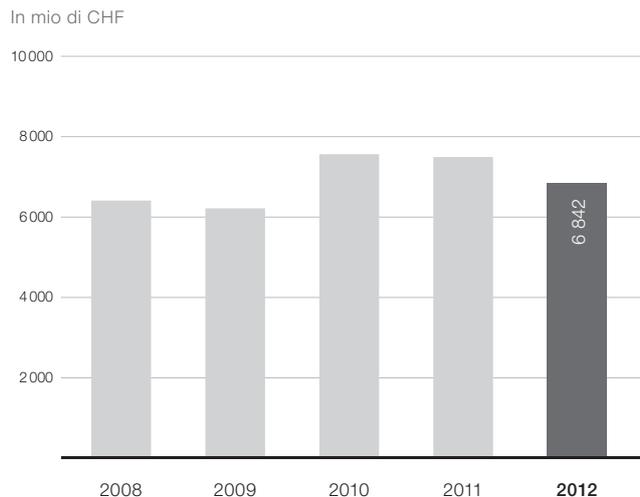
Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici.



un aumento delle spese d'esercizio, riconducibile tra l'altro all'innalzamento dei costi del personale, delle tracce e della manutenzione e agli ammortamenti. Al risultato consolidato ha infine contribuito il risultato finanziario, poiché con il ridursi dell'indebitamento netto soggetto a interessi diminuisce anche il fabbisogno di finanziamento.

Il risultato consolidato positivo ci mette in condizione di affrontare il forte aumento degli oneri, che seguono una curva di crescita progressiva. Nel 2011 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) aveva decretato un aumento del prezzo delle tracce di CHF 100 mio. Come principale impresa ferroviaria della Svizzera, le FFS avevano dovuto sostenere da sole ben CHF 81 mio. Nel 2013 e negli anni successivi i prezzi delle tracce subiranno un ulteriore incremento di CHF 200 mio, che andranno ad appesantire ulteriormente i nostri costi di CHF 185 mio. A partire dal 2017 la Confederazione prevede un nuovo aumento di CHF 100 mio, CHF 81 mio dei quali a carico delle FFS. A questi vanno a sommarsi i maggiori costi di produzione per l'energia rinnovabile e i crescenti interessi passivi. Per quanto indispensabili per far fronte alla necessità di recupero e alla più intensa attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, gli aumenti dei prezzi delle tracce gravano enormemente sul bilancio delle FFS: solo nel traffico viaggiatori, tra il 2010 e il 2013 tali costi aumenteranno di CHF 0,25 mia di franchi. Le FFS sono

Indebitamento soggetto a interessi.



corse immediatamente ai ripari per non farsi trovare impreparate, ad esempio incrementando l'efficienza in azienda.

Grazie alle misure tariffarie introdotte in dicembre del 2011 il risultato del traffico viaggiatori ha toccato i CHF 268,6 mio, con un incremento di CHF 54,7 mio rispetto all'anno precedente. Proprio in questo segmento, tuttavia, il risultato è viziato da effetti una tantum e scioglimenti di accantonamenti. La prestazione operativa è stagnante e i maggiori ricavi del settore sono vanificati dall'aumento dei costi, in particolare per il personale addetto alla sicurezza, ad esempio per i treni a lunga percorrenza che richiedono la scorta di due agenti dei treni.

FFS Immobili ha migliorato il risultato prima dei pagamenti compensativi portandolo a CHF 192,4 mio (2011: CHF 182,5 mio). Assolutamente fondamentali in questo ambito sono stati i ricavi locativi da terzi, pari a CHF 378,8 mio (+16,4 per cento). Il risultato dell'alienazione di immobili si è attestato a CHF 65 mio (2011: CHF 66,2 mio). Immobili fornisce quindi un contributo sostanziale al risultato delle FFS, se si considera che grazie all'utile conseguito ha versato CHF 150 mio di pagamenti compensativi a FFS Infrastruttura, esattamente come nell'anno precedente. In tal modo i clienti e i poteri pubblici non dovranno addossarsi l'intera quota di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il resto dell'utile è stato utilizzato per il risanamento della Cassa pensioni FFS, cioè per il paga-

mento degli interessi e l'ammortamento dei prestiti assunti a tale scopo dalle FFS.

Detratte le perdite causate dalle interruzioni sulla linea del San Gottardo, il fatturato del traffico merci si è confermato sui livelli dell'anno precedente. Lo stesso dicasi per il risultato annuale rettificato, che al netto dei costi di ristrutturazione una tantum si attesta a circa CHF -35 mio, senza alcuna variazione sostanziale rispetto al 2011. Il risultato annuale effettivo di CHF -51,2 mio indica una lieve flessione rispetto all'anno precedente (2011: -45,9 mio), ma si mantiene su livelli apprezzabili se si considera la situazione di un mercato dominato da fattori quali la situazione economica critica, la riduzione dell'offerta nel trasporto ferroviario di merci in Italia, il basso valore dell'Euro, l'incremento dei costi e il già citato calo dei trasporti. FFS Cargo si è difesa relativamente bene, con una contrazione del 3,0 per cento nel ricavo da traffico di terzi. L'effetto delle misure di risanamento introdotte nel 2012 è quantificabile in CHF 35 mio.

—
 Nel 2012 gli investimenti sono stati
 più alti che mai: il 28,7 per cento
 in più rispetto all'anno precedente.
 —

Altre parti importanti dell'intero pacchetto di risanamento, del valore complessivo di CHF 80 mio, entreranno in vigore dall'inizio del 2013. Al termine di tale esercizio FFS Cargo conta quindi di raggiungere un risultato in pareggio. Nel corso del 2012 ha lavorato per migliorare ulteriormente la trasparenza finanziaria e la gestione, così che la catena commerciale di creazione di valore è ora documentata nel sistema SAP standard.

FFS Infrastruttura ha conseguito un risultato di CHF 37,1 mio (2011: CHF 72,4 mio). Il settore d'attività Energia ha fatto registrare sviluppi positivi, e questo grazie alla disponibilità di grandi quantità d'acqua per la produzione di corrente nelle centrali idroelettriche. I ricavi da traffico di Infrastruttura sono aumentati del 2,5 per cento raggiungendo CHF 904,9 mio. Sul conto del segmento hanno gravato ulteriori prestazioni di manutenzione per un valore di CHF 66 mio, che sono servite a stabilizzare la necessità di recupero della rete ferroviaria, energetica e di telecomunicazioni.

Più investimenti, in aumento il cash flow, in calo l'indebitamento.

Nel 2012 il valore degli investimenti delle FFS ha toccato livelli mai raggiunti in passato: CHF 3206,6 mio rispetto ai 2490,9 mio dell'anno precedente (+28,7 per cento). Un record riconducibile da un lato a investimenti a finanziamento speciale, come nel caso del passante di Zurigo o del collegamento elvetico-francese tra Ginevra e Annemasse (CEVA), e dall'altro a notevoli investimenti in materiale rotabile.

Particolarmente positivo si è rivelato l'andamento del free cash flow, che dopo il finanziamento da parte dei poteri pubblici ammonta a CHF 905,8 mio (2011: CHF -5,2 mio). Merito di una gestione rigorosa della liquidità, di una chiara assegnazione delle priorità degli investimenti e della vendita dei prestiti ipotecari delle cooperative di costruzione dei ferrovieri alla Cassa pensioni FFS. I ritardi nelle consegne di materiale rotabile e il rallentamento di alcuni progetti di Immobili hanno contribuito ad alleggerire temporaneamente la situazione.

Il miglioramento del free cash flow ha permesso di ridurre l'indebitamento netto soggetto a interessi, che alla fine del 2012 si manteneva comunque a livelli elevati con un valore di ben CHF 6841,9 mio (2011: CHF 7494,4 mio).

Le FFS continuano a sostenere il peso del risanamento della loro Cassa pensioni. Trasformata in una fondazione indipendente nel 1999, oggi la Cassa naviga in acque decisamente più tranquille. Il pacchetto di risanamento creato nel 2009 sta infatti dando buoni frutti. Per la prima volta dopo molto tempo, a fine 2012 il grado di copertura tecnico è tornato a toccare quasi il 100 per cento, e questo grazie a un anno straordinariamente positivo per gli investimenti e una performance al di sopra della media del settore. La Cassa pensioni è ora più forte, ma non ha ancora superato la china: le FFS e gli assicurati dovranno continuare a sostenere il risanamento con sostanziali contributi personali. Per parte sua la Confederazione ha dato il suo contributo nel 2011 con un versamento una tantum. Va inoltre considerata la struttura svantaggiosa degli assicurati della Cassa. Difficilmente sarà quindi possibile evitare ulteriori adattamenti del tasso tecnico, che la Cassa pensioni ha già ridotto dal 3,5 al 3,0 per cento al 1° ottobre 2012. In questa ottica ha quindi iniziato a costituire accantonamenti che andranno nuovamente a peggiorare il grado di copertura.

Parte II: prospettive.

La mobilità è un bene prezioso.

È importante che anche in futuro la Svizzera possa contare sull'efficienza delle FFS. Con la sua offerta di mobilità la ferrovia contribuisce a migliorare la qualità della vita e ad accrescere l'attrattiva del nostro Paese e delle sue regioni. È anche per questo che nel «World Competitiveness Report» del 2012 la Svizzera è stata nuovamente eletta Paese più competitivo del mondo, ottenendo i voti più alti per la qualità delle sue infrastrutture in generale e per l'infrastruttura ferroviaria in particolare.

La mobilità è un bene prezioso, sia per le persone che per le merci. Permette di raggiungere più facilmente la sede di lavoro, i luoghi per gli acquisti e le mete per il tempo libero, fa risparmiare tempo, riduce elevati tassi di disoccupazione regionali e collega la Svizzera all'Europa. Sul piano politico-economico la mobilità favorisce la produttività e la crescita economica, contribuendo così al benessere generale. Lavorare in treno consente inoltre di incrementare la produttività.

Allo stesso tempo, la mobilità è anche un bene limitato, in particolare negli orari di punta del mattino e della sera. Con una media giornaliera di occupazione dei posti a sedere del 30 per cento scarso, al di fuori degli orari di punta le FFS dispongono di elevate capacità inutilizzate. Le forme di lavoro flessibile e gli orari di inizio scaglionati nelle scuole e nelle aziende aiutano ad

Con la sua offerta di mobilità la ferrovia contribuisce al benessere del Paese.

evitare i picchi più critici. Per questo le FFS si impegnano ad agevolare il lavoro flessibile da casa («home office») e in viaggio («mobile office») e a implementare le tecnologie di comunicazione legate a queste nuove esigenze. È in questo ambito che si inserisce la collaborazione con gli operatori del settore delle comunicazioni, che mira a garantire ai nostri clienti servizi completi di telefonia mobile tramite WLAN in 100 stazioni entro la fine del 2015 e un buon accesso a Internet nei treni.

La richiesta di mobilità è in continuo aumento. Alimentata dai flussi migratori, si ritiene che nei prossimi 20 anni la crescita della popolazione in Svizzera toccherà l'11 per cento. Secondo le previsioni della Confederazione, entro il 2030 il traffico viag-

giatori aumenterà del 25 per cento (del 30 nelle aree suburbane), mentre quello delle merci addirittura del 45 per cento. Dati i grandi flussi di pendolari e la mancanza di spazio per costruire nuove strade, negli agglomerati urbani questo aumento dovrà essere assorbito per lo più dalla ferrovia. Sullo sfondo di queste condizioni quadro è facile desumere che le prossime fasi di ampliamento dovranno essere finalizzate ad ottenere una maggiore capacità piuttosto che velocità superiori. Le priorità puntano quindi su treni con più posti a sedere e moderne possibilità di lavoro, come pure stazioni e marciapiedi più accessibili.

Portare avanti la trasformazione per i nostri clienti.

Per essere all'altezza dei requisiti richiesti le FFS proseguiranno nel loro processo di trasformazione da regia federale a FFS SA. Come stabilito nella legge sulle FFS, la chiave di volta di questo percorso è una gestione fondata su principi di economia aziendale, che in altre parole significa fare trasparenza e gestire le sfide quotidiane con mentalità imprenditoriale e moderni metodi gestionali. Oggi analizziamo le condizioni della nostra rete, definiamo le necessità d'intervento ed eseguiamo studi sulle misure di recupero da introdurre e su altre tematiche di interesse. Importanti opere di risanamento sono in corso, ad esempio per il traffico merci o la Cassa pensioni. Sul fronte del controllo finanziario abbiamo già fatto notevoli passi avanti.

Adegua ai principi di gestione economico-aziendale significa anche fornire ai clienti il miglior servizio possibile sfruttando al meglio gli introiti da traffico e i fondi pubblici versati a fronte dell'offerta acquistata. Ogni franco guadagnato viene reinvestito nel sistema ferroviario. La FFS SA trasforma quindi il suo dividendo in un contributo alla qualità della vita in Svizzera, migliorandone l'attrattiva e la competitività.

Il servizio pubblico è per noi un obbligo da assolvere con passione. Come stabilito dalla legge sulle FFS, tuttavia, una prestazione può essere fornita solo se qualcuno la richiede ed è disposto a pagare per averla.

L'azienda deve essere governata dall'orientamento ai mercati e ai clienti e offrire vantaggi per i quali essi sono disposti a pagare. Ciò significa essere pronti ad affrontare i cambiamenti del mercato e a potenziare la propria competitività. In questo contesto si inseriscono gli ampliamenti dell'offerta introdotti con il cambiamento d'orario del 2012 nella Svizzera romanda e sulla linea Zurigo-Sciaffusa, il rinnovamento del materiale rotabile e la migliore qualità della sosta nelle stazioni. Dobbiamo prepararci al fatto che in futuro non disporremo più di fondi pubblici sufficienti a finanziare un ulteriore ampliamento e i relativi costi conseguenziali, come negli ultimi vent'anni.

Sostenibilità totale.

Le FFS si impegnano a perseguire una sostenibilità esemplare e completa: sul piano economico, ecologico e sociale. Le tre dimensioni della sostenibilità si riflettono direttamente sugli obiettivi del Gruppo. La concezione globale della sostenibilità si rifà agli standard internazionali dell'iniziativa Global Reporting (GRI).

Lo scorso anno le FFS hanno compiuto enormi passi avanti verso la sostenibilità sul piano ecologico: sul fronte dei consumi abbiamo incrementato la quota di energia idroelettrica da fonti ecologiche, portandola dal 72,6 all'83,2 per cento, e con il nostro programma di risparmio energetico abbiamo ridotto il fabbisogno di energia di 183 gigawattora, pari al consumo di circa 45.000 famiglie. Ampiamente raggiunto nel 2012, oltre a quello del risparmio energetico, è stato anche l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂, e questo grazie alla messa in servizio delle nuove locomotive ibride di FFS Cargo e al rinnovo delle locomotive di manovra più vecchie. I programmi di risparmio energetico e di protezione del clima hanno ormai preso il via con una programmazione a lungo termine. Entrambi riguardano sia l'esercizio ferroviario che gli edifici e i veicoli stradali. In perfetta sintonia con la strategia energetica intrapresa dalla Confederazione, intendiamo inoltre ridurre entro il 2025 la quota attualmente rappresentata dall'energia nucleare. In futuro il maggiore fabbisogno derivante dall'ampliamento dell'offerta sarà quindi coperto da energie rinnovabili. Nel 2012 ci siamo dedicati con particolare attenzione al riciclo dei rifiuti e all'applicazione di efficaci provvedimenti contro il littering.

Le FFS sono il principale fornitore di mobilità sostenibile in Svizzera. Spostarsi in treno o fare trasportare le proprie merci su rotaia significa aiutare l'ambiente, poiché il consumo di energia e le emissioni di CO₂ sono di gran lunga inferiori rispetto al trasporto su strada. Ciò ci garantisce un vantaggio che intendiamo mantenere e accrescere ulteriormente.

La sostenibilità sociale è un principio che le FFS hanno fatto proprio anche su incarico della Confederazione. Con un'offerta di mobilità di altissimo livello le FFS contribuiscono così a migliorare la qualità della vita della popolazione e del territorio svizzero. La nostra azienda vuole inoltre proporsi come datore di lavoro appetibile e socialmente responsabile e assicurarsi collaboratori altamente qualificati con modelli e posti di lavoro in linea con i tempi. I risultati del sondaggio del personale 2012 e le ottime posizioni raggiunte in numerosi sistemi di rating dei datori di lavoro confermano questa tendenza.

Il nostro impegno per garantire la sostenibilità economica e la stabilità prosegue immutato. La nostra strategia per gli anni a venire è mirata a fare delle FFS un'impresa di trasporto interessante e prestigiosa.

Inoltre vogliamo rinnovarci per soddisfare le esigenze in continuo mutamento dei clienti – ad esempio servizi di comunicazione mobile e possibilità di lavorare o fare acquisti durante il viaggio – testando innovazioni che permetteranno di rispondere alle loro future richieste (vedere riquadro in basso). Ma se le innovazioni sono importanti, i requisiti di base sono addirittura fondamentali: i clienti esigono treni puliti in cui viaggiare in modo puntuale, affidabile e confortevole.

Collaboratori più stimolati e soddisfatti.

In un mondo sempre più veloce e imprevedibile, la trasformazione richiede notevoli sforzi anche da parte dei collaboratori. Nel 2012 abbiamo voluto dare la priorità a un chiaro orientamento al cliente. A causa delle discussioni sulle molteplici necessità di recupero e finanziamento, infatti, alcuni dei nostri clienti avevano avuto l'impressione che le FFS avessero perso di vista il ruolo centrale della qualità dei servizi. Negli ultimi anni abbiamo

Innovazioni per i clienti.

Le FFS sono decise a migliorare ulteriormente il servizio offerto ai loro clienti e a rendere ancora più efficiente il sistema ferroviario con offerte orientate al futuro. In questa spinta al miglioramento dei servizi, testano consapevolmente innovazioni mirate a soddisfare le future esigenze dei clienti. Quattro esempi:

- Comunicazione in viaggio: le FFS migliorano il servizio di telefonia mobile per i viaggiatori. Nei prossimi tre anni i nostri clienti potranno usufruire di servizi WLAN gratuiti in circa 100 stazioni. Allo stesso tempo, per garantire una migliore ricezione in treno, le FFS stanno promuovendo in collaborazione con gli operatori di telefonia mobile l'installazione di ripetitori nelle carrozze viaggiatori del traffico a lunga percorrenza. I vari operatori stanno inoltre intervenendo lungo gli assi principali per colmare le lacune della rete, sia per la telefonia che per il trasferimento di dati.
- Connessione in viaggio: con l'app «Connect.FFS» lanciata alla fine del 2012 i passeggeri che viaggiano sullo stesso treno possono collegarsi tramite Facebook e Twitter. L'applicazione gratuita porta così i social network nei treni e nelle stazioni: gli utenti sanno quali dei loro amici sono in viaggio nello stesso momento e possono mettersi in contatto con loro.
- Acquisti in viaggio: un servizio che consenta di fare acquisti senza alcuna perdita di tempo mentre si fa ritorno a casa è un'offerta allettante per molti viaggiatori. È sufficiente ordinare gli articoli di uso quotidiano al momento di salire in treno per ritirarli poi comodamente all'arrivo in stazione. Attualmente in fase di sperimentazione con l'impresa «Le Shop» in un progetto pilota a Zurigo e Losanna, questo servizio conferisce ulteriore valore aggiunto ai viaggi in treno (www.ffs.ch/leshoprail).
- Onda verde su rotaia: Il sistema di «guida adattiva» (ADL) aiuta a sfruttare ancora meglio la rete ferroviaria più trafficata del mondo, riduce enormemente i consumi energetici grazie a una circolazione più efficiente e rende il viaggio più tranquillo. L'ADL calcola continuamente il tragitto del treno e trasmette il risultato alla cabina di guida trasformandolo in istruzioni di marcia per il macchinista, che può così evitare di fermarsi davanti ai segnali con grande dispendio di tempo ed energia. L'ADL è attualmente in fase pilota e se tutto andrà secondo i piani sarà introdotta definitivamente alla fine del 2014.

fatto trasparenza per affrontare tematiche spiacevoli come lo stato della rete o la problematica dell'indebitamento. Questa è infatti l'unica strada percorribile per fornire ai nostri clienti servizi di qualità costante e sostenibile nel tempo. Molte di queste tematiche di risanamento sono ora in fase di implementazione.

Per questo è necessario rendere ancora più evidente che intendiamo offrire ogni giorno ai nostri clienti prestazioni di altissimo livello e servizi eccellenti, e persino superare le loro aspettative ad es. in situazioni eccezionali. Vogliamo trasmettere ai clienti la sensazione di sentirsi «in viaggio come a casa propria».

Affinché i collaboratori di ogni livello siano preparati a gestire il cambiamento, le FFS promuovono un percorso mirato di sviluppo personale e affinamento delle competenze. La chiave del successo sta anche nel lavorare sul nostro stesso atteggiamento, trovando autonomamente soluzioni a molti problemi, anziché sperare, forse inutilmente, in un finanziamento pubblico.

Un impegno particolare si richiede ai quadri dirigenti di ogni livello, che da un lato saranno chiamati a sostenere i collaboratori nel loro processo di sviluppo, e dall'altro a soddisfare in prima persona requisiti più elevati. Essi dovranno infatti dirigere

Nel 2012 abbiamo voluto dare la priorità a un chiaro orientamento al cliente.

con determinazione il proprio settore dimostrando di possedere buone competenze personali, sociali e imprenditoriali e lavorare in un clima di intensa collaborazione laddove il loro operato dipenda da altri o abbia ripercussioni sugli altri.

I risultati del sondaggio del personale del 2012 confermano che la trasformazione sta dando buoni frutti e che siamo riusciti a comunicare meglio ai collaboratori sfide, intenzioni e progetti. La soddisfazione è cresciuta sensibilmente rispetto al 2010, passando da 58 a 62 punti. Il valore che misura l'impegno e il senso di appartenenza è aumentato da 72 a 75 punti. I collaboratori hanno la sensazione di poter fare qualcosa all'interno delle FFS: alla domanda sul contributo personale al conseguimento degli obiettivi del Gruppo hanno risposto con 81 punti (2010: 75). Un risultato che ci sorprende e ci rende orgogliosi.

L'impiego di moderni mezzi di comunicazione agevolerà le prossime fasi del cambiamento. Per questo siamo decisi a fare sì che entro la fine del 2014 tutti i collaboratori siano collegati

online dalla loro postazione di lavoro fissa o mobile – tra di loro, con le FFS e con il mondo. L'interconnessione digitale semplificherà le procedure, faciliterà il lavoro e migliorerà la produttività. Promuovendo l'impiego della moderna tecnologia di comunicazione stiamo lavorando per consentire ai collaboratori di integrare i loro apparecchi privati (smartphone e tablet) nella rete aziendale, in qualsiasi momento e ovunque si trovino.

Ridurre il debito accresce il margine di manovra.

In un periodo segnato da difficoltà sempre maggiori, le FFS hanno bisogno di un certo margine di manovra finanziaria per proseguire sulla strada della sostenibilità economica. Questo anche per affrontare le trasformazioni del mercato, compensare il continuo assottigliarsi dei fondi pubblici ed evitare che una montagna sempre maggiore di debiti le trasformi in un peso per la Confederazione e di conseguenza anche per i contribuenti. Negli anni scorsi siamo già riusciti a dare una svolta decisiva alla nostra prestazione finanziaria: il risultato d'esercizio (EBIT) è migliorato continuamente e l'aumento medio dei ricavi annui (2,1 per cento) ha superato nettamente quello dei costi (1,2 per cento). La produttività dell'esercizio e della rete si è attestata a livelli elevati se paragonati alla media europea, con valori decisamente migliorati nel confronto decennale.

Malgrado i progressi registrati nell'anno in esame, la situazione debitoria continua a essere preoccupante e gli investimenti delle FFS superano nettamente il cash flow conseguito. Quale proprietaria delle FFS, la Confederazione ci sostiene nei nostri sforzi per ripianare i debiti. Con le recenti modifiche agli obiettivi strategici stabiliti per le FFS nel periodo 2011-2014, ha ora fissato per la prima volta una soglia massima per l'indebitamento netto soggetto a interessi che l'azienda non dovrà superare a medio termine e che corrisponde a 12 volte il risultato operativo. Alla fine del 2012 è stato toccato il valore di 12,3 volte.

Riducendo il debito ci proponiamo di ritagliarci un margine di manovra maggiore per investimenti interessanti, quali i nuovi treni per l'asse del San Gottardo o lo sviluppo delle aree circostanti le stazioni. Questo margine è tuttavia penalizzato da grandi investimenti ancora impegnati in settori con diritto di indennità da cui le FFS non possono ricavare alcun utile, come l'approvvigionamento di energia o la flotta del Traffico regionale e di Infrastruttura. Nel 2012 gli investimenti in settori con diritto di indennità hanno rappresentato il 36 per cento di quelli commerciali finanziati. Ciò limita la nostra capacità di investire in settori finanziariamente autonomi in grado di migliorare il risultato. La pressione crescerebbe ulteriormente qualora il traffico

regionale dovesse aumentare per lungo tempo a svantaggio del traffico a lunga percorrenza finanziato con mezzi propri.

Finanziamento del sistema ferroviario e delle opere di ampliamento.

Alla stabilità economica concorre anche la Convenzione sulle prestazioni 2013-2016 negoziata nel 2012 con la Confederazione. Definendo un limite di spesa di CHF 6618,9 mio per le FFS, il Consiglio federale e il Parlamento hanno riconosciuto che solo una sufficiente disponibilità di risorse può salvaguardare l'infrastruttura esistente di una rete densamente trafficata come la nostra. È inoltre aumentata la consapevolezza che ogni ampliamento comporta notevoli costi consequenziali.

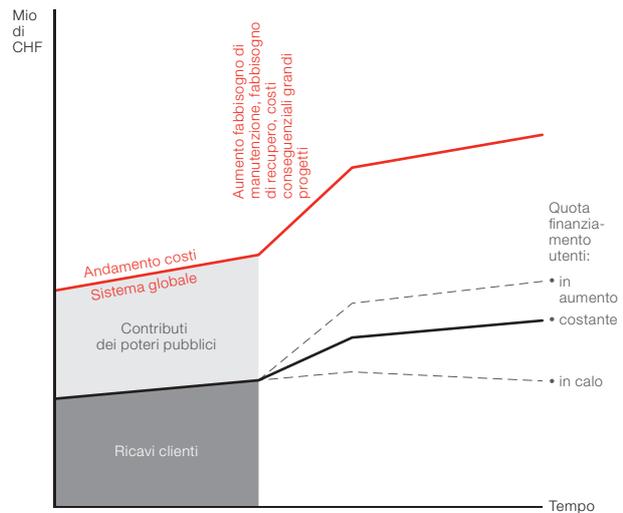
A garantire la sostenibilità del finanziamento contribuiscono il programma di ampliamento e l'innovativo piano di finanziamento proposto dal progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) della Confederazione, che esamina nel loro insieme esercizio, investimenti e costi consequenziali. Con questa logica si va finalmente a colmare una lacuna evidenziata già diversi anni fa dalle FFS. Le FFS sostengono questo modello, in quanto lo ritengono un valido strumento atto a finanziare l'ulteriore sviluppo del sistema ferroviario svizzero. Dopo l'approvazione del Parlamento, nel 2014 il FAIF sarà sottoposto al vaglio dell'opinione pubblica.

Al finanziamento sostenibile di un sistema ferroviario affidabile dovranno contribuire tutte le parti: FFS e altre imprese di trasporto, Confederazione e Cantoni, ma anche i viaggiatori. In ultima analisi la ripartizione degli oneri tra utilizzatori e contribuenti – cioè la quota di finanziamento degli utenti – è una questione prettamente politica. Le FFS sono assolutamente trasparenti a questo riguardo: ampliare l'offerta significa generare altri costi che andranno a gravare sull'infrastruttura e sulle offerte di traffico commissionate da Confederazione e Cantoni.

Oggi quasi la metà dei costi dell'intero sistema è sostenuto dai viaggiatori. A nostro parere è indispensabile definire obiettivi precisi circa la quota di finanziamento da parte degli utenti, evitando così che i clienti si facciano sorprendere da aumenti di prezzi inattesi e che le imprese di trasporto e i poteri pubblici si trovino di nuovo impreparati ad affrontare costi non coperti.

Bisogna quindi stabilire quale parte dei costi complessivi dei trasporti pubblici potranno e vorranno sostenere in futuro gli utenti, e quale invece i poteri pubblici. Una questione che deve essere necessariamente chiarita a livello politico: in modo costruttivo e trasparente. Solo così garantiremo lo sviluppo della mobilità come importante elemento di competitività nel nostro Paese.

Gradi di copertura integrale (GCI): rappresentazione schematica con esempi numerici illustrativi.



I costi aumentano fortemente in seguito all'elevato fabbisogno di manutenzione, alla riduzione del fabbisogno di recupero e ai costi consequenziali delle grandi opere quali la galleria di base del San Gottardo e il passante di Zurigo. Se l'attuale rapporto fra finanziamento da parte dei poteri pubblici e dei clienti deve essere mantenuto invariato i prezzi dei biglietti sono destinati a crescere. In alternativa i poteri pubblici dovranno aumentare il loro contributo.

Potenziare il traffico regionale e quello merci su rotaia.

Nel 2012 il grado di copertura dei costi nel traffico regionale – il rapporto tra gli introiti da utenti e i costi globali dell'esercizio delle linee del traffico regionale – è sceso al 55 per cento rispetto al 57 per cento del 2011, vale a dire che, nel confronto con l'anno precedente, la Confederazione e i Cantoni hanno contribuito maggiormente a sostenere i costi dei trasporti pubblici regionali rispetto agli utenti della ferrovia. Una tendenza che potrebbe proseguire anche nel 2013. L'Ufficio federale dei trasporti parla di una lacuna finanziaria, che nel 2013 e nel 2014 dovrà essere colmata dalla Confederazione, dai Cantoni e dalle imprese di trasporto interessate. In futuro gli ordini dovranno essere presentati con maggiore anticipo e avere carattere vincolante. Le offerte delle imprese di trasporto dovranno essere concordate per tempo nel quadro della pianificazione del fabbisogno finanziario della Confederazione e dei Cantoni.

Le FFS auspicano un consolidamento del traffico merci e guardano con occhio favorevole alla creazione di un nuovo ordinamento di ampio respiro e agli intensi dibattiti sulla con-

cezione di un trasporto su rotaia orientato al mercato in Svizzera entro il 2015, scaturiti dalla mozione del Parlamento «Traffico merci su rotaia nella superficie». Ci assicureremo che questa attività venga gestita sulla base di criteri di economia aziendale. Il trasporto ferroviario di merci deve essere utilizzato quando si possono sfruttare i suoi maggiori punti di forza, quindi in presenza di un raggruppamento di volumi consistenti e regolari. Sono inoltre necessarie condizioni quadro atte a sostenerne lo slancio, anche in vista della sua competitività in rapporto al trasporto su strada. In tema di accesso all'infrastruttura, investimenti negli impianti o innovazioni, le FFS dipendono dal sostegno finanziario della Confederazione e dei Cantoni. L'esercizio deve poggiare sul principio dell'autonomia finanziaria, anche se ciò non esclude naturalmente ordini da parte dei poteri pubblici.

Mobilità combinata per una crescita mirata.

La mobilità combinata per merci e passeggeri è un settore in piena espansione. Nel trasporto merci la quantità sempre maggiore di container dai porti marittimi rappresenta un motore di crescita determinante che le FFS intendono sfruttare con terminal per il trasbordo rotaia/rotaia e rotaia/strada e per l'aprontamento di treni lunghi 750 metri. Nel traffico merci combinato occorre realizzare i necessari impianti di trasbordo, nella fattispecie il terminal di Basilea Nord, che servirà al trasbordo battello/rotaia e rotaia/rotaia in grande stile, e il gateway Limmattal, destinato allo smistamento dei cosiddetti treni navetta dai porti marittimi. In caso di volumi grandi e regolari, la raccolta e l'ulteriore distribuzione di merci in Svizzera avviene preferibilmente su rotaia, piuttosto che su strada. Anche nel traffico viaggiatori la scelta tra strada e rotaia deve privilegiare l'opzione che offre maggiori vantaggi. Nei grandi agglomerati urbani le alternative ai trasporti pubblici sono quasi inesistenti.

Mobilità combinata è sinonimo di collaborazione nei trasporti pubblici. Ciò significa che si dovranno utilizzare sempre i mezzi di trasporto più adatti a soddisfare le esigenze del cliente. Possibili opzioni per il traffico locale sono i bus a chiamata, bus o tram, o ancora soluzioni Park+Ride o auto guidate da terzi che prelevano i passeggeri e li portano a destinazione. In tal modo il traffico individuale si integra perfettamente nel sistema ferroviario. Con la loro ampia offerta di aree riservate ai veicoli, nei centri urbani densamente popolati le ferrovie godono di straordinari vantaggi concorrenziali e costituiscono la colonna portante dei trasporti pubblici del Paese. La via di un ampliamento parallelo delle reti ferroviaria e stradale è difficilmente percorribile sul piano finanziario. E d'altronde non è nemmeno necessaria, purché i clienti siano supportati da informazioni più

approfondite nella scelta del mezzo di trasporto adatto e che i flussi di traffico siano gestiti mediante soluzioni telematiche.

Un altro mercato con potenziale di crescita è il traffico viaggiatori transfrontaliero. Le FFS hanno tutte le carte in regola per affermare la loro presenza all'estero – come impresa di trasporto con un'efficace rete di collegamenti internazionali, come ferrovia a gestione integrata considerata come modello dai Paesi confinanti e come integratore di sistemi nazionale. Molto interessanti per noi sono il traffico regionale nella striscia di confine e il traffico a lunga percorrenza verso le metropoli d'oltreconfine che si trovano entro un raggio di quattro ore. In questo ambito guardiamo soprattutto a soluzioni di collaborazione.

Un altro settore di crescita è rappresentato dalle stazioni e dalle loro immediate vicinanze, la cui trasformazione in centri di mobilità con offerte ampliate per viaggiatori e residenti presenta indubbi vantaggi economici. Con il nostro impegno vogliamo contribuire alla creazione di valore in contesti di pregio nei centri cittadini, e beneficiarne in modo duraturo. Punto cardine di questa importante fonte di reddito è la crescente affluenza dei

La mobilità combinata per merci e passeggeri è un settore di crescita in piena espansione.

frequentatori delle nostre stazioni, che richiede un continuo miglioramento dell'accesso alla ferrovia e una razionalizzazione del flusso di persone. Già oggi alcune grandi stazioni hanno raggiunto il loro limite di capacità. Secondo il rapporto sullo stato della rete del 2012, in dodici stazioni è emersa l'esigenza di intervenire per ampliare impianti destinati al pubblico quali marciapiedi e sottopassaggi. Nei prossimi anni il finanziamento di tali opere di ampliamento diverrà sempre più consistente.

Cautela nel cambiare le condizioni quadro.

Per perfezionare il già efficientissimo sistema svizzero dei trasporti pubblici puntiamo su una buona collaborazione con le 143 imprese di trasporto del Paese e con i poteri pubblici.

Come proprietaria delle FFS, la Confederazione ricopre un ruolo chiave anche in veste di organo normativo e committente. Le FFS sono persuase che solo operando una netta separazione tra i ruoli di proprietario, committente e organo normativo sarà

possibile evitare futuri conflitti d'interesse. In stretta collaborazione con la Confederazione sarà quindi necessario perfezionare le condizioni quadro, sia legali che contrattuali, al fine di garantire la loro competitività rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Sino ad oggi le proposte della Commissione europea per il quarto pacchetto ferroviario non sono state abbastanza convincenti per gli stati membri dell'Unione europea. La Commissione intende aprire i mercati nazionali del traffico viaggiatori e consentire il libero accesso all'intera rete; ha inoltre in programma di separare del tutto o almeno in misura sostanziale le imprese di infrastruttura da quelle di trasporto. Alcuni importanti stati membri vedono tuttavia con occhi ben diversi la futura configurazione del traffico ferroviario in Europa e si oppongono apertamente alla richiesta della Commissione circa la separazione di trasporti e infrastruttura a partire dal 2019.

Riteniamo che in via prioritaria sarà indispensabile affrontare e mettere in atto un deciso intervento di standardizzazione tecnica, ad esempio per l'ETCS o per le omologazioni del materiale rotabile. Solo dopo avere creato questi presupposti tecnici potranno essere considerati ulteriori passi. In questo contesto si dovrebbero adattare opportunamente le condizioni quadro per le imprese di trasporto pubblico della Svizzera, mettendole così in condizione di realizzare guadagni maggiori e di far fronte alla concorrenza. Una scelta che implicherebbe costi maggiori per la Confederazione e i Cantoni come pure per i clienti. All'a-

dattamento dei modelli gestionali svizzeri si dovrebbe inoltre affiancare la definizione di condizioni quadro sociali.

In Europa si parla molto di liberalizzazione e dei suoi vantaggi. Noi non ne siamo molto convinti. L'apertura dei mercati porterebbe in parte ad azioni protezionistiche, precludendo ai clienti la possibilità di godere di un'offerta completa. La Svizzera vanta un sistema ferroviario eccellente. Non ci sembra quindi il momento più opportuno per un dibattito sull'applicazione di modifiche organizzative estremamente controverse la cui efficacia non ha alcun riscontro pratico.

Costruire partendo dai punti di forza del nostro sistema integrato.

Proprio in considerazione della superficie relativamente modesta della Svizzera e della sua rete altamente trafficata, per le FFS la ferrovia integrata rappresenta la forma di organizzazione più efficiente, oltre ad offrire la garanzia di un sistema di trasporto pubblico sempre funzionante. Un'interpretazione confermata da numerosi studi, che evidenziano come nel panorama internazionale la Svizzera occupi una posizione di spicco per qualità del servizio, intensità dello sfruttamento e split modale strada/rotaia. Il modo più efficiente di gestire un sistema ferroviario con un tale grado di sfruttamento è un'azienda integrata.

Le FFS al servizio dei trasporti pubblici.

Come gestore del sistema, le FFS curano numerose funzioni nell'ambito dei trasporti pubblici, delle quali si incaricano operando in stretta collaborazione con le 143 imprese di trasporto del Paese. Ben consapevoli della nostra responsabilità, ci adoperiamo in molti settori mettendo la nostra competenza al servizio dell'intero sistema, ad esempio in tema di orario, informazione ai clienti, gestione di crisi ed eventi, approvvigionamento di corrente ferroviaria, definizione dei prezzi e traffico a carri completi. Nel settembre del 2012 questo approccio collaborativo nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria è stato ulteriormente rafforzato da un accordo del settore dei trasporti su rotaia per la soluzione dei conflitti e dalla fondazione di una Commissione Infrastruttura/Forum per lo sviluppo della rete in seno all'Unione dei trasporti pubblici (UTP). L'opera già iniziata proseguirà ora nel traffico viaggiatori e merci. Gli incarichi e i diritti e doveri che ne conseguono dovranno essere definiti e aggiornati con il settore dei trasporti pubblici nel corso del 2013.

Ciò trova conferma anche nella produttività lavorativa delle FFS, che si colloca ad ottimi livelli nel confronto internazionale.

Premessa indispensabile per il modello di ferrovia integrata è una collaborazione fattiva e libera da discriminazioni nel settore; per questo le FFS prestano a questo aspetto la massima attenzione (vedere riquadro a pag. 18). Per contro, anche cambiamenti apparentemente minimi come la conversione delle FFS in una holding, discussa a più riprese, andrebbero attentamente verificati in relazione ad aspetti come la qualità dell'offerta e l'efficienza dei fondi pubblici utilizzati. Per difendere gli interessi dei nostri clienti come pure della Confederazione e dei Cantoni, che dovrebbero subire le conseguenze negative della disintegrazione in termini finanziari e qualitativi, siamo pronti a far valere i punti di forza di un sistema per il quale siamo invidiati all'estero.

Prepariamo il terreno entro il 2016.

Entro il 2016 le FFS dovranno prendere importanti decisioni per prepararsi ad affrontare il periodo successivo, ma sono già sulla buona strada per vincere questa sfida. Nei prossimi anni i nostri oltre 5 mio di clienti potranno usufruire di un'offerta sempre migliore. Premesse indispensabili di questo programma sono la realizzazione di opere infrastrutturali e l'acquisto di nuovi treni, quali nuovi bipiano per il traffico regionale e a lunga percorrenza, moderni ETR 610 in sostituzione degli ETR 470 per il traffico con l'Italia e nuove composizioni per altri collegamenti internazionali. L'introduzione di nuovi veicoli o infrastrutture metterà a dura prova la pazienza di alcuni clienti, ma anche la nostra. Concluderemo diversi grandi progetti di Immobili, come l'Euro-paallee di Zurigo, il Südpark di Basilea o il rinnovo della stazione di Ginevra Cornavin. Nel 2014 il traffico regionale e nazionale beneficerà dell'entrata in servizio di una prima tappa del passante di Zurigo, mentre al sud verrà inaugurato il collegamento tra Mendrisio e Varese. Nel 2017 seguirà poi il collegamento transfrontaliero tra Ginevra e Annemasse (CEVA).

Un evento tra tutti segnerà il culmine delle numerose e significative svolte che ci aspettano: l'apertura della galleria di base del San Gottardo alla fine del 2016. Quando ciò avverrà, i riflettori di tutto il mondo saranno puntati sulla Svizzera e la sua ferrovia. La galleria più lunga del mondo è un capolavoro di ingegneria e tecnica edilizia, e la sua apertura sarà una pietra miliare nel nostro cammino verso il futuro. La galleria di base del San Gottardo accorcerà le distanze tra il nord e il sud della Svizzera e consentirà di trasferire il traffico dalla strada alla rotaia. A livello internazionale, questo evento sarà un'opportunità unica per la Svizzera di presentare i trasporti pubblici come l'emblema dei suoi valori di affidabilità e innovazione.

Affidabili e innovativi: è questo che vogliamo essere, per i nostri clienti, per la Svizzera e le sue regioni, per la Confederazione e per i nostri collaboratori. Domani ancora più di oggi.

Grazie di cuore!

Nel nostro cammino verso il 2016 contiamo sulla fiducia dei nostri clienti, sul sostegno dei cittadini svizzeri e sull'instancabile impegno dei nostri 29 240 collaboratori, che in questa opera di trasformazione dovranno sostenere molto del peso dei progetti in corso. A tutti loro desideriamo esprimere la nostra gratitudine. Ringraziamo anche la Confederazione e i Cantoni per i loro ordini, il Consiglio federale e il Parlamento per la convenzione sulle prestazioni negoziata nel 2012 e per la lungimiranza della loro politica dei trasporti, che ci fornisce il sostegno necessario.

In particolare ringraziamo i clienti che ci hanno fatto notare le nostre mancanze, spesso a ragione. E grazie anche per avere tollerato eventuali problemi nell'esercizio o nella comunicazione. Purtroppo in una grande azienda con quasi 30 000 collaboratori, che ha a che fare ogni giorno con quasi 1 mio di viaggiatori e 5 mio di clienti, è quasi inevitabile che accada qualche contrattempo. Di una cosa possono però essere sicuri tutti i nostri clienti e partner: vogliamo imparare da ogni errore, migliorare ogni giorno e capire ancora meglio cosa si aspettano da noi i nostri clienti. Perché è per loro che ci mettiamo ogni giorno in viaggio con tutto il nostro entusiasmo e il nostro impegno.



Dr. Ulrich Gygi

Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS SA



Andreas Meyer

CEO FFS SA

Per i clienti.

I clienti sono al centro delle nostre azioni. È per loro che le FFS e le singole Divisioni vogliono creare ogni giorno vantaggi reali e tangibili e ampliare ulteriormente l'offerta ferroviaria. Tutti i giorni FFS Viaggiatori porta puntualmente a destinazione 967 000 passeggeri. FFS Immobili si adopera quotidianamente affinché i viaggi abbiano inizio e si concludano in stazioni e centri della vita urbana moderni e confortevoli. FFS Cargo trasporta 175 000 tonnellate di merci al giorno e rappresenta così la colonna portante del traffico merci su rotaia in Svizzera. Infine, FFS Infrastruttura garantisce la disponibilità di una rete ferroviaria efficiente e sicura, assicurando inoltre l'esercizio e la fornitura di energia. Insieme, le quattro Divisioni formano il sistema di successo della ferrovia integrata che anche nel 2012 ha saputo offrire ai clienti servizi ecologicamente sostenibili da un'unica fonte.

Traffico viaggiatori.

Aumentano i ricavi, ma calano i chilometri.

Nel 2012 il numero delle persone che hanno viaggiato con le FFS è stato approssimativamente lo stesso come nell'anno precedente. La clientela fissa è cresciuta ulteriormente, ma il traffico a lunga percorrenza ha subito una contrazione. Rispetto all'anno precedente, il Traffico viaggiatori ha realizzato maggiori ricavi (+2,4 per cento). Al contempo sono aumentati anche i costi, soprattutto per via dei prezzi più elevati delle tracce. Nonostante una rete altamente trafficata, le FFS ampliano progressivamente la loro offerta e, per continuare ad avere successo, incrementano costantemente i vantaggi per i clienti.

Nel 2012 il numero delle persone che hanno viaggiato con le FFS con 967 000 viaggiatori al giorno (2011: 977 000 viaggiatori) è leggermente diminuito. Nel complesso il numero dei viaggiatori si è così attestato all'incirca ai livelli dell'anno precedente. Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è leggermente calato rispetto al 2011 (2012: 17 545 mio; 2011: 17 749 mio). Nonostante la crescita nel traffico regionale e in quello internazionale, la domanda di traffico turistico e del tempo libero ha subito un rallentamento e con essa l'intero traffico a lunga percorrenza nazionale. Questo sviluppo si riflette anche nella quota di mercato della ferrovia sull'intero traffico svizzero, che nel 2012 è scesa leggermente al 24,9 per cento (2011: 25,4 per cento).

È calato in particolare il traffico del tempo libero, mentre il traffico di pendolari e quello per viaggi d'affari si sono mostrati più stabili. Le cifre del traffico del tempo libero hanno risentito della situazione generalmente difficile per il turismo svizzero. Si riscontra inoltre una tendenza verso un'organizzazione del tempo libero su scala maggiormente regionale. Per incentivare l'utilizzo dei trasporti nelle ore di traffico ridotto, in autunno i trasporti pubblici hanno lanciato insieme a Svizzera Turismo alcune misure mirate di marketing come il passaporto vacanze e il biglietto per accompagnatore, che hanno incontrato un certo successo.

Crescono i ricavi, ma salgono anche i costi.

Le misure tariffarie divenute efficaci con il cambiamento d'orario a dicembre 2011 hanno assicurato maggiori ricavi nel corso del 2012. Al contempo sono aumentati anche i costi, soprattutto quelli relativi alle tracce, il cui incremento è stato però attenuato dalle misure tariffarie. Per il doppio accompagnamento integrale nel traffico a lunga percorrenza, nell'anno in esame le FFS hanno assunto 155 agenti del treno in più. Sono aumentati anche i costi per la sicurezza: le FFS sono consapevoli degli sviluppi

sociali in atto e per questo investono nel rafforzamento del personale di sicurezza nell'area della Comunità dei trasporti di Zurigo e nella Polizia dei trasporti FFS.

I costi sono spinti al rialzo soprattutto da fattori esterni. Oltre ai costi delle tracce, incidono soprattutto l'attuazione della Legge sui disabili e i più elevati requisiti di comfort per il materiale rotabile. Il sistema d'informazione per i clienti e gli impianti di climatizzazione sono oggi un'ovvietà. Il Traffico viaggiatori sta

Anche nel 2012 abbiamo
ampliato ulteriormente i servizi
per la nostra clientela.

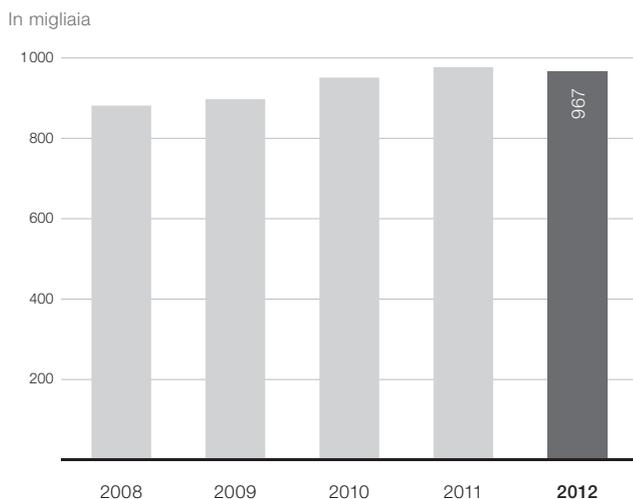
compiendo grossi sforzi per limitare il più possibile i costi esterni. Il risultato del Traffico viaggiatori è aumentato da CHF 213,9 mio nel 2011 a 268,9 mio nel 2012 in seguito ad effetti straordinari. La crescita nel traffico regionale non produce alcun effetto sul risultato, in quanto per motivi giuridici le FFS non possono realizzare ricavi nel traffico regionale.

Rendere percettibili i vantaggi per i clienti.

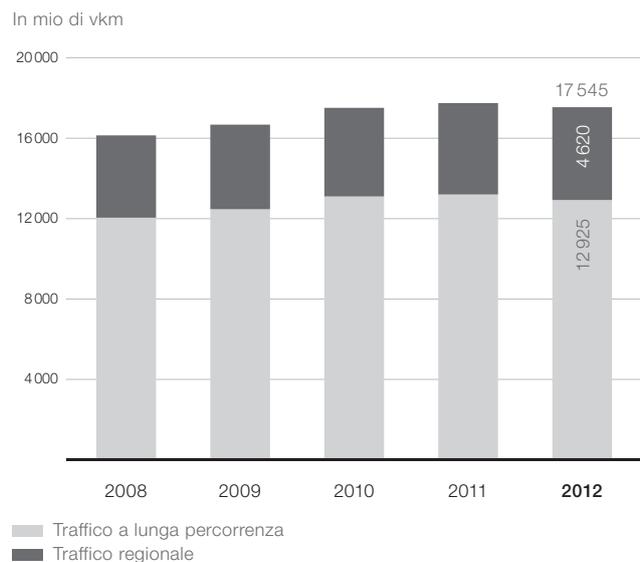
Le FFS ampliano costantemente la loro offerta, una sfida non da poco alla luce delle limitate riserve di capacità sulla rete più trafficata del mondo. Dal cambiamento d'orario nel dicembre 2012, i collegamenti ferroviari e i posti a sedere offerti alla clientela sono ulteriormente aumentati. Particolare attenzione è stata rivolta al potenziamento dell'offerta nella Svizzera occidentale con l'introduzione dell'«Horaire Romandie 2013», alla cadenza semioraria tra Sciaffusa e Zurigo e ai nuovi collegamenti ferroviari con Francia e Austria.

Anche nel 2012 abbiamo ampliato ulteriormente i servizi per la nostra clientela. Ad esempio è stata rafforzata la consulenza ai viaggiatori sul posto: nei treni per il traffico a lunga percorrenza il doppio accompagnamento è diventato uno standard, nelle grandi stazioni le collaboratrici e i collaboratori di Sorveglianza Viaggiatori presenti sui marciapiedi assicurano una circolazione senza intoppi e gli infopoint offrono un servizio aggiuntivo competente.

Viaggiatori al giorno.



Viaggiatori-chilometro.



Con la messa in servizio dei nuovi treni per il traffico regionale e a lunga percorrenza stiamo migliorando la comodità di viaggio – grazie alla climatizzazione, ai moderni sistemi d'informazione per i clienti e agli accessi con pianale ribassato. Al contempo stiamo ammodernando la flotta esistente. Ciò include la trasformazione delle 40 carrozze famiglia in «Ticki Park», affin-

le tratte. Nei treni le FFS puntano sui nuovi ripetitori, che entro la fine del 2014 saranno installati in tutte le 1083 carrozze del traffico a lunga percorrenza. Oggi l'85 per cento delle carrozze del traffico a lunga percorrenza è già dotato di prese e la trasformazione delle carrozze restanti sarà portata a termine entro la fine del 2013.

Il numero crescente di clienti fissi rappresenta il capitale 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 degli eventi più disparati – dal Jazz Festival di Montreux all'Openair di San Gallo fino allo Swiss Olympic Gigathlon attorno a Olten – viaggi di andata e di ritorno senza stress né inconvenienti, grazie a oltre 100 treni speciali e a una mobilitazione su vasta scala di collaboratrici e collaboratori supplementari.

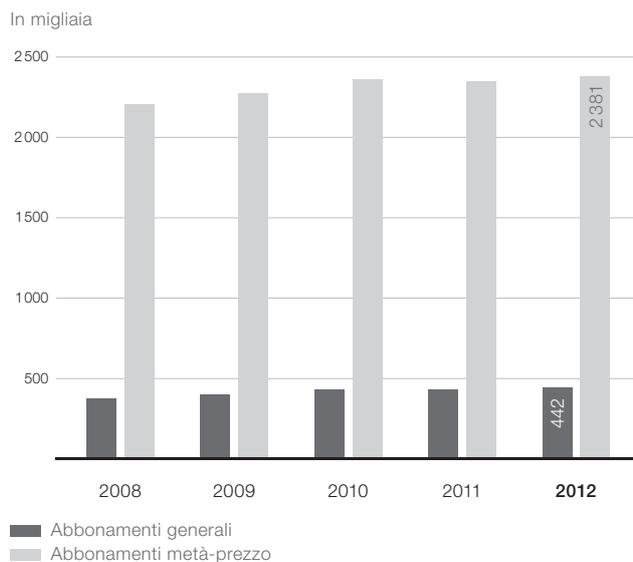
ché i più piccoli e i loro accompagnatori possano viaggiare sereni. Anche nell'ambito del catering le FFS sono in costante evoluzione: stiamo infatti trasformando le nostre 18 carrozze ristorante a un piano, oltre ad aver avviato una collaborazione nell'ambito di un progetto pilota con l'azienda gastronomica internazionale Starbucks.

Cresce il numero di clienti fissi nonostante gli aumenti dei prezzi.

Insieme agli operatori di telefonia mobile stiamo inoltre potenziando le connessioni mobili nelle stazioni, sui treni e lungo

La stabilità del traffico di pendolari e per viaggi d'affari si riflette anche sull'andamento della clientela fissa, che è in crescita costante e costituisce il capitale delle FFS. Il numero di abbonamenti generali in circolazione è salito con 441 618 esemplari del 2,5 per cento nonostante gli aumenti di prezzo (2011: 430 982). Anche le cifre degli abbonamenti metà-prezzo in

Abbonamenti metà-prezzo e generali.



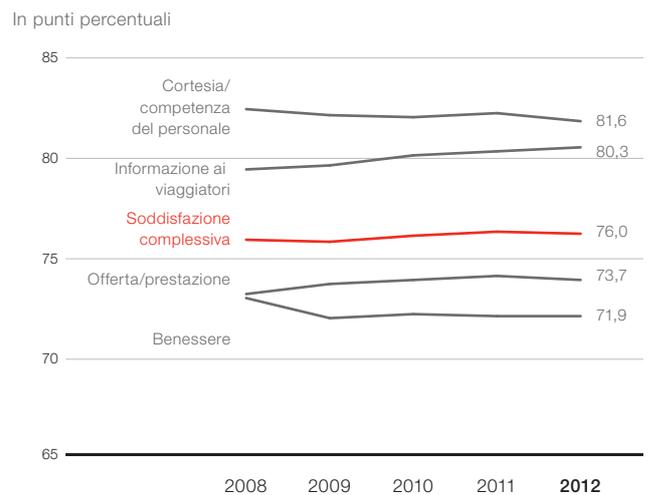
circolazione sono salite con 2 380 520 esemplari (2011: 2 344 918/+1,5 per cento).

L'unità Ricerca di mercato FFS mostra che la clientela fissa delle FFS continua a giudicare favorevolmente il rapporto qualità/prezzo. Le persone che non utilizzano la ferrovia e che ritengono che il rapporto qualità/prezzo non sia poi così buono rappresentano potenziali clienti. Per conquistarli, le FFS intendono commercializzare in maniera ancora più mirata offerte vantaggiose come i biglietti risparmio.

Sfruttare le capacità nelle ore di traffico ridotto.

Nell'anno in esame il traffico regionale è leggermente cresciuto con un aumento dell'1,6 per cento dei viaggiatori-chilometro. Il grado di sfruttamento medio dei treni è salito lievemente di 0,6 punti percentuali (incluse le società affiliate) al 20,6 per cento. Il traffico a lunga percorrenza ha subito una leggera flessione nell'ordine di 0,6 punti percentuali attestandosi al 31,3 per cento. I viaggiatori-chilometro hanno registrato un calo pari al 2,1 per cento. Come in passato, i treni sono particolarmente affollati tra i grandi centri e negli orari dei pendolari al mattino e alla sera. Entro il 2030 la domanda nelle grandi aree economiche salirà dal 25 al 30 per cento. Nel traffico a lunga percorrenza i passeggeri non hanno trovato posto a sedere mediamente in

Soddisfazione dei clienti nel traffico viaggiatori.



7 treni su 1527 al giorno. Le FFS vagliano continuamente nuove possibilità per incrementare il grado di sfruttamento nelle ore di traffico ridotto e alleggerire così la situazione anche durante le ore di punta.

Mobilità da porta a porta.

Le FFS intendono assicurare alla propria clientela una mobilità con proposte allettanti lungo l'intera catena. Vogliono offrire ai clienti la possibilità di viaggiare nel rispetto dell'ambiente non solo in treno, autobus e battello, ma anche in bicicletta e in auto. Entro la fine del 2012, insieme ad Autopostale e Rent a Bike, le FFS avevano già aperto in tutta la Svizzera oltre 100 stazioni PubliBike. Sempre nel 2012 sono stati aperti 115 parcheggi P+Rail e circa 1000 parcheggi per mezzi a due ruote.

Nei viaggi d'affari in treno la domanda si è mantenuta in crescita, e nel 70 per cento circa dei casi le persone hanno scelto la prima classe. Nel traffico transfrontaliero il potenziamento dell'offerta verso la Francia ha avuto un'influenza positiva sulla domanda. I trasporti pubblici approfittano inoltre dei tempi di viaggio più brevi tra le città nonché dell'aumento dei prezzi nel settore aereo. Già più di 5000 imprese svizzere si avvalgono della piattaforma di prenotazione online ffs.ch/business.

Società affiliate.

elvetino SA (100 per cento).

Tra i suoi clienti la società affiliata di gastronomia ferroviaria annovera le FFS, TGV Lyria, Trenitalia e la Zentralbahn. Nell'ambito di un bando di concorso internazionale, TGV Lyria ha affidato a elvetino il servizio di gastronomia su tutti i treni Lyria. Dopo il lancio del servizio «Lyriapremière» nel 2010, dal 1° marzo 2013, i viaggiatori sui TGV Lyria potranno usufruire di un'offerta gastronomica unitaria.

SBB GmbH (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 2012 sono stati trasportati 13 mio di viaggiatori (+4 per cento). Per la sesta volta consecutiva SBB GmbH ha dichiarato un risultato di gestione positivo. I contratti di trasporto «Wiesental» e «seehas» sono a tempo indeterminato. Il Land Baden-Württemberg dovrebbe effettuare una riaggiudicazione nell'ambito della rete «Hochrhein», purché sia garantita l'ancora incerta elettrificazione della tratta dell'Hochrhein.

Thurbo AG (90 per cento).

Thurbo è il maggior fornitore nel traffico regionale a scartamento normale della Svizzera orientale. I viaggiatori-chilometro hanno segnato un ulteriore incremento del 2,4 per cento a un totale di 446,9 mio. In previsione dell'introduzione della S-Bahn di San Gallo a dicembre 2013, sono state ordinate alla ditta Stadler altre dodici automotrici articolate. La flotta Thurbo sarà quindi composta di 102 veicoli.

RailAway SA (86 per cento).

In collaborazione con circa 800 partner per i servizi turistici e di intrattenimento, RailAway offre prestazioni per il tempo libero combinate con i trasporti pubblici. Nel 2012 la società ha venduto 1,6 mio di offerte, con un incremento del 3,1 per cento rispetto al risultato record dell'anno precedente. Oltre che allo sportello ferroviario, tramite RailService e al distributore di biglietti, le offerte sono ora prenotabili anche online al sito ffs.ch.

RegionAlps SA (70 per cento).

Nel 2012 l'impresa di trasporto regionale del Vallese ha incrementato la prestazione di trasporto del 3 per cento, portandola a 55,8 mio di viaggiatori-chilometro. Dalla fine del 2012, nell'esercizio ferroviario è stata offerta la cadenza

semioraria nelle ore di punta. Ciò è stato possibile grazie all'acquisto di tre treni Domino.

zb Zentralbahn AG (66 per cento).

Pietre miliari della Zentralbahn nel 2012 sono stati il riposizionamento dei treni Express Lucerna-Interlaken e Lucerna-Engelberg, l'inaugurazione dell'interramento Lucerna Allmend con la fermata sotterranea Allmend/Messe e l'introduzione di nuovo materiale rotabile per un valore di CHF 150 mio.

Swiss Travel System SA (60 per cento).

La società, rifondata il 1° gennaio 2011 dalle FFS insieme all'ITC e a Svizzera Turismo, si occupa della commercializzazione a livello mondiale del trasporto pubblico svizzero. La giovane società è riuscita a superare tutti gli obiettivi di ricavo anche nel suo secondo anno di attività. Nel difficile contesto di mercato dovuto all'apprezzamento del franco, il fatturato nei Paesi confinanti è sì calato, ma è stato in gran parte compensato dalla forte crescita nel mercato d'oltremare.

TILO SA (50 per cento).

La joint venture tra FFS e Trenord s.r.l. gestisce la rete celere del Ticino e le sue linee S10 e S30 che collegano il Ticino alla Lombardia con i punti finali: Como-Albate, Milano Centrale e Milano Malpensa. Nel 2012 sono stati trasportati circa 7,8 mio di viaggiatori, lo 0,8 per cento in più rispetto al 2011.

Lyria SAS (26 per cento).

Lyria SAS è una società affiliata delle FFS e della società francese SNCF (74 per cento). Nel 2012 ha trasportato 4,5 mio di passeggeri e conseguito ricavi pari a CHF 370 mio. Nell'estate 2012 il numero dei passeggeri è salito dell'11 per cento rispetto al 2011. Alla fine del 2012 l'offerta è stata potenziata con un collegamento diretto Parigi-Interlaken e da Ginevra alla Francia meridionale. Per gli sport invernali è attivo un collegamento settimanale Lille-Briga.

STC Switzerland Travel Centre SA (24 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. Nel 2012 le FFS hanno ridotto la loro partecipazione al 24 per cento vendendo un certo numero di azioni a Hotelleriesuisse.

Fare il biglietto è ancora più facile.

La clientela utilizza i canali self-service delle FFS come mai prima d'ora. Nel 2012 64 mio di biglietti sono stati acquistati ai distributori automatici, online o via cellulare. Ciò corrisponde a una quota self-service del 72,6 per cento (2011: 70,7 per cento), che è destinata a salire ancora nei prossimi anni. Ecco perché stiamo rendendo i canali di vendita elettronica sempre più facili da usare. Ai distributori automatici di biglietti, una nuova procedura guidata porta i clienti all'offerta desiderata ancora più rapidamente. Una hotline per i distributori automatici, che i clienti possono contattare telefonicamente in caso di difficoltà, è attiva con successo dall'estate 2012 nell'area di Zurigo.

Nel Ticket Shop in Internet all'indirizzo ffs.ch sono state apportate diverse migliorie al processo d'acquisto. Ora i clienti possono anche stampare direttamente dall'orario online una conferma di ritardo e ottenere informazioni per i viaggiatori disa-

Un chiaro orientamento
alla clientela e processi aziendali
trasparenti sono determinanti
per continuare ad avere successo
anche in futuro.

bili. Nell'esercizio in esame le FFS hanno inoltre aperto nuovi impianti di vendita per un servizio clienti ancora migliore: dal 2012 Berna offre un'ampia area self-service e anche gli sportelli a Soletta, Brugg, Neuchâtel e Wettingen sono ora più a misura di cliente.

Con circa 2,5 mio di download, «Mobile FFS» è tra le app più scaricate in tutta la Svizzera. Dall'autunno 2012 nella app sono state integrate informazioni a 360 gradi sulle stazioni e sono stati migliorati diversi elementi. A dicembre, con la nuova app «Connect.FFS», le FFS hanno inoltre lanciato una propria rete di social media. Dall'estate del 2012 le FFS sono presenti anche su Facebook.

Un miliardo all'anno per la flotta.

Le FFS stabiliscono le priorità d'investimento in funzione dei vantaggi per i clienti. Nel Traffico viaggiatori si prospettano grandi potenziamenti dell'offerta, come il passante di Zurigo

con il 4° ampliamento parziale della S-Bahn di Zurigo o la S-Bahn di San Gallo entro la fine del 2013. In previsione di tali potenziamenti, occorre mettere per tempo a disposizione un numero sufficiente di treni confortevoli e di posti a sedere. Nei prossimi anni le FFS investiranno circa CHF 1 mia all'anno nel comfort e nel rinnovo della flotta. Nel 2012 sono entrati in funzione nuovi treni bipiano Regio nella S-Bahn di Zurigo, in Svizzera Romanda, tra Sciaffusa e Zurigo e tra Olten e Wettingen. I nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza entreranno in circolazione entro l'anno d'orario 2016, quindi due anni più tardi rispetto a quanto originariamente previsto. I 29 nuovi elettrotreni nord-sud messi a concorso saranno assegnati a un offerente nel 2013. Per la fase di transizione relativa alla linea del San Gottardo le FFS hanno ordinato otto nuovi treni ad assetto variabile del tipo ETR 610.

Oltre ai nuovi acquisti, le FFS puntano anche su ammodernamenti di ampio respiro: negli stabilimenti delle FFS, 508 carrozze unificate CU IV, 18 carrozze ristorante WRm IV, 113 treni bipiano DPZ della S-Bahn di Zurigo, 118 treni regionali Domino, 235 carrozze EuroCity, 170 carrozze del tipo Bpm 51, 40 carrozze famiglia e 44 treni InterCity ad assetto variabile saranno adeguati agli standard più recenti in tema di comfort e tecnica. Nell'anno in esame si è lavorato a tutti i tipi di veicoli e nella primavera 2013 saranno ultimati i progetti di ammodernamento per CU IV e Domino. Il settore Lunga percorrenza dovrà procurare i necessari investimenti miliardari in treni nuovi e più moderni attraverso la propria attività operativa. 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. A Zurigo Herdern, per esempio, sta sorgendo un impianto di manutenzione per i nuovi treni lunghi 400 metri.

Prospettive finanziarie.

La situazione finanziaria continua a essere tesa. Il 2013 sarà caratterizzato, rispetto all'anno precedente, da un maggior onere legato ai costi delle tracce pari a CHF 185 mio, che il Consiglio federale innalzerà di ulteriori CHF 100 mio nel 2017. 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. Le FFS vogliono assicurare alla propria clientela un'offerta quanto più allettante possibile. Le istanze politiche dovranno decidere in che misura i poteri pubblici saranno disposti a pagare in futuro per il traffico viaggiatori e di quanto dovranno invece farsi carico gli utenti. Un maggiore onere dovuto alle tasse per l'utilizzo delle tracce e ai contributi di copertura potrà essere attenuato solo parzialmente con un

aumento dei prezzi. La capacità delle misure tariffarie adottate di influenzare il comportamento dei clienti dovrà essere monitorata insieme alle istanze politiche. È importante evitare un ritorno al trasporto su strada.

Un chiaro orientamento alla clientela e processi aziendali trasparenti sono determinanti per continuare ad avere successo anche in futuro. Nel caso del Traffico regionale occorre stipulare 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 Confedera-

zione e dai Cantoni si è stabilizzato, il che si riflette a sua volta a vantaggio del contribuente.

Agire in fretta per i clienti.

Essere vicini alla clientela, eliminare i difetti e attuare rapidamente i miglioramenti: per questo, all'inizio del 2012, le FFS hanno creato un Board clienti che va ad affiancarsi al Servizio clienti e al Comitato clienti.

L'organo interno di FFS Viaggiatori è composto dalle direzioni dei settori aziendali Lunga percorrenza, Traffico regionale, Operating, Distribuzione e servizi, Gestione del traffico, Comunicazione e da un membro della direzione di FFS Immobili. Suo compito è deliberare in merito a misure di miglioramento, come i test sulle prestazioni di servizio, che soddisfino ancora meglio le esigenze della clientela. Con l'unità Ricerca di mercato, il Board clienti verifica l'effetto delle misure sulla soddisfazione dei clienti.

Nel 2012 il Board clienti ha condotto diversi esperimenti pilota.

- Pulizia: per un mese, sulla tratta tra Losanna e Ginevra Aeroporto, un team mobile ha provveduto alla pulizia interna delle carrozze fornendo prestazioni percepibili. Ora anche il personale dei treni ha il compito di smaltire i rifiuti.
- Disponibilità di posti a sedere: i clienti sul marciapiede e nel treno vengono informati sui posti a sedere liberi per mezzo di annunci. In un esperimento pilota il Board clienti ha testato alcune varianti per risarcire i viaggiatori di prima classe senza posto a sedere.
- Agibilità dei WC: nonostante che i WC siano agibili mediamente al 94 per cento, il Board clienti ha testato varie possibilità per aumentare la soddisfazione della clientela concernente le toilette nei treni. Tra queste rientrano per esempio il buon funzionamento degli impianti WC in inverno e nuovi processi di intervento rapido.

Nella primavera del 2013 l'organo deciderà se tali migliorie del servizio debbano essere introdotte in via definitiva. Le misure adottate dal Board clienti si basano sui pareri espressi dalla clientela al servizio clienti online o telefonico, in seno al Comitato clienti rieletto nel 2012 e in occasione dei sondaggi periodici tra i clienti.

Immobili.

Ampliamento continuo al servizio dei clienti.

FFS Immobili può guardare con soddisfazione all'esercizio appena concluso: il risultato ha fatto registrare un nuovo incremento e l'offerta è stata ulteriormente ampliata. Nel corso del 2012 le FFS hanno festeggiato la conclusione della prima area di cantiere del grande progetto Europaallee, introdotto un concetto unitario di management delle stazioni e intensificato ulteriormente il dialogo con i partner.

FFS Immobili possiede, gestisce e sviluppa circa 3500 edifici, tra cui 800 stazioni, e 4000 terreni. Ciò significa che le FFS non sono solamente la maggiore impresa di trasporti, ma anche una delle principali società immobiliari della Svizzera. In particolare le maggiori stazioni sono un elemento importante della catena globale della mobilità, proponendo a viaggiatori, passanti

Immobili incrementa la redditività delle FFS.

e residenti un'ampia offerta di servizi e possibilità di acquisto e trasformandosi così da nodi di traffico in veri e propri nodi vitali. FFS Immobili promuove lo sviluppo continuo delle stazioni, degli oggetti d'investimento e degli edifici di esercizio, di produzione e adibiti a uffici con un approccio orientato al mercato, incrementando così la redditività delle FFS.

FFS Immobili ha migliorato il risultato del segmento prima dei pagamenti compensativi portandolo a 192,4 mio (2011: 182,5 mio). Grazie all'utile conseguito Immobili ha versato CHF 150 mio di pagamenti compensativi a FFS Infrastruttura, esattamente come nell'anno precedente. In tal modo i poteri pubblici e i clienti non devono farsi carico dell'intera quota di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il resto 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 fatto registrare sviluppi positivi grazie all'enorme domanda, in particolare nelle grandi stazioni, alla conclusione dei progetti pianificati e al leggero incremento del fatturato di terzi. Nel 2012 i ricavi locativi di terzi hanno raggiunto CHF 378,8 mio (2011: 325,5 mio). Il risultato della vendita di immobili si è attestato a CHF 65,0 mio (2011: 66,2 mio).

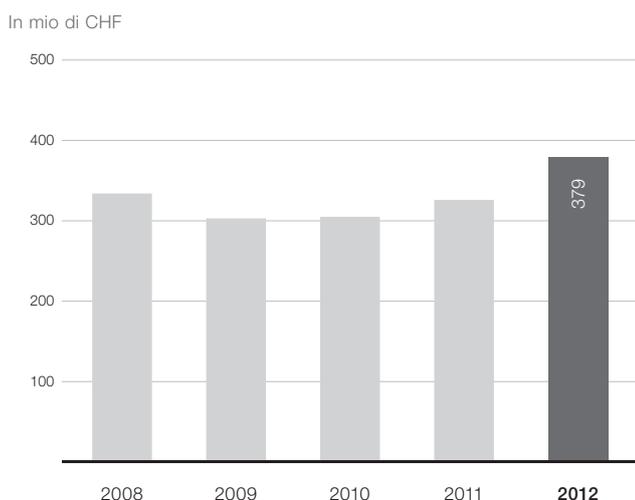
Grandi stazioni: un'offerta completa di servizi.

Le nove grandi stazioni principali rappresentano interessanti centri che si integrano nel tessuto delle grandi città offrendo una variegata offerta di merci e servizi cui è possibile accedere ogni giorno fino a sera inoltrata. FFS Immobili modernizza continuamente le grandi stazioni, in un processo volto a rispondere in modo sempre ottimale alle mutate esigenze dei clienti. La gestione del flusso di persone e le misure costruttive introdotte dalle FFS sono intese a far fronte al continuo aumento del via-vai di pendolari. Basti pensare a quattro esempi ricavati dal 2012:

- A **Berna** le FFS hanno ottimizzato le superfici di vendita della stazione. Il nuovo Centro viaggi si propone ai clienti come sede unica in cui accedere a tutte le offerte. Una pratica zona self-service con 14 distributori automatici di biglietti e uno sportello informazioni ha permesso di guadagnare spazio nel sottopassaggio pedonale. All'offerta disponibile si sono inoltre aggiunti quattro negozi.
- A **Basilea** le FFS hanno previsto diversi interventi per ampliare la superficie di circolazione nell'atrio della stazione e sulla passerella pedonale e hanno migliorato l'informazione.
- Nel mese di giugno, nell'ala est di **Ginevra** ha preso il via la seconda fase dei lavori di ristrutturazione iniziati nel 2010. Entro il 2014 lo spazio dietro la facciata dichiarata monumento storico si arricchirà di diversi nuovi locali. Grazie a questi lavori la stazione di Ginevra Cornavin avrà tutte le carte in regola per affrontare brillantemente il futuro: più comfort, offerta di servizi ampliata, maggiore capacità, flussi di passeggeri ottimizzati e maggiore efficienza energetica.
- A **Lucerna** è stato inaugurato in maggio il nuovo accesso est, che permetterà di decongestionare il lato orientale della grande stazione smaltendo l'enorme affluenza dovuta all'Università e all'Alta scuola pedagogica.

Grazie all'ottimizzazione del mix di locatari il fatturato di terzi di tutte le grandi stazioni è aumentato, malgrado le opere di ristrutturazione, del 1,8 percento rispetto all'anno precedente. Un valore che supera del 0,8 percento l'indice del commercio al dettaglio della Svizzera (2012: +1,0 percento). 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 quotidiano, l'offerta soffre meno della situazione congiunturale e della concorrenza.

Ricavi locativi di terzi.



Le altre 23 grandi stazioni offrono ai viaggiatori un'offerta di servizi completa che oltre a convenience shop e chioschi comprende caffetterie, ristoranti, drogherie, boutique, saloni di parucchiari o negozi di fiori. Nel 2012 nella stazione risanata di Baden sono stati ad esempio inaugurati un Centro viaggi, una drogheria e uno Starbucks. In novembre le FFS hanno celebrato con una grande festa la conclusione dei lavori di ristrutturazione e risanamento nella stazione di Soletta, che dispone ora di un nuovo Centro viaggi, di una drogheria e di un chiosco. Sempre nel 2012 sono iniziate le imponenti opere di risanamento e modernizzazione della stazione storica di Lugano, che si protrarranno fino al 2014. Principi cardine degli interventi di ristrutturazione nelle stazioni sono la tutela dei monumenti storici e una migliore efficienza energetica.

Anche gli acquisti in stazione ricevono ora un volto del tutto nuovo. I marchi «RailCity» e «Stazione e altro» hanno contribuito per dieci anni a diffondere la popolarità dell'offerta di shopping e servizi delle stazioni maggiori e di quelle di grandi dimensioni. Ora hanno esaurito il loro compito e andranno gradualmente scomparendo.

Accesso comodo alla ferrovia.

La funzione delle 550 piccole stazioni e delle circa 220 di medie dimensioni è essenzialmente di garantire un facile accesso dei clienti ai treni. Le stazioni di medie dimensioni si arricchiranno inoltre di convenience shop, chioschi e caffetterie, che oltre a renderle più interessanti contribuiranno a creare un'atmosfera più confortevole, poiché in una stazione animata viaggiatori e passanti si sentono più tranquilli e sicuri. Nel 2012 le FFS hanno ad esempio ampliato l'offerta di servizi della stazione di Langnau con un negozio avec. e un nuovo impianto WC, BLS ha aperto il suo nuovo centro viaggi e il vecchio riscaldamento a gasolio è stato accantonato a favore di un allacciamento alla rete di teleriscaldamento, che insieme al sistema di isolamento termico ne ha enormemente incrementato l'efficienza energetica. Altri esempi positivi sono la stazione di Bischofszell Stadt, ora riaperta, o le stazioni di Monthey e Nyon nella Svizzera romanda.

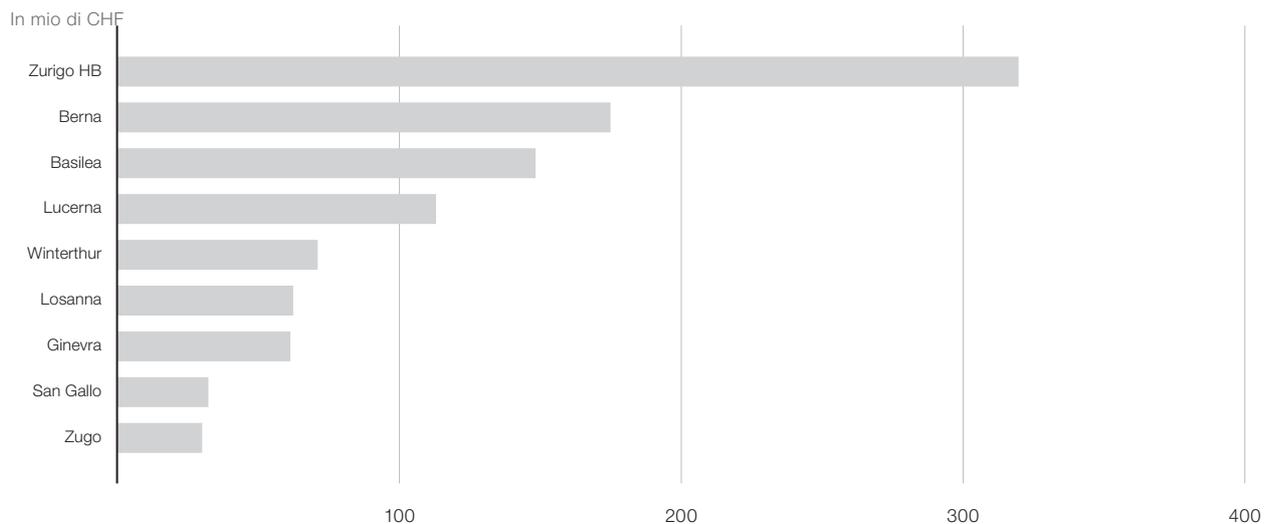
Determinate a promuovere attivamente la mobilità combinata, le FFS ampliano continuamente l'offerta di parcheggi per biciclette e di impianti P+Rail gestiti. Nel 2012 FFS Immobili ha aperto nuovi impianti Bike & Rail presso le stazioni di Ginevra Cornavin e Kreuzlingen. Nel complesso nel 2012 sono stati creati circa 1000 nuovi parcheggi per mezzi a due ruote, portando così l'offerta globale a 87 000 posti. I pendolari motorizzati potranno usufruire di 26 610 parcheggi P+Rail (2012: +115).

Impegno attivo contro il littering.

La metà dei 767 collaboratori di FFS Immobili opera nel settore RailClean occupandosi della pulizia e in alcuni casi della custodia di immobili. Ogni giorno questi collaboratori provvedono a pulire oltre 2,3 mio di metri quadrati di superfici e più di 4800 metri quadrati di servizi sanitari, oltre a svuotare più di 7000 cestini dell'immondizia. Tra i loro compiti rientrano inoltre la rimozione dei graffiti, le attività di custodia e il servizio invernale. L'organizzazione RailClean svolge un compito fondamentale nel fare sì che i clienti delle FFS si sentano benvenuti, a proprio agio e sicuri nelle stazioni. Il suo lavoro contribuisce così ad accrescere la soddisfazione dei clienti e a preservare il valore globale degli immobili.

La quantità di rifiuti e l'abitudine ad abbandonarli ovunque, il cosiddetto littering, hanno subito un forte aumento. Nella sola stazione di Zurigo vengono prodotte in media 1,2 tonnellate di rifiuti al giorno. Nel 2012 le FFS hanno condotto una campagna di sensibilizzazione incentrata su questo problema, invitando viaggiatori e clienti delle stazioni a smaltire correttamente i loro rifiuti. Parallelamente a ciò hanno sviluppato un nuovo concetto di smaltimento che punta sulla collaborazione dei clienti per

Fatturati netti di terzi 2012 nelle nove grandi stazioni.



effettuare la raccolta differenziata dei materiali riutilizzabili. Da ottobre nella stazione di Berna ha preso il via un esperimento pilota con 128 stazioni di riciclaggio e 70 nuovi portacenere. I risultati che emergono dalle prime valutazioni sono incoraggianti: il 95 per cento dei materiali riutilizzabili viene smaltito correttamente; oltre il 30 per cento dei rifiuti può essere riutilizzato. Le reazioni suscitate dalla campagna e dall'esercizio pilota di Berna sono quindi decisamente positive. Nella primavera del 2013 le FFS decideranno se estendere l'esperimento pilota ad altre stazioni.

Per la soddisfazione dei clienti.

FFS Immobili si impegna ogni anno a misurare la soddisfazione dei clienti nelle 32 maggiori stazioni. Nel 2012 sono stati invitati a esprimere le proprie impressioni ben 6400 utenti. La soddisfazione complessiva ha fatto registrare 77,4 punti su un massimo di 100, attestandosi quindi sui livelli dell'anno precedente. Un risultato fortemente influenzato dalle possibilità di acquisto, dalla pulizia e dalla sensazione di sicurezza. Nel 2012 il giudizio su quest'ultimo aspetto è peggiorato rispetto all'anno precedente, in particolare tra le donne. Più negative rispetto al 2011 sono state anche le valutazioni riguardanti le indicazioni, la segnaletica, l'offerta di posti e la libertà di movimento. I valori

più bassi possono essere in parte attribuiti all'incremento dei flussi di pendolari e alle opere di ristrutturazione. Il Management delle stazioni ha pertanto pianificato e introdotto provvedimenti specifici volti a colmare le lacune evidenziate.

Management delle stazioni: una struttura in costruzione.

Dal 2012 il settore Management delle stazioni di FFS Immobili è responsabile della sicurezza, della pulizia e dei servizi nell'intera area della stazione. Tra i suoi compiti rientrano quindi il servizio operativo, la gestione dell'intera stazione e la manutenzione nell'area di accesso ai treni (esclusi gli impianti di marciapiede), come pure il miglioramento della qualità delle soste. In passato questa responsabilità era affidata, a seconda della richiesta e del settore, a diverse Divisioni delle FFS, con un'inevitabile sovrapposizione di ruoli. Ora il manager di stazione è il punto di contatto per tutti i problemi dei clienti, un po' come il capostazione di un tempo. In tal modo i rappresentanti degli interessi di città e Comuni possono sempre contare su un referente pronto a instaurare un dialogo aperto e diretto e ad accogliere le richieste correlate alla «loro» stazione.

Il settore Management delle stazioni è tuttora in fase di costituzione. Nel 2012 ha definito quelli che saranno i punti

chiave della sua attività, cioè gestione dei partner, manutenzione, orientamento dei clienti e sicurezza. I concetti per i rifiuti, i piani di utilizzazione, la segnaletica e i contrassegni sono ora creati e coordinati di comune accordo dalle Divisioni interessate. Il Management delle stazioni ha quindi lo scopo di promuovere la collaborazione. I manager di stazione fungono infatti da refe-

—
Le FFS creano un valore aggiunto di cui non beneficiano solamente i viaggiatori, ma anche i Comuni e i loro abitanti.
—

renti operativi per tutte le parti coinvolte e incoraggiano un confronto reciproco regolare: nell'ambito di riunioni periodiche le FFS si incontrano con i rappresentanti delle autorità e i comitati regionali di coordinamento per discutere temi e strategie riguardanti l'area della stazione.

Raccolta gratuita di firme.

Come centri pulsanti della vita cittadina, le stazioni sono anche un luogo ideale per le campagne pubblicitarie. Il dialogo tra FFS e partiti circa il loro utilizzo ai fini politici si protrae ormai da lungo tempo. Nel luglio del 2012 il Tribunale federale ha finalmente stabilito che le stazioni sono da considerarsi spazio pubblico. Ciò significa che le FFS non potranno più esigere alcuna commissione per le campagne condotte a fini politici o idealistici al loro interno. Dal 1° gennaio 2013 le raccolte di firme e le campagne di distribuzione sono quindi gratuite. FFS Immobili mette a disposizione appositi spazi in posizione centrale in cui gli interessati possono promuovere le proprie cause senza intralciare il flusso dei pendolari o mettere a repentaglio la sicurezza. Per le campagne con stand, che richiedono un'infrastruttura e implicano quindi costi maggiori, le FFS riscuotono invece una piccola commissione. Dopo i primi sei mesi di esperienza con la nuova regolamentazione si provvederà a stilare un bilancio provvisorio insieme ai partiti politici.

Nuovi quartieri cittadini.

Oltre a occuparsi della manutenzione delle stazioni, FFS Immobili 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 pulsante. Nel cuore stesso della città si crea così un nuovo spazio per lavorare, studiare, abitare, fare acquisti e trascorrere il tempo libero. Per lo sviluppo di tali aree viene quindi 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.

Basti pensare ad esempio all'Europaallee di Zurigo e agli importanti obiettivi intermedi che questo progetto ha conseguito nel 2012. La conclusione dell'area di cantiere A è stata festeggiata alla fine di settembre con un grande evento pubblico. Al suo interno trovano spazio le offerte più variegiate, tra le quali l'Alta scuola pedagogica di Zurigo, il Credit Suisse e il passaggio Europaallee, una vera e propria mecca per le attività all'aperto e gli sport. In ottobre, sull'area di cantiere E, le FFS hanno invece festeggiato insieme ai partecipanti al progetto e agli operai edili il completamento della terza struttura edilizia, che oltre alle superfici dedicate ai servizi e agli esercizi commerciali ospita per la prima volta anche abitazioni in locazione.

L'Europaallee è uno dei più importanti progetti FFS di sviluppo di aree. Al termine di un percorso in otto tappe che si concluderà entro il 2020, a ridosso della stazione centrale di Zurigo prenderà vita un nuovo quartiere cittadino con 2500 posti di studio e 6000 posti di lavoro, 300 appartamenti, un hotel di design e oltre 50 negozi e ristoranti. A completare il quadro ci saranno il viale dell'Europaallee con i suoi Ginkgo biloba, l'Europaplatz e la Gustav-Gull-Platz. Lo spazio pubblico, un quarto dei 78000 metri quadrati di superficie totale, sarà trasferito a titolo gratuito alla città di Zurigo.

Dopo la conclusione degli ultimi lavori avvenuta nel 2012, nel SüdPark di Basilea – nel quartiere di Gundelding adiacente alla stazione – si sono insediate la Banca cantonale basilese e la residenza per anziani Südpark. Già storia del 2011 è invece l'apertura della più grande filiale Coop della città nel moderno edificio degli architetti Herzog e de Meuron. Le FFS progettano inoltre di dare il via a un ulteriore progetto di sviluppo sul terreno adiacente (area di cantiere B).

Nella Svizzera romanda le FFS hanno già indetto e concluso nel 2012 speciali concorsi di architettura per le aree di sviluppo Pont-Rouge di Ginevra, Tour de l'Esplanade di Friburgo, Cour

de Marchandises di Vevey e Cour de Gare a Sion. Ora sarà quindi possibile proseguire nella realizzazione di tali progetti. Nel complesso FFS Immobili è impegnata in circa 70 progetti di sviluppo in tutto il Paese.

Uffici e sedi di produzione al passo con i tempi.

Per FFS Immobili è fondamentale mettere a disposizione dei collaboratori delle FFS edifici per l'esercizio, di produzione e adibiti a uffici confortevoli e moderni. La posa della prima pietra per il centro servizi WestLink a Zurigo Altstetten e l'avvio dei lavori per i nuovi uffici delle FFS nell'area WankdorfCity di Berna sono due dei traguardi conseguiti nel 2011. Collegate in modo ottimale 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 800 collaboratori, mentre per i circa 1600 del Wankdorf di Berna occorrerà attendere l'estate del 2014. In settembre del 2012, in occasione della Giornata del cantiere aperto, i collaboratori che occuperanno il WestLink di Zurigo hanno visitato la loro futura sede di lavoro. Grazie al modello di ufficio allestito per l'occasione hanno avuto modo di farsi una prima idea del nuovo ambiente di lavoro.

La gestione degli immobili aziendali ha definito nuovi standard vincolanti per gli uffici delle FFS: superfici aperte ispirate al concetto di «multispace» che si alternano ad ambienti chiusi riservati al riposo, al relax e ai colloqui, come pure a zone di incontro e comunicazione. Questi standard verranno applicati per la prima volta nel WestLink di Zurigo, nel Wankdorf di Berna e nella nuova sede di FFS Cargo a Olten. In questo modo FFS Immobili contribuisce a un utilizzo flessibile ed efficiente degli edifici adibiti a uffici e sostiene l'azienda nel processo di trasformazione che le permetterà di proporsi come datore di lavoro all'avanguardia in ambienti in cui si vive una cultura aziendale ispiratrice.

Verso un futuro sostenibile.

FFS Immobili persegue i propri obiettivi strategici nel pieno rispetto della sostenibilità ecologica, economica e sociale. Le FFS sono state il primo committente ad aderire, nel 2011, alla Società Svizzera per un mercato immobiliare sostenibile (SGNI). In questo ambito l'azienda ha condotto una fase di test per valutare le nuove costruzioni in base ai criteri della Società tedesca 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 dell'area di cantiere H dell'Europaallee di Zurigo, un vero e proprio modello di edilizia sostenibile. Questa area verrà completata entro il 2016 nel rispetto del DGNB Gold Standard, e in questo senso si propone come un progetto pionieristico. Sul piano energetico verranno invece applicate le prescrizioni dello standard Minergie P/Eco. In occasione del Salone internazionale dell'edilizia Swiss Bau 2012 FFS Immobili ha ottenuto la certificazione preliminare.

Per tutte le nuove costruzioni, FFS Immobili valuta la possibilità di installare impianti fotovoltaici sui tetti o sulle facciate degli edifici. Tra le strutture dotate di impianto solare figurano ad esempio il fabbricato adibito a uffici del Wankdorf di Berna e l'ampliamento dell'impianto di servizio di Herdern. 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. Dato che a medio e lungo termine il gasolio utilizzato negli impianti di riscaldamento sarà sostituito da pellet di legno e gas, FFS Immobili ha già introdotto nuovi standard per gli edifici di piccole e medie dimensioni.

Le FFS hanno adottato una politica sempre più tesa a conservare la proprietà di immobili e oggetti d'investimento nei siti di maggiore interesse. L'azienda può così godere di ricavi ricorrenti e quindi della creazione di un valore aggiunto sostenibile, a tutto beneficio dei contribuenti e dei clienti. Le stazioni accrescono costantemente la loro attrattiva. Gli edifici sono oggetto di una continua valorizzazione trasformandosi progressivamente in centri di mobilità orientati al futuro, con evidenti vantaggi per i viaggiatori e i negozi. Le aree circostanti si trasformano in nuovi spazi urbani di cui può usufruire anche la popolazione.

Traffico merci.

La stabilizzazione del risultato è la base per il futuro.

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 di risanamento per un effetto complessivo pianificato di CHF 80 mio. Nonostante il calo nel traffico, il risultato di FFS Cargo si è mantenuto sui livelli dell'anno precedente.

La ferrovia è un fattore determinante nel traffico merci, sia in rapporto al transito sia per quel che riguarda l'import/export e il traffico nazionale, dove copre una quota di mercato del 23 per cento rispetto alla prestazione complessiva del traffico merci. FFS Cargo riveste dunque estrema importanza per l'industria delle spedizioni, la sicurezza dell'approvvigionamento e la politica dei trasporti della Confederazione. Inoltre, contribuisce a decongestionare la rete stradale e a ridurre le emissioni di CO₂.

Il traffico merci in Svizzera deve confrontarsi con i grossi cambiamenti in atto nei mercati e con le persistenti difficoltà congiunturali. La crescente globalizzazione dei mercati fa aumentare i carichi trasportati oltremare all'interno di container. I trasporti tra l'hinterland e i porti commerciali diventano col tempo sempre più importanti, con una crescente incidenza della quota ferroviaria associata ai porti marittimi. In generale aumen-

Nonostante il calo del fatturato è stato possibile mantenere il risultato praticamente al livello dell'anno precedente.

tano i volumi che raggiungono la Svizzera da oltremare. Nel mercato nazionale e in Europa, si moltiplicano i requisiti di flessibilità dei trasporti e le consegne just-in-time sono in espansione, con le aziende che ottimizzano costantemente le loro catene di produzione e di fornitura. La logistica per le soluzioni di approvvigionamento e di smaltimento acquista sempre più peso, mentre sta perdendo terreno l'industria pesante, tradizionalmente legata ai trasporti su rotaia. Le dimensioni delle spedizioni tendono a calare.

La strategia dei tre pilastri.

Per affrontare queste sfide, nel 2012 FFS Cargo ha definito la sua strategia per i prossimi anni, che sarà incentrata sui tre settori aziendali Transito, Traffico a carri completi e Traffico combinato:

- All'inizio del 2011 l'Attività internazionale sull'asse nord-sud è stata scorporata in SBB Cargo International con la partecipazione di HUPAC. Questo settore d'attività si concentra sulle prestazioni di trazione nel traffico di transito tra i porti del Mare del Nord/la regione della Ruhr e l'Italia settentrionale.
- Per il Traffico a carri completi (TCC) convenzionale, FFS Cargo sta attuando un ambizioso programma di risanamento con l'obiettivo di realizzare una gestione autonoma e sostenibile.
- Con il Traffico combinato (TC) FFS Cargo punta su nuovi segmenti di mercato e su una crescita a lungo termine. Oltre a svolgere il ruolo di responsabile della trazione, intende rafforzare il proprio posizionamento nella catena logistica di creazione del valore, sia in veste di operatore sia gestendo terminali in collaborazione con i trasportatori su strada.

Con questa strategia FFS Cargo persegue dunque un risultato equilibrato (in pareggio) per il 2013 e un risultato positivo per il 2015 e gli anni seguenti. Già nel 2011 aveva adottato un corrispondente pacchetto di misure con un effetto di CHF 80 mio che si Concretizzerà Completamente solo nel 2013.

Risanamento in perfetta tabella di marcia – risultato dell'anno stabilizzato.

Nonostante l'effetto positivo delle misure di risanamento di CHF 35 mio, nel 2012 FFS Cargo ha conseguito un risultato pari a CHF -51,2 mio, che si attesta leggermente al di sotto del livello dell'anno precedente (2011: CHF -45,9 mio). Alla realizzazione di un risultato in pareggio si sono intromessi la difficile situazione economica, il basso tasso di cambio con l'euro, l'incremento di diversi costi e le perdite di traffico durante la stagione fredda e le interruzioni della linea del San Gottardo. Le misure di risanamento avviate hanno fatto segnare nel 2012 un miglioramento del risultato di CHF 35 mio. Importanti parti dell'intero pacchetto di risanamento pari a CHF 80 mio hanno prodotto il loro effetto all'inizio del 2013. FFS Cargo intende conseguire un risultato in pareggio nel 2013. Nell'anno in esame

ha migliorato ulteriormente la trasparenza e il coordinamento sul piano finanziario; la catena commerciale di creazione di valore è ora rappresentata nello standard di sistema SAP. La prestazione di trasporto consolidata ammonta nel 2012 a 12 132 mio di tonnellate-chilometro nette (2011: 12 346 mio).

FFS Cargo ha compiuto grandi sforzi per gestire il traffico a carri completi in maniera sostenibile e redditizia: nell'ambito di un processo oneroso e di ampio respiro, nel quale sono stati coinvolti tutti i clienti e i Cantoni interessati, FFS Cargo ha elaborato soluzioni per risanare i punti di servizio sfruttati in modo inadeguato. Nel complesso è stato esaminato il risanamento di 155 punti di servizio, dove in media transitava meno di un carro al giorno. Dal cambiamento d'orario nel dicembre 2012, 128 dei punti di servizio meno utilizzati sono stati soppressi. Con l'offerta attuale, FFS Cargo e le altre ferrovie della Svizzera sfruttano ancora regolarmente 374 punti di servizio nel traffico

a carri completi. Il 98 per cento circa dell'attuale capacità di carico continua comunque a essere trasportato su rotaia. Con l'introduzione della locomotiva ibrida Eem 923, FFS Cargo investe al contempo nel traffico a carri completi, incrementando l'efficienza e puntando su soluzioni di trasporto sostenibili e conformi al principio di impiego razionale delle risorse.

Un altro elemento del pacchetto di misure per il risanamento è la riduzione dei costi strutturali, vale a dire di tutti quei costi che non sono direttamente associati al trasporto e al materiale rotabile. Questi sono di gran lunga superiori alla media del settore del trasporto merci, soprattutto per quanto riguarda le spese amministrative. FFS Cargo ha ridotto il numero di posti nel settore amministrativo, tra l'altro adottando procedure più semplici e standardizzate a livello dell'intera azienda, con la conseguente eliminazione di vari lavori in particolare nella sezione finanze e distribuzione e nell'informatica. Stabilendo la

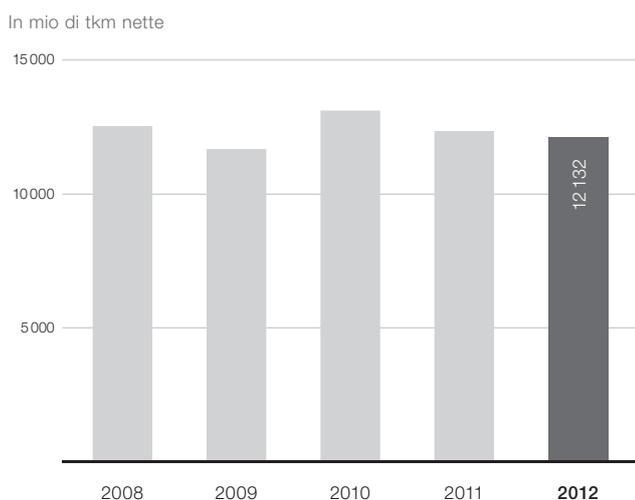
Rafforzamento del traffico merci con nuovi carri.

Silenziosi, leggeri ed efficienti – così devono essere i carri merci moderni nell'attività di trasporto internazionale se vogliono accrescere la competitività della ferrovia.

Per portare avanti lo sviluppo tecnico, FFS Cargo, otto imprese di tutti i settori del traffico merci su rotaia e le cattedre di tecnica ferroviaria del Politecnico di Dresda e del Politecnico di Berlino hanno unito il loro know-how. Alla fiera settoriale InnoTrans a Berlino, i membri dell'iniziativa per il futuro «5L» hanno presentato il «Weissbuch innovativer Eisenbahngüterwagen 2030» (Libro bianco dei carri merci ferroviari innovativi 2030). Il carro merci del futuro sarà per esempio ad accoppiamento automatico e comunicherà in tempo reale il proprio stato d'esercizio normale o eventuali perturbazioni al macchinista e al posto dirigente. Il carro merci costituisce un elemento centrale nel traffico merci su rotaia, oggi prevalentemente transfrontaliero. Innovazioni su vasta scala e rilevanti per il traffico a carri combinati potranno essere realizzate soltanto attraverso una collaborazione internazionale di ampio respiro.

Attorno ai carri merci verte anche la prossima novità di FFS Cargo: per la prima volta, infatti, le FFS partecipano a un progetto dell'Unione europea denominato «ViWas». Si tratta di un progetto europeo di ricerca e sviluppo che ha lo scopo di rendere il traffico a carri completi più competitivo nel lungo periodo. Tra i dieci partner del progetto, anche FFS Cargo apporterà il proprio know-how e svilupperà quale contributo centrale un nuovo tipo di carro per il trasporto di container, che dovrà semplificare le operazioni di carico e scarico dei carri con container direttamente sul binario di raccordo.

Tonnellate chilometro-nette.



nuova sede a Olten, FFS Cargo sfrutta un ulteriore potenziale di risparmio.

Svizzera: la congiuntura e il mercato rimangono difficili.

Nel settore d'attività Svizzera, gli effetti della persistente forza del franco influiscono negativamente sulla competitività dei clienti di FFS Cargo. Il fallimento di Petroplus all'inizio del 2012 è emblematico della gravità della situazione. Nel secondo semestre la congiuntura è tendenzialmente migliorata rispetto all'anno precedente, raggiungendo una condizione di stabilità. La linea del San Gottardo è stata chiusa per tre volte a causa della caduta di massi, il che ha gravato ulteriormente sui ricavi. L'industria svizzera orientata all'esportazione risente dell'apprezzamento del franco. Dall'intervento della Banca nazionale svizzera nel 2011, il tasso di cambio con l'euro si è stabilizzato a CHF 1.20 ed è rimasto a questo livello per tutto il 2012. Si tratta di una flessione considerevole rispetto ai livelli prima della crisi (CHF 1.65), che FFS Cargo Svizzera è riuscita a compensare solo in misura limitata con l'introduzione di un fattore di compensazione valutaria. L'economia svizzera continua a doversi destreggiare tra una domanda interna stabile e l'influenza negativa degli sviluppi internazionali. I contraccolpi

dalla zona euro sono imprevedibili e rimangono causa di incertezza.

Nel settore d'attività Svizzera, il ricavo da traffico è calato di CHF 61 mio rispetto all'esercizio precedente, passando da CHF 699,9 mio a CHF 638,9 mio, mentre la prestazione di trasporto si è attestata a quota 5044 mio di tonnellate-chilometro nette (2011: 5400). La prestazione di trasporto è cresciuta nei rami delle costruzioni e delle spedizioni. Si è invece avuta una flessione nelle prestazioni di trasporto di acciaio, soprattutto per via della crisi economica in Italia settentrionale, nonché nel traffico di cooperazione, specie con l'Austria. Sia le tonnellate-chilometro nette percorse sia il fatturato misurato in base al ricavo da trasporti sono calati rispetto all'esercizio precedente. Le perturbazioni d'esercizio causate dalla chiusura della linea del San Gottardo hanno comportato per FFS Cargo Svizzera un calo del fatturato di CHF 9 mio.

FFS Cargo sta potenziando il Traffico combinato quale settore di crescita del futuro. L'indirizzo strategico è stato confermato dal Consiglio d'amministrazione delle FFS nel luglio 2012. Con l'esposizione pubblica dei piani nel 2012, il gateway di Limmattal ha raggiunto un'importante pietra miliare. Il gateway sarà destinato all'import/export per il traffico combinato e, insieme al terminale di Basilea Nord, permetterà di coprire a lungo termine i volumi previsti di merci. Nel traffico combinato interno, FFS Cargo ha attuato un nuovo concetto basato su due treni di linea (Dietikon-Renens e Neuendorf-Gossau). L'offerta aiuta a decongestionare il traffico su strada e garantisce un collegamento senza ingorghi dal punto A al punto B. Nel 2012 sono inoltre entrati in funzione nuovi impianti di trasbordo a Cadenazzo e Rothenburg.

International: l'attività rimane impegnativa.

Nel secondo anno dalla sua costituzione, SBB Cargo International ha dovuto imporsi in un contesto estremamente impegnativo. Con CHF 227,5 mio, il ricavo da traffico è leggermente salito rispetto al 2011 (CHF 226 mio), ma gli obiettivi di crescita non sono stati raggiunti a causa di diversi fattori negativi. L'attività è stata compromessa dalle forti nevicate e dal gelo insistente all'inizio del 2012, come anche dalle tre interruzioni della linea del San Gottardo e dalla completa chiusura dell'asse del Sempione nel mese di agosto per interventi di risanamento. Inoltre, il rallentamento congiunturale e la persistente crisi valutaria nella zona euro e soprattutto in Italia settentrionale hanno influito negativamente sull'andamento dell'attività per circa CHF 9 mio. In conseguenza di ciò, il fatturato ha subito un calo nell'ordine di CHF 33 mio.

Nel 2012 SBB Cargo International ha realizzato una prestazione di trasporto pari a 7349 mio di tonnellate-chilometro nette (2011: 6945 mio). Nonostante le circostanze avverse, il risultato si è infine attestato a CHF -11,2 mio, mancando solo di poco la cifra preventivata. Confrontando questo risultato con quello dell'anno precedente (rettificato per il pagamento dell'Ufficio federale dei trasporti per il traffico combinato transalpino nell'ambito dei provvedimenti della Confederazione per attenuare l'apprezzamento del franco), si ottiene un incremento del risultato operativo pari a CHF 3,2 mio, cui hanno contribuito le misure adottate verso la fine dell'ultimo periodo di riferimento per l'incremento della produttività e i contributi assicurativi per le interruzioni delle tratte.

Nel 2012, la giovane azienda ha portato avanti il potenziamento del settore IT intrapreso nel 2011. Ha così implementato un software di logistica standard integrato, che contiene tutti i processi aziendali rilevanti per il traffico merci su rotaia: dal calcolo ai processi concettuali e dispositivi di produzione fino al controllo del traffico e al conteggio, tutto viene elaborato e monitorato con un unico software logistico. Insieme ai propri clienti, SBB Cargo International incrementa così l'efficienza e la qualità nello svolgimento dei trasporti.

Anche per quanto riguarda l'orientamento ai processi, SBB Cargo International ha compiuto ulteriori passi avanti superando nell'ottobre 2012 l'audit per la certificazione secondo la norma ISO 9001:2008. L'audit consisteva nel verificare il rispetto delle prescrizioni della norma e l'armonizzazione degli standard di qualità e dei processi tra i vari Paesi. SBB Cargo International ha così ottenuto per la prima volta una certificazione globale per tutte le sue sedi in Germania, Italia e Svizzera.

Nell'aprile 2012 SBB Cargo International e le federazioni del personale dei trasporti pubblici hanno firmato a Olten un contratto collettivo di lavoro (CCL). Il contratto, entrato in vigore il 1° maggio 2012 e allineato con i contratti collettivi di lavoro vigenti alle FFS e nel settore, disciplina questioni quali il tempo di lavoro, i salari e le indennità nonché la procedura da seguire in caso di ristrutturazioni.

Pronti per il futuro.

Il risanamento della rete per il traffico a carri completi ha influito negativamente sulla soddisfazione complessiva della clientela di FFS Cargo, anche le in minor misura del previsto. La soddisfazione è calata a un valore medio di 6,95 su una scala da 1 a 10 (2011: 7,47 punti). A titolo di confronto: in occasione dell'ultimo risanamento del traffico a carri completi, il valore era sceso da 7,1 punti nel 2004 a 5,8 punti nel 2005. Per tornare a far

crescere la soddisfazione dei clienti il prossimo anno, ci si concentrerà su misure volte a migliorare in maniera mirata la qualità dei trasporti e la gestione dell'offerta.

Nel 2012 la puntualità d'esercizio dei treni di FFS Cargo in Svizzera è stata mantenuta al livello elevato del 98,2 per cento (2011: 98,4 per cento). La puntualità dei treni internazionali continua a non essere soddisfacente ed è di nuovo leggermente peggiorata (dal 79,9 per cento nel 2011 al 79,2 per cento nel 2012). I margini di miglioramento 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. È stata inoltre confermata la certificazione

FFS Cargo si batte affinché
il traffico merci su rotaia possa
essere gestito con responsabilità
imprenditoriale e secondo
criteri di economia aziendale.

ECM (Entity in Charge of Maintenance) 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.

Nell'ambito delle locomotive di manovra, FFS Cargo punta con la locomotiva elettrica Eem 923 su un veicolo sostenibile e conforme al principio di tutela delle risorse. Grazie a questa locomotiva sarà infatti possibile ridurre annualmente le emissioni di CO₂ di 4000 tonnellate. I team di produzione Cargo regionali avranno la propria locomotiva, che sarà battezzata con il nome di una montagna della rispettiva regione. Nel 2012 sono già entrati in servizio 12 dei 30 veicoli ordinati; tutti gli altri veicoli saranno consegnati alle regioni nel 2013.

Il futuro del traffico merci al banco di prova.

Fino al 2015 le istanze politiche svizzere dedicheranno i propri sforzi alla questione del traffico merci su rotaia. Le FFS sono

liete del fatto che, grazie alla mozione trasmessa dal Parlamento «Futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero», si affronti per la prima volta la questione in maniera sistematica, conducendo una discussione approfondita sulla concezione di un traffico merci su rotaia orientato al mercato in Svizzera. Sulla base dell'indirizzo strategico adottato dalla Confederazione, FFS Cargo si batte affinché il traffico merci su rotaia possa essere gestito con responsabilità imprenditoriale e secondo criteri di economia aziendale. A tal fine non si può prescindere da condizioni quadro normative affidabili e capaci di fornire un supporto tanto al trasporto su rotaia quanto a quello su strada. FFS Cargo gestisce circa il 23 per cento del traffico merci su rotaia in Svizzera nel rispetto dell'ambiente. Sostiene l'industria delle spedizioni, decongestiona il traffico su strada evitando circa tre milioni di trasporti tramite autocarro, risparmia 200 000 tonnellate di CO₂ all'anno e fornisce un contributo prezioso agli obiettivi di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, perseguiti dalla Confederazione. Nell'ottica di tale politica, il traffico merci rappresenta pertanto un elemento centrale.

Al contempo FFS Cargo accoglie con favore le opzioni per un più ampio margine d'azione imprenditoriale, che le consentirebbero di rafforzare le cooperazioni con partner idonei per relazioni d'affari a più lungo termine – come nel traffico combinato interno, che approfitta dei rispettivi punti di forza delle modalità di trasporto su strada e su rotaia. La Confederazione e i Cantoni devono rafforzare la ferrovia prevalentemente tramite investimenti in impianti e innovazioni. Inoltre devono prevedere la messa a disposizione di capacità infrastrutturali per il traffico merci. Con le modifiche di legge promosse dalla mozione, la Svizzera ha l'opportunità di rafforzare in maniera sostanziale il sistema generale del traffico merci: nuove condizioni quadro garantiranno infatti una sicurezza dell'approvvigionamento elevata ed efficiente, offrendo una buona base per gestire il traffico merci su rotaia in maniera finanziariamente proficua. FFS Cargo sostiene con forza il traffico interno. Per ora, una sua privatizzazione non è un'opzione contemplata dalle FFS.

Il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) è un progetto importante anche per il traffico merci su rotaia. Il progetto FAIF e il corridoio di 4 metri per il San Gottardo rappresentano per FFS Cargo due modelli importanti, in grado di assicurare un traffico merci efficiente e adeguato al mercato anche a lungo termine.

Infrastruttura.

Tre reti – un sistema perfetto.

FFS Infrastruttura assicura che passeggeri e merci viaggino ogni giorno sicuri e in buone mani. Un compito per cui è necessario non solo garantire lo sfruttamento, la gestione e la manutenzione ottimali della rete ferroviaria, energetica e di telecomunicazione, ma anche ampliarla in funzione della domanda. Nel 2012 sono state create le condizioni indispensabili affinché le FFS possano affrontare nel modo migliore gli anni a venire.

Dopo un'intensa fase dibattimentale, alla fine di settembre 2012 il Parlamento ha approvato la Convenzione sulle prestazioni tra Confederazione e FFS per gli anni dal 2013 al 2016. L'accordo è di enorme importanza per le FFS, in quanto getta le basi per la sicurezza, la qualità e l'efficienza della rete ferroviaria. Con il limite di spesa della nuova convenzione e l'aumento dei prezzi delle tracce da parte della Confederazione, FFS Infrastruttura disporrà di più mezzi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente e per le misure di ampliamento ed eliminazione dei problemi più urgenti. Gli incrementi dell'efficienza potenzieranno ulteriormente l'effetto dei mezzi a disposizione.

Che valga la pena di aumentare i fondi è stato dimostrato dal rapporto sullo stato della rete pubblicato nel 2012. Sin dal 2009 FFS Infrastruttura stila un rapporto annuale volto a fare trasparenza sullo stato e sullo sviluppo degli impianti della rete ferroviaria, energetica e di telecomunicazioni. Il risultato delle analisi evidenzia che lo stato generale della rete è buono e che la necessità di recupero – una condizione che si crea quando gli impianti sono stati sfruttati oltre la loro normale vita utile economica e di esercizio – si mantiene su livelli stabili. Anche quest'anno il rapporto è stato pubblicato su Internet, così che lo stato della rete non ha mai goduto di maggiore trasparenza.

Risultato complessivo migliore grazie a Energia.

Anche nel 2012 la rete delle FFS è stata sottoposta a un utilizzo intensivo: il numero di tracce-chilometro (trkm) percorse è aumentato del 0,3 per cento attestandosi a 165,6 mio. Quotidianamente su ogni binario principale delle FFS sono transitati in media 96,7 treni (2011: 96,3), lo 0,4 per cento in più rispetto all'anno precedente. Mentre nel traffico viaggiatori la domanda di tracce è aumentata nel 2012 del 1,2 per cento portando il totale a 138,3 mio di trkm, quella del traffico merci ha subito una flessione del 4 per cento scendendo a 27,3 mio di trkm.

Nel 2012 FFS Infrastruttura ha registrato un risultato di segmento di CHF 37,1 mio (2011: CHF 72,4 mio), un valore

riconducibile a un risultato eccezionalmente positivo di ben CHF 81,5 mio (2011: CHF 25,4 mio) nel settore d'attività Energia. Questo risultato è la conseguenza dei rincari dei prezzi della corrente di trazione dal 1° gennaio 2012 e di due fattori straordinari, cioè una maggiore produzione derivante da flussi idrici eccezionali e lo scioglimento di un accantonamento. Il settore d'attività Rete ha realizzato un risultato di CHF -44,4 mio (2011: CHF 47,1 mio). I ricavi da traffico sono aumentati del 2,5 per cento a CHF 904,9 mio, e anche nel 2012 FFS Infrastruttura ha ricevuto da FFS Immobili pagamenti compensativi pari a CHF 150 mio. Sono stati eseguiti lavori di manutenzione aggiuntivi per CHF 66 mio, il 14 per cento in più rispetto al 2011.

Procedono gli incrementi dell'efficienza.

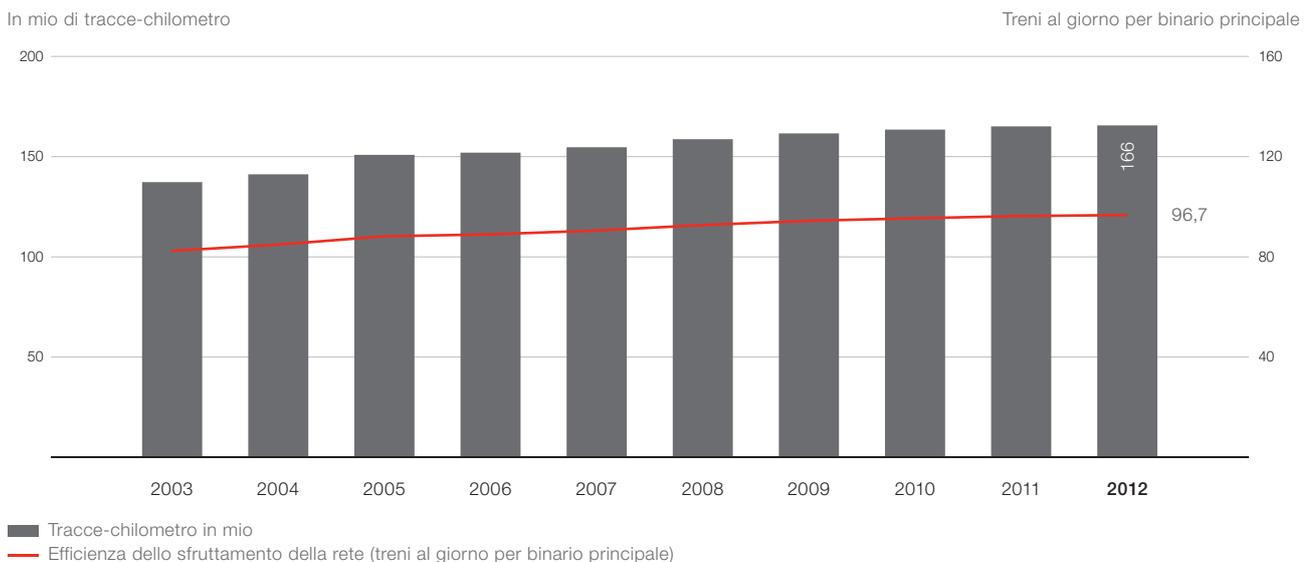
Nel 2012 FFS Infrastruttura ha realizzato incrementi dell'efficienza pari a CHF 186 mio (2011: CHF 128 mio). Nell'ambito del programma «Incremento dell'efficienza di Infrastruttura», la Divisione attuerà entro il 2016 misure volte ad alleggerire ogni anno il conto economico e degli investimenti di CHF 250 mio

Un valido esempio è quello del cosiddetto concetto d'intervallo, inteso a pianificare le esigenze costruttive di una rete sfruttata intensamente in modo che gli sbarramenti temporanei dei binari per interventi di manutenzione e rinnovo («intervalli») possano essere sfruttati in maniera ottimale e ridotti al minimo. Nel 2012 il concetto d'intervallo è stato testato nel quadro di un progetto pilota: per quattro sezioni di tratta gli interventi di manutenzione si sono concentrati in finestre temporali di 8 ore, mentre per altri tre progetti sono stati applicati intervalli standard di 10 ore o esercizi ininterrotti a semplice binario. Questa soluzione permette un impiego più efficiente di macchine e personale, abbatte i costi e riduce il numero di intervalli necessari. Dati i risultati positivi ottenuti, nei prossimi anni il concetto sarà esteso gradualmente all'intera rete.

Nel 2012 sono stati rinnovati 160 chilometri di strada ferrata (2011: 150 chilometri). Intensificare le opere di manutenzione ha consentito di ridurre da 36 a 35 il numero dei tratti di rallentamento non pianificati dovuti alle condizioni dell'infrastruttura.

Attualmente FFS Infrastruttura possiede circa 2102 veicoli su rotaia, impiegati principalmente per la costruzione e la riparazione degli impianti dell'infrastruttura, il servizio di manovra e l'intervento in caso di perturbazioni, ad esempio con treni di spegnimento e salvataggio. Molti di questi sono ormai giunti al termine della loro vita utile, o lo saranno nei prossimi anni. È

Tracce-chilometro ed efficienza dello sfruttamento della rete.



quindi evidente che il parco non soddisfa più gli attuali standard in termini di tecnica, sicurezza e sostenibilità ambientale. Per questo nel 2012 le FFS hanno deciso di stanziare CHF 606 mio per modernizzare, rinnovare e ampliare nei prossimi anni la flotta dei veicoli su rotaia di Infrastruttura.

Oltre ad affrontare un rinnovamento, il parco veicoli sarà anche più verde: al posto delle locomotive con motore diesel a funzionamento continuo le FFS impiegheranno per la maggior parte veicoli ibridi con trazione elettrica e diesel, così da ottenere una riduzione sostenibile delle emissioni di CO₂.

Qualità e sicurezza nel traffico ferroviario.

Dalla fine del 2016 l'intero traffico ferroviario delle FFS sarà gestito da quattro centrali d'esercizio con sede a Losanna, Olten, Pollegio e Zurigo Kloten. Il percorso verso questa nuova era della gestione dell'esercizio sarà cadenzato da altri obiettivi intermedi. L'allestimento della Centrale d'esercizio Est presso l'aeroporto di Zurigo iniziata a fine 2011 è proseguito con l'integrazione perfettamente riuscita di due centri di telecomando. La prima delle due sale comando è già interamente occupata. A Pollegio si sono conclusi i lavori di costruzione grezza per la Centrale d'esercizio Sud. Nella Centrale d'esercizio Ovest di Losanna è stato invece portata a termine la realizzazione dei

cosiddetti livelli di sicurezza. A Olten i lavori di costruzione per la Centrale d'esercizio Centro sono iniziati a luglio 2012.

La gestione centralizzata del traffico offre numerosi vantaggi, poiché permette di riunire il monitoraggio degli impianti e il coordinamento degli interventi tecnici in caso di perturbazione. Malgrado lo sfruttamento sempre crescente della rete, ciò consentirà di incrementare sia la produttività, sia la qualità in termini di puntualità, garanzia delle coincidenze e informazione ai clienti. Dopo il record registrato nel 2011 per quanto riguarda la puntualità dei clienti, nel 2012 le FFS hanno fornito solo la terza migliore prestazione dall'inizio della misurazione nel 2008. La flessione dall'89,8 (2011) all'88,0 percento (2012) è da ricondursi principalmente all'ondata di freddo di febbraio e alle nevicate di dicembre, in seguito alle quali si sono moltiplicati i guasti. Corresponsabili di questo risultato sono anche le tre interruzioni della linea del San Gottardo e un aumento degli infortuni. Veramente degno di essere festeggiato è invece il record registrato sul fronte della garanzia delle coincidenze, se si considera che nell'anno in esame le FFS hanno garantito il 98,3 percento delle possibili coincidenze (2011: 97,7 percento).

La Svizzera è all'avanguardia in tema di impianti di controllo dei treni (ICT). Sull'intera rete ferroviaria FFS, infatti, sono attualmente in funzione 138 impianti ICT che svolgono automaticamente e ventiquattr'ore su ventiquattro una serie di funzioni di

controllo sui treni in corsa. Da maggio 2012 le reti ICT di FFS e BLS sono completamente collegate tra loro e con il centro d'intervento ICT delle FFS di Erstfeld. Il ponte tecnico creato dalle due imprese consente una sorveglianza ininterrotta dei treni sull'intero percorso nei confini nazionali. In caso di allarme il centro d'intervento che funge da punto di contatto centrale agisce tempestivamente con le necessarie misure di esercizio.

Le FFS investono da anni nell'ampliamento e nello sviluppo dei sistemi di controllo dei treni. Tutti i segnali della rete FFS percorsi con una velocità superiore a 40 km/h sono dotati di almeno un sistema di protezione puntuale (Signum). Nel frattempo quasi un terzo dei segnali principali è stato completato

con un sistema di sorveglianza della velocità (ZUB) che garantisce che il treno non acceleri mai oltre un certo limite e possa quindi arrestarsi in tempo davanti a un segnale disposto su fermata. Già nel 2011 la Direzione del Gruppo ha deciso di investire altri CHF 50 mio nella protezione dei treni, dotando altri 1700 segnali di un sistema di sorveglianza della velocità – una pietra miliare per una sicurezza ancora maggiore sulla rete. Entro la fine del 2017 l'attuale protezione dei treni sarà completamente sostituita dalla tecnologia standardizzata a livello europeo «European Train Control System» (ETCS). L'ETCS faciliterà l'accesso alla rete per il traffico transfrontaliero e costituirà la base per un esercizio ancora più sicuro ed efficiente. In luglio

Migliorare l'accesso alla ferrovia.

Nei prossimi anni gli accessi alla ferrovia saranno il primo punto all'ordine del giorno per FFS Infrastruttura. Entro il 2040, nelle 70 stazioni con il più alto tasso di crescita il numero di viaggiatori aumenterà dal 40 al 140 per cento, in particolare nelle ore di punta.

Gestire efficacemente questi enormi flussi di persone metterà a dura prova le FFS. Secondo il rapporto sullo stato della rete, nel 2012 è stato necessario intervenire in ben dodici stazioni per ampliare gli impianti destinati al pubblico quali marciapiedi e sottopassaggi. Per migliorare la disponibilità di spazio nel breve periodo sarà possibile adattare le strutture esistenti all'interno delle stazioni. A medio e lungo termine si renderanno tuttavia necessari lavori di modifica e ampliamento. Le misure volte a migliorare il flusso di persone dovranno essere accompagnate da notevoli sforzi per l'attuazione della legge sui disabili. Un audit commissionato con sostegno dall'esterno definirà priorità e dettagli. I risultati saranno disponibili nel corso del 2013. A medio e lungo termine potrebbe emergere una maggiore necessità d'intervento nell'ambito dell'accesso alla ferrovia, tanto da determinare un incremento complessivo del fabbisogno di risorse di CHF 2-3,5 mia entro il 2040.

Le FFS sono intenzionate a utilizzare nel miglior modo possibile gli impianti già esistenti e a pianificare in funzione del fabbisogno quelli futuri. Premessa indispensabile è disporre di dati affidabili sul comportamento delle persone nelle stazioni: con quale velocità si spostano? Di quanto spazio hanno bisogno? Quali sono i punti in cui si muovono, sostano o aspettano? Il Politecnico federale di Losanna è impegnato da anni in progetti di ricerca e sviluppo incentrati sui flussi di persone. Per questo le FFS si avvalgono della sua collaborazione per studiare più approfonditamente il comportamento dei viaggiatori. La ricerca si basa su misurazioni con sensori di movimento nelle stazioni di Losanna e Basilea. Su questi dati le FFS baseranno poi i piani e gli interventi da mettere in atto.

del 2012, ad Airolo, le FFS hanno messo in funzione la prima delle circa 11 000 postazioni ETCS migrata all'ETCS Level 1 Limited Supervision. Sono inoltre in pieno svolgimento i preparativi per la messa in funzione dell'ETCS Level 2 sulla linea del San Gottardo e nella valle del Rodano. Con questo sistema la sicurezza aumenterà ulteriormente poiché la velocità dei treni potrà essere sorvegliata in permanenza lungo l'intero percorso.

Ancora più energia rinnovabile.

Che si tratti della corrente di trazione che scorre attraverso le linee di contatto o della corrente domestica che alimenta stazioni, uffici e negozi, l'elettricità riveste un ruolo fondamentale per le FFS. La rete energetica dell'azienda è costituita da sei centrali idroelettriche di proprietà, sette convertitori di frequenza e partecipazioni in centrali elettriche partner, una rete di elettrodotti di 1854 chilometri e 60 sottocentrali. Questa rete energetica a livello nazionale garantisce una sufficiente quantità di corrente di trazione anche nei periodi di massimo consumo. Nel 2012 sono stati acquistati 2410 gigawattore di corrente di trazione.

Nei prossimi anni le FFS amplieranno continuamente l'offerta e per questo necessiteranno di un'energia di picco maggiore nelle ore di punta e nei picchi causati dall'orario cadenzato. Un aumento del fabbisogno che l'azienda intende coprire con energia rinnovabile. Nel gennaio del 2013 è entrato in vigore un contratto di fornitura con la centrale idroelettrica di Kembs (Francia) che porterà la quota di energia rinnovabile dall'attuale 75 all'80 per cento. La partecipazione nella centrale di ripompaggio-turbinaggio di Nant de Drance in Vallese permetterà di coprire il crescente fabbisogno di energia di picco fino ad oltre il 2030. La centrale è in fase di costruzione ed entrerà in funzione nel 2017. Poiché parte della produzione di Nant de Drance (150 megawatt) non sarà utilizzata dalle FFS prima del 2032, nel 2012 l'azienda ha stipulato un contratto di 15 anni con la società norvegese Statkraft per cederle l'energia inutilizzata.

Zurigo: è partito il countdown.

Con il passante di Zurigo le FFS daranno un nuovo volto all'asse ovest-est della rete ferroviaria nazionale. Lungo 9,6 chilometri, questo straordinario «bypass» attraverserà la città disegnando un grande arco che congiunge Altstetten a Oerlikon passando per la stazione centrale. Perno del progetto è la nuova stazione di transito della Löwenstrasse, posta sotto i binari da 4 a 9 della stazione centrale stessa. Degli ampliamenti beneficeranno sia le 400 000 persone che affollano ogni giorno questo importante

nodo ferroviario che i viaggiatori dell'intero Paese, poiché consentiranno di allargare l'offerta nel traffico a lunga percorrenza e, nel lungo periodo, di ridurre anche di 30 minuti i tempi di percorrenza tra Svizzera occidentale e orientale.

Al termine del quinto anno di lavori, le opere di costruzione per il passante di Zurigo procedono nel pieno rispetto delle tempistiche e delle previsioni finanziarie. Finora è stato utilizzato circa l'80 per cento dei CHF 2,031 mia di investimenti totali. Terminati i lavori di costruzione grezza nella stazione della Löwenstrasse e nella galleria del Weinberg, le FFS hanno già dato il via all'installazione degli impianti di tecnica ferroviaria. A Oerlikon è stato inaugurato il cantiere di ampliamento della stazione. Tra Altstetten e la stazione centrale è in corso la costruzione dei due viadotti a binario unico che permetteranno l'uscita dalla stazione della Löwenstrasse in direzione ovest.

Movimento sull'asse nord-sud.

A fine 2016 entrerà in servizio la galleria di base del San Gottardo (GbG), la più lunga del mondo e cuore pulsante dell'asse ferroviario nord-sud. L'inaugurazione della galleria di base del

—
1700 segnali dotati di un sistema di sorveglianza della velocità sono una pietra miliare per una sicurezza ancora maggiore sulla rete.
—

Ceneri (GbC) a fine 2019 completerà la Nuova ferrovia transalpina (NFTA). Le due gallerie saranno gestite dalle FFS, che potranno così definire l'offerta per il traffico viaggiatori e merci. La GbG e la GbC ridurranno le distanze tra gli abitanti del nord e del sud della Svizzera e formeranno una ferrovia di pianura attraverso le Alpi che renderà più efficiente il trasporto di merci.

Affinché i clienti possano sfruttare appieno i vantaggi delle due gallerie di base, le FFS amplieranno anche le tratte di accesso. Nel 2012 si è quindi provveduto a concretizzare i relativi progetti e a creare l'organizzazione di esercizio, mantenimento e intervento. Entro il 2020 le FFS perfezioneranno l'orario e le offerte per i viaggiatori sull'asse del San Gottardo secondo un piano di sviluppo in tre fasi. Su incarico dell'Ufficio federale dei trasporti stanno inoltre elaborando un progetto di

massima per ampliare l'asse nord-sud, che si trasformerà così in un corridoio da 4 metri. Questo consentirà il trasporto di semirimorchi con un'altezza agli angoli di 4 metri e accrescerà la quota di mercato delle ferrovie nel traffico merci transalpino, come previsto dal mandato costituzionale.

Grandi opere ad ovest e a sud.

Con la costruzione del collegamento Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), dal 2017 le FFS saranno in grado di contribuire alla mobilità ecocompatibile nella regione del lago Lemano e alla realizzazione della rete celere franco-valdo-ginevrina. Un anno dopo l'inaugurazione i lavori sono in linea con la tabella di marcia nella maggior parte dei settori. Nel marzo del 2012, dopo quasi quattro anni, si è conclusa la procedura per la licenza di costruzione. Il Tribunale federale ha respinto tutti i ricorsi pendenti, dando il via libera definitivo al progetto.

Al confine tra Ticino e Lombardia nascerà una seconda linea transfrontaliera, la Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV), che collegherà Bellinzona, Lugano, Chiasso, Como e Varese, formando una nuova linea diretta tra il Ticino e l'aeroporto milanese di Malpensa. In numerosi cantieri posti sul territorio svizzero sono in corso i lavori di genio civile. I lavori di ampliamento della stazione FFS di Mendrisio si sono conclusi nel 2012. Sul fronte svizzero, quindi, nulla dovrebbe ostacolare la messa in esercizio con il cambio di orario di dicembre 2014.

La sfida di Léman 2030.

Il previsto sviluppo della rete ferroviaria nella regione lungo le rive del lago Lemano rappresenta una grande sfida. Elemento cardine di «Léman 2030» è l'ampliamento dei nodi di Ginevra e Losanna. Molti i punti in cui si interverrà per allargare gli impianti ferroviari. A Losanna le parti coinvolte – abitanti, Città, Cantone e FFS – hanno trovato un accordo comune su una serie di misure, ad esempio indennizzi e contributi per il trasloco.

A Ginevra i principali soggetti coinvolti, ossia Cantone, città, Ufficio federale dei trasporti e FFS, hanno concordato a fine 2012 di commissionare una perizia indipendente che stabilisca se la stazione debba essere ampliata costruendo in superficie o sotto terra. Su questa base, nella primavera del 2013 saranno in grado di decidere di comune accordo quale variante adottare.

Una strada ancora in salita.

In futuro anche FFS Infrastruttura dovrà nuovamente confrontarsi con il prevedibile assottigliarsi dei fondi pubblici e le cre-

scenti aspettative di Stato, società e clienti. La strategia elaborata nel 2012 per rispondere a queste sfide contiene le linee direttrici per i settori «Rete» ed «Energia» e per lo sviluppo organizzativo della Divisione. Obiettivo primario del dimensionamento della rete deciso da Infrastruttura sono le esigenze a lungo termine dei clienti del traffico viaggiatori e merci.

Absolutamente prioritari nel settore Energia sono una riduzione del 20 per cento del consumo di corrente entro il 2025 e l'abbandono dell'energia nucleare. Di fronte alla continua tendenza al rincaro della corrente di trazione, sono stati creati modelli volti a promuovere il risparmio energetico in cui il settore d'attività, gli impianti e la strategia energetica sono orientati a lungo termine.

A livello organizzativo si dovrà migliorare ancora sul fronte dell'orientamento alla clientela e al servizio e della cura dei rapporti con gli stakeholder, rafforzare il management della tecnologia e dell'innovazione e ottimizzare i processi. Con i committenti come principali stakeholder FFS Infrastruttura intrattiene già da tempo un dialogo continuativo.

L'attuazione di questa strategia richiederà ancora molto lavoro. Nel 2013 si procederà con i grandi progetti di costruzione come il passante di Zurigo o la galleria di base del San Gottardo in vista della loro messa in esercizio. Allo stesso tempo si dovranno tuttavia affrontare nuovi progetti finalizzati a garantire anche in futuro l'efficienza dell'esercizio, ad esempio gli accessi alla ferrovia (vedere il riquadro a pag. 39).

FFS Infrastruttura continuerà a impegnarsi per promuovere il programma di risparmio energetico e garantire l'energia idroelettrica, ad esempio con il progetto della centrale idrica ticinese del Ritom o il prolungamento della concessione della centrale dell'Etzel. Con il nuovo sistema di definizione dei prezzi delle tracce, i ricavi ottenuti dalle tracce aumenteranno rispetto al 2012, così che a partire dal 2013 sarà per la prima volta possibile garantire la copertura dei costi marginali ai sensi della legge federale sulle ferrovie. Malgrado ciò, per assicurare un finanziamento sostenibile dell'infrastruttura, nel 2013 FFS Infrastruttura sarà chiamata a conseguire o se possibile persino a superare gli incrementi dell'efficienza pianificati.

Per l'ambiente. Verso la sostenibilità.

Le FFS sono il principale fornitore di mobilità sostenibile in Svizzera. Chi viaggia in treno consuma in media un quarto dell'energia e produce un ventesimo di CO₂ rispetto a chi viaggia in auto. Percorrendo in treno la tratta Berna–Zurigo, ad esempio, occorrono 32 volte meno CO₂ e 10,2 litri in meno di benzina rispetto allo stesso tragitto in auto. Spostarsi in treno o fare trasportare le proprie merci su rotaia significa quindi aiutare l'ambiente. Le FFS hanno fatto loro il principio della sostenibilità sul piano ecologico inserendolo strategicamente tra i nove obiettivi del Gruppo, moltiplicando i loro sforzi in tema di risparmio energetico e protezione del clima e migliorando costantemente le loro prestazioni ambientali con la creazione di un management dell'ambiente esteso a tutto il Gruppo.

Il 2011 è stato un anno di grandi decisioni destinate a tracciare il corso della politica energetica svizzera. Il 2012, l'anno ONU delle energie rinnovabili, è trascorso all'insegna dello sviluppo di strategie energetiche sostenibili e dei primi passi verso la loro attuazione. Le FFS prendono molto seriamente il proprio ruolo di fornitore di mobilità sostenibile e hanno intensificato il loro impegno nel settore energetico.

La strategia della sostenibilità delle FFS.

Gli stakeholder e la Confederazione in quanto proprietaria delle FFS si aspettano che l'azienda agisca in maniera responsabile sul piano ecologico, incrementando così il proprio valore. Per le FFS, la strategia della sostenibilità adottata nel 2010 è la base di partenza per la creazione di valore aggiunto in favore dell'ambiente, dei nostri clienti, della società e dell'azienda.

Decise a migliorare le proprie prestazioni ambientali, le FFS si sono poste obiettivi ambiziosi nell'ambito di questa strategia, avviando estesi programmi di misure nel campo del risparmio energetico e della protezione del clima. Nel 2012 il programma di risparmio energetico introdotto a livello aziendale già nel 2008 è stato notevolmente ampliato, tanto da dare vita a una nuova organizzazione. In questo modo le FFS intendono contribuire all'attuazione della Strategia energetica 2050 della Confederazione. Con la propria strategia energetica, approvata in maggio dal Consiglio d'amministrazione, si sono poste l'obiettivo di ridurre entro il 2025 l'attuale quota di energia nucleare. Il maggiore fabbisogno futuro derivante dall'ampliamento dell'offerta dovrà quindi essere coperto con energie rinnovabili.

Parallelamente al programma di risparmio energetico, le FFS stanno attuando il loro programma per la protezione del clima, con il quale puntano a ridurre del 30 per cento entro il 2020 le emissioni di CO₂ rispetto ai livelli registrati nel 1990. Gli obiettivi di risparmio energetico e di riduzione di CO₂ fissati per il 2012 sono stati raggiunti e persino superati. Nel quadro della strategia di sostenibilità ambientale si inserisce anche un sistema di management dell'ambiente applicato a livello di Gruppo. Il conferimento della certificazione ISO 14001 a FFS Cargo è uno degli importanti progressi compiuti nel 2012. Per il 2013 le FFS si sono prefisse l'obiettivo di rivedere la strategia della sostenibilità nelle tre dimensioni ambiente, società ed economia e di ampliare il programma di interventi.

Risparmiare energia, reperire energie rinnovabili.

Le FFS hanno portato il loro programma di risparmio energetico ad un livello ancora superiore. Grazie a ulteriori provvedimenti

nel settore degli edifici e degli impianti di tecnica ferroviaria sono infatti riuscite a superare l'obiettivo fissato per il 2012, incrementando l'efficacia delle misure di risparmio energetico da 145 gigawattora (2011) a 183 gigawattora l'anno. Ciò corrisponde al consumo medio di circa 45 000 famiglie.

Straordinariamente ambiziosi, gli obiettivi della nuova strategia energetica delle FFS potranno essere conseguiti solo con un ampio spettro di provvedimenti che dovranno coinvolgere la tecnica, il comportamento e l'offerta. Con l'introduzione della guida adattiva (ADL) sull'intera rete a partire dal 2014, le FFS intendono razionalizzare l'esercizio ferroviario riducendo così i consumi energetici. Il sistema ADL attinge alle strategie di guida calcolate traducendole quindi in raccomandazioni facilmente attuabili che vengono trasmesse al macchinista direttamente nella cabina. In questo modo si evitano soste inutili, si migliora la stabilità dell'orario e si promuove uno stile di guida efficiente. Dopo il successo delle corse di prova eseguite nel 2012 sulla linea Olten-Basilea, l'introduzione graduale inizierà nel 2013.

La ferrovia utilizza due tipi di corrente: la corrente ferroviaria con una frequenza di 16,7 Hertz e la corrente trifase o domestica con 50 Hertz. Per l'esercizio ferroviario le FFS e le ferrovie da esse servite consumano ogni anno circa 2400 gigawattora, pari al consumo medio annuo di circa 600 000 famiglie. Lo

Con la loro strategia le FFS intendono eliminare l'attuale quota di energia nucleare entro il 2025.

scorso maggio il Consiglio d'amministrazione ha stabilito che al più tardi a partire dal 2025 i treni delle FFS dovranno utilizzare esclusivamente corrente da fonti rinnovabili. In vista di questa nuova scadenza l'azienda potenzia quindi il suo programma di risparmio energetico e promuove le energie rinnovabili.

I nuovi e più ambiziosi obiettivi prevedono entro il 2025 una riduzione del fabbisogno di energia rispetto ai consumi del 2010. Il risparmio che si intende conseguire è di 600 gigawattora e corrisponde quindi alla quota attuale di energia nucleare utilizzata come corrente di trazione. Nei prossimi anni le FFS dovranno acquistare ancora più corrente. Da un lato infatti si assiste a un calo della produzione, poiché diversi Cantoni hanno inasprito le disposizioni in materia di deflussi residuali nelle loro concessioni. Dall'altro, l'ampliamento dell'offerta dovuto al pas-

Consumo di energia e relative emissioni di CO₂ delle FFS.

Quote del consumo di energia

Quote delle emissioni di CO₂

Corrente di trazione
 Consumo di corrente edifici e impianti
 Diesel per trazione ferroviaria
 Riscaldamento degli edifici
 Carburante (senza trazione)

sante di Zurigo e alla galleria di base del San Gottardo determinerà un fabbisogno di energia ancora più grande. Le FFS copriranno questo maggior fabbisogno (circa 400 GWh) al 100 per cento con energia rinnovabile acquistando corrente proveniente da progetti sicuri ed economicamente efficienti che utilizzano energia idrica ed eolica. Grazie alla grande disponibilità idrica, già nel 2012 circa l'83,5 per cento della corrente ferroviaria proveniva da centrali idroelettriche. Dal 2013 sarà garantita una quota minima dell'80 per cento anche in anni di minor produzione, grazie a un contratto di fornitura sottoscritto nel gennaio 2012 con la società francese Electricité de France SA (EDF) per la corrente ricavata dalle acque del Reno nella centrale di Kembs. Le FFS stanno inoltre rinnovando le proprie centrali idroelettriche, ampliando le capacità e collegandole alla rete a 50 Hertz. L'elettricità prodotta e immagazzinata servirà a coprire il fabbisogno di corrente sia ferroviaria che a 50 Hertz. Per garantire una maggiore sicurezza di approvvigionamento la rete di trazione sarà inoltre meglio collegata alla rete a 50 Hertz.

Le FFS hanno esaminato i loro edifici più grandi e tutti quelli di nuova costruzione per verificare la possibilità di installare impianti fotovoltaici sui tetti. Oltre agli impianti già esistenti a Berna Aebimatt, il 19 dicembre 2012 è stato inaugurato a Zurigo un nuovo impianto che, con una superficie di 1676 metri quadrati e una potenza di 244 chilowatt, produce ogni anno

244000 chilowattora di energia solare. Entro la fine del 2013 sul tetto della nuova sede delle FFS di Berna Wankdorf e del nuovo impianto di manutenzione di Zurigo Herdern nasceranno altri due nuovi impianti solari di grandi dimensioni.

Ridurre le emissioni di CO₂ e proteggere il clima.

Le FFS emettono in totale 130000 tonnellate di CO₂ all'anno, provenienti in gran parte dal riscaldamento degli edifici. Per questo concentrano le loro misure di protezione del clima su edifici e impianti. Le intese sugli obiettivi strette dalle FFS con l'Agenzia dell'energia per l'economia permettono all'azienda di sfruttare importanti sinergie per rendere l'esercizio e gli impianti più ecologici ed efficienti dal punto di vista energetico.

Per le nuove costruzioni e i risanamenti FFS Immobili punta su provvedimenti in grado di aumentarne considerevolmente l'efficienza energetica. Come membro della Società Svizzera per un mercato immobiliare sostenibile (SGNI), nei grandi progetti quali l'Europaallee di Zurigo FFS Immobili applica i criteri del «sigillo di qualità per l'edilizia sostenibile» (DGNB). Questo sistema di certificazione garantisce che nello sviluppo dei progetti confluiscono integralmente e sistematicamente tutti e tre gli aspetti della sostenibilità, cioè quello economico, sociale ed ecologico. Le energie rinnovabili devono essere utilizzate ogni-

qualvolta sia ritenuto ecologico ed economicamente opportuno, come nel nuovo centro per i servizi di costruzione nel Kohlen-dreieck di Zurigo, che è stato realizzato nel rispetto dello standard Minergie ed è dotato di riscaldamento a pellet di legno.

Le FFS interverranno anche sulla flotta per ridurre le emissioni di CO₂. Entro la fine del 2013 FFS Cargo acquisterà 30 locomotive ibride Eem 923 e ridurrà di 4000 tonnellate l'anno le emissioni di CO₂. I corsi Eco-Drive per i macchinisti e i conducenti di veicoli stradali sono altri esempi di misure per il risparmio energetico e la protezione del clima. FFS Infrastruttura sostituirà le vecchie locomotive di manovra e i trattori a motore diesel del servizio lavori con moderni veicoli ibridi, riducendo le emissioni di CO₂ di circa 9000 tonnellate l'anno dal 2018.

Le FFS hanno superato l'obiettivo che si erano prefissate risparmiando nel 2012 12048 tonnellate di CO₂ (l'equivalente del consumo medio di 1800 famiglie).

Ampliare il sistema di gestione ambientale.

Le FFS attribuiscono grande importanza a una gestione coerente degli aspetti rilevanti per la sicurezza e a una tutela professionale dell'ambiente. In questa ottica hanno compiuto un ulteriore passo avanti verso l'obiettivo di introdurre entro il 2015 in tutto il Gruppo un sistema di gestione ambientale (UMS) conforme alla norma ISO 14001. Nel 2012 FFS Cargo ha otte-

—
 Non è possibile prevenire tutti gli eventi naturali. I macigni caduti a Gurtellen ne sono una drammatica testimonianza.
 —

nuto la certificazione del management dell'ambiente secondo ISO 14001 come parte del suo sistema integrato di management. L'intero sistema è stato ampliato e applicato contemporaneamente in due sedi pilota rappresentative, così da verificarne la perfetta idoneità pratica. Durante la certificazione gli auditori esterni hanno potuto attestare le elevate competenze tecniche dei collaboratori impiegati in loco. Il sistema di gestione ambientale verrà ora esteso gradualmente anche ad altre sedi. Il sistema di gestione ambientale che le FFS avevano implementato già nel 2010 a livello di Gruppo ha superato brillante-

mente la verifica cui è stato sottoposto nel 2012. La ricertificazione è prevista per il 2013. Anche FFS Infrastruttura e il settore Operating di FFS Viaggiatori sono certificati ai sensi della norma ISO 14001. FFS Immobili è intenzionata a ottenere la certificazione del proprio sistema di gestione ambientale nel 2013. Un sistema simile dovrà essere pronto e funzionante anche per la divisione Viaggiatori entro il 2015. Così le FFS realizzeranno il loro obiettivo ottenendo la certificazione a livello di Gruppo.

Promuovere la biodiversità.

Gli impianti di binari delle FFS confinano per circa 1000 chilometri con boschi, boschetti campestri e alberi isolati. Oltre a 4500 ettari di bosco, le FFS sorvegliano quasi 2700 ettari di scarpate e strisce di terreno erboso che costeggiano i binari per una lunghezza complessiva di circa 3100 chilometri. Grazie a una costante opera di manutenzione, le rotaie corrono per lunghe tratte fiancheggiando boschi dai margini perfettamente curati ed estese scarpate con una ricca varietà di specie. Le FFS intendono sfruttare appieno tutti gli strumenti a disposizione per promuovere la biodiversità, poiché le vaste superfici dell'Altopiano sono di massima importanza per la flora e la fauna.

Nell'aprile del 2012 il Consiglio federale ha approvato la Strategia Biodiversità Svizzera, incaricando così il DATEC di elaborare con i partner uno speciale piano d'azione entro l'estate del 2014. Le FFS sono coinvolte in questo processo e adegueranno la loro strategia di manutenzione ai nuovi requisiti. Concretamente sarà necessario adattare le attuali misure per la lotta ai neofiti (piante problematiche non autoctone), la promozione della biodiversità e la manutenzione degli habitat protetti (quali prati secchi, paludi o aree di deposizione delle uova degli anfibi).

Altrettanto importante è dare agli animali selvatici e agli anfibi la possibilità di spostarsi tra i vari habitat nonostante la presenza di ostacoli come i binari e le autostrade. Basti pensare alla tratta tra Rapperswil e Aarau, dove il tracciato ferroviario attraversa il corridoio faunistico «Suret», uno dei più importanti di tutto l'Altopiano. Poiché due dei sottopassaggi non sono utilizzati dagli animali selvatici, le FFS intendono ottimizzarli insieme alle aree adiacenti e renderli conformi alle esigenze della fauna, con un investimento di circa CHF 7,5 mio entro il 2013.

Protezione dai pericoli naturali.

Con un'attenta strategia le FFS perseguono la protezione dai pericoli naturali e dagli effetti dei cambiamenti climatici. 1170 dei circa 3000 chilometri complessivi della rete ferroviaria sono esposti a rischi naturali. I provvedimenti attualmente adottati in

termini di natura e rischi naturali hanno un costo annuo di circa CHF 51 mio. In questo ambito rientrano le costruzioni protettive, ma anche la manutenzione dei boschi di protezione, delle scarpate e delle fasce di sicurezza.

Per la prevenzione dei pericoli naturali le FFS utilizzano sistemi elettronici di sorveglianza e di allarme, la cui efficacia è stata dimostrata in occasione dello smottamento di novembre a Gurtellen. Con l'aiuto del georadar o dei dati satellitari, gli specialisti delle FFS sono in grado di rilevare i cambiamenti nel territorio o gli spostamenti di massi in punti particolarmente esposti e di seguirli con attenzione. Insieme ai controlli effettuati sul posto dai collaboratori delle FFS, queste innovative tecnologie sono tra le misure di protezione più sostenibili. È difficile

prevedere come il cambiamento del clima influirà in futuro sui rischi legati ai pericoli della natura. Per questo le FFS puntano su una gestione previdente di tali pericoli, ipotizzando i probabili scenari e anticipando le possibili conseguenze.

Malgrado la strategia attuata, non è certamente possibile prevenire tutti gli eventi naturali. I macigni caduti in marzo, giugno e novembre a Gurtellen provocando due vittime ne sono una drammatica testimonianza. Migliaia di metri cubi di roccia si sono staccati dalla parete e sono franati a valle. La messa in sicurezza dell'area ha richiesto l'uso di esplosivi e mesi di lavoro per l'attuazione di misure protettive, con gravi ripercussioni sulla viabilità. La rupe continua ad essere oggetto di un'attenta osservazione e i lavori di messa in sicurezza sono ancora in corso.

Partnership per l'ambiente.

Come fornitore di mobilità sostenibile le FFS permettono ai loro clienti di contribuire ancora più attivamente alla protezione del clima.

Affidando le sue merci alla ferrovia, Migros evita ogni anno 3000 trasporti con autocarro, riducendo così le emissioni di CO₂ di 190 tonnellate. Le FFS trasportano i container frigorifero dal centro di distribuzione Migros di Neuendorf SO a Gossau SG, dove i prodotti devono percorrere in autocarro solo i pochi chilometri che li separano dalle filiali.

Nell'aprile del 2012 FFS Cargo e myclimate hanno conferito per la prima volta il «prix éco». Premiando Holcim e Cartaseta hanno voluto riconoscere a queste due aziende il merito di avere limitato sensibilmente le emissioni di CO₂. Nel 2011 il trasporto su rotaia ha consentito di ridurre di 8400 tonnellate la CO₂ emessa e di evitare 341 000 trasporti in autocarro.

Le offerte Mobitool per i clienti commerciali e l'ecocalcolatore per i clienti privati permettono di calcolare l'impatto delle proprie abitudini di mobilità sull'ambiente.

Stringendo importanti partnership di trasporto le FFS hanno inoltre garantito la sostenibilità di grandi eventi quali lo Swiss Olympic Gigathlon, lo Swiss Energy and Climate Summit oppure lo Swiss Economic Forum. In occasione del Gigathlon, è bastato che i partecipanti viaggiassero con le ferrovie per ridurre di 57 tonnellate le emissioni di CO₂, cioè l'equivalente del consumo di oltre 24 000 litri di benzina.

Le FFS si impegnano inoltre attivamente come partner nella mobilità combinata, ad esempio con la partnership nell'offerta di bikesharing PubliBike e con Mobility.

Protezione contro i rumori e le vibrazioni.

Dal 2000 ha preso il via il programma di protezione fonica, con una serie di provvedimenti costruttivi e interventi tecnici sul materiale rotabile. Tutto sta procedendo secondo i piani e alla fine del 2012 la rete della FFS vantava complessivamente circa 200 chilometri di pareti antirumore. Questo provvedimento, insieme al risanamento del materiale rotabile, protegge così circa 140 000 persone da un livello di rumore eccessivo. Entro il 2015 circa 81 000 persone potranno inoltre godere della protezione di finestre insonorizzanti. Poiché il credito per il risanamento fonico non è stato sfruttato interamente per il progetto in corso, l'Ufficio federale dei trasporti attuerà una revisione della legge federale affinché i fondi disponibili siano utilizzati per ulteriori interventi in questo settore. Un importante provvedimento prevede il divieto di circolazione dei carri merci rumorosi sulla rete ferroviaria svizzera a partire dal 2020. Per quanto riguarda le imprese ferroviarie straniere, sarà necessario innalzare la tassa sul rumore per motivarle a rinnovare i propri carri merci con una tecnologia che ne riduca l'inquinamento acustico.

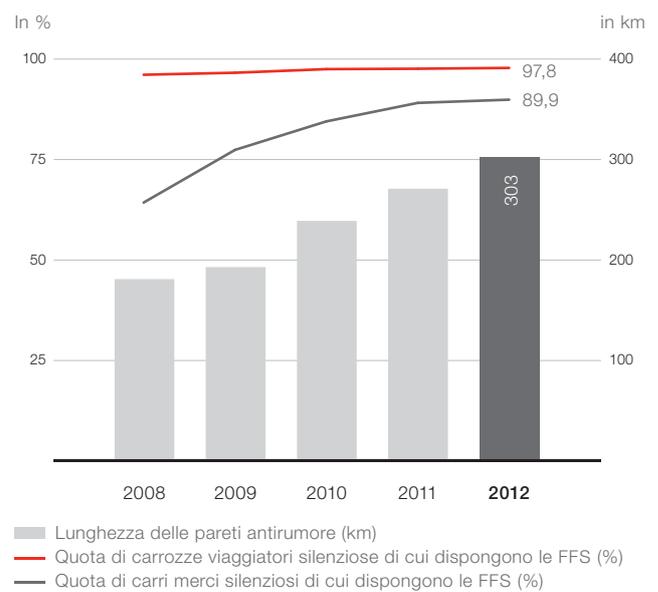
In tema di riduzione delle vibrazioni, le FFS stanno testando, nell'ambito di un progetto UE, diversi rivestimenti elastici posti sotto le traversine di una tratta ad alta densità di traffico su oltre 1000 metri di lunghezza alle pendici meridionali del Giura. I test sono volti a stabilire l'influenza del rivestimento sul binario e la sua capacità di attenuare le vibrazioni. I primi risultati evidenziano che i materiali ottengono l'effetto desiderato.

Rifiuti – un argomento dai numerosi risvolti.

Il problema dei rifiuti riguarda in ugual misura i clienti e le FFS. Nel 2012 le FFS hanno raccolto nelle stazioni e nei treni ben 38 717 tonnellate di spazzatura. Molti clienti con una solida coscienza ambientale non desiderano solamente viaggiare su treni più puliti, ma anche contribuire alla tutela dell'ambiente e alla raccolta differenziata dei rifiuti. Per andare incontro a questa esigenza e contrastare la tendenza sociale ad abbandonare ovunque i rifiuti, nel 2012 le FFS hanno condotto due campagne contro il littering. Durante la prima fase di marzo, in nove grandi stazioni sono stati installati contenitori per la raccolta differenziata di carta, PET, alluminio e rifiuti non riciclabili. La campagna faceva appello allo spirito di collaborazione dei clienti. In una seconda fase le FFS hanno dotato la stazione di Berna di un sistema esemplare di separazione dei rifiuti e di posacenere da terra, intensificando la comunicazione a tutti i livelli.

Già oggi le FFS riciclano 5910 tonnellate di carta, 174 di PET, 47 di vetro e 16 di alluminio. Con la raccolta differenziata nelle stazioni la quantità è destinata ad aumentare, mentre

Protezione contro i rumori.



saranno meno i materiali riciclabili a finire nell'inceneritore. Visto il successo del progetto pilota di Berna, le FFS prevedono di diffondere la raccolta differenziata dei rifiuti a livello capillare.

Il riciclo e lo smaltimento ecologico sono una priorità per le FFS, tanto che hanno dato il via a un progetto che verrà applicato a livello di Gruppo e permetterà di standardizzare e semplificare i processi e di abbreviare le vie di smaltimento. Il team addetto allo smaltimento consiglierà ad esempio ai responsabili dei progetti di costruzione come impiegare al meglio le risorse e garantire il riciclo e lo smaltimento ecologico dei rifiuti.

Accrescere ulteriormente il vantaggio ambientale.

Quale più grande azienda di trasporto di tutta la Svizzera, le FFS sono ben consapevoli della loro funzione esemplare e della loro responsabilità nei confronti dell'ambiente. I clienti apprezzano non solo l'offerta di trasporto delle FFS, ma anche l'elevata ecocompatibilità della ferrovia. Per questo le FFS si impegneranno anche in futuro per migliorare ulteriormente le proprie prestazioni ambientali in tutta l'azienda. Con questo spirito intendono quindi rielaborare la loro strategia della sostenibilità e moltiplicare i loro sforzi in materia di responsabilità sociale.

Per i collaboratori. Competitivi anche sul mercato del lavoro.

Interi anni con un basso tasso di natalità, carenza di specialisti: la situazione sul mercato del lavoro si fa sempre più critica. Una realtà alla quale le FFS reagiscono attingendo attraverso nuovi canali a importanti gruppi target per il marketing del personale, ridisegnando l'indirizzo strategico delle attività di formazione e perfezionamento e offrendo modelli e posti di lavoro in linea con i tempi. Un modo sicuramente efficace per attrarre collaboratori qualificati e sostenerli nel loro percorso di crescita all'interno delle FFS. Le cose migliorano continuamente con il tempo, come dimostra il fatto che il personale sia più soddisfatto, più coinvolto e più legato all'azienda rispetto al 2010.

Tre sono i punti fermi ai quali si ispira il settore Human Resources delle FFS. Primo: acquisire e formare quadri dirigenti competenti per affrontare con successo le sfide future. Secondo: poter contare in tutti i settori su collaboratori coinvolti e profondamente legati all'azienda che esprimono al meglio le loro capacità. E terzo: conquistare e mantenere un posto tra i dieci datori di lavoro più interessanti della Svizzera. È così che le FFS intendono accrescere il loro valore come impresa.

Le FFS si considerano un datore di lavoro moderno e socialmente responsabile e si impegnano quindi a preservare la salute e l'efficienza dei collaboratori affinché siano sempre all'altezza delle aspettative in aumento. Per incoraggiare e favorire la loro crescita professionale, l'azienda ha istituito un ampio programma di formazione e perfezionamento, affiancato inoltre da programmi speciali quali il mentoring per le donne, il Talent Program e il programma Trainee. Il Contratto collettivo di lavoro (CCL) assicura pari opportunità a tutti i collaboratori e offre condizioni di impiego all'avanguardia con interessanti benefici. Ciò consente alle FFS di migliorare la propria produttività e di tenere così testa alla concorrenza.

29 240 collaboratori di 93 nazionalità diverse.

Nel 2012 sono stati 29 240 i collaboratori che hanno prestato la loro opera nelle Divisioni, nei Settori centrali e nelle società affiliate delle FFS. Sia le FFS (+1,9 per cento) che le società affiliate (+6,0 per cento) hanno quindi impiegato più personale rispetto all'esercizio precedente. Nella divisione Viaggiatori (+1,0 per cento) l'aumento dell'organico dovuto al doppio presenziamento sui treni a lunga percorrenza e all'incremento del traffico ha interessato principalmente i settori Gestione del traffico e Operating. In seno a Infrastruttura (+3,9 per cento) le nuove assunzioni si sono concentrate nei settori Manutenzione e Progetti e hanno interessato la società affiliata Securitrans. Questo grazie all'aumento del volume di investimenti e ordini. Ha registrato un aumento anche l'organico dei Settori centrali (+23,2 per cento, 290 collaboratori) e della divisione Immobili (+2,1 per cento). Nei Settori centrali questo dipende soprattutto dal fatto che alcune delle posizioni dei settori Informatica e Finanze sono state trasferite dalle Divisioni al Gruppo. La divisione Immobili ha reclutato più personale nei settori Gestione, Diritti immobiliari nonché Qualità e Sicurezza. L'organico di FFS Cargo si è invece ridotto di un altro 4,2 per cento, come stabilito nel quadro di un'opera di risanamento pluriennale. In futuro l'organico delle FFS è destinato a diminuire. Un programma per la riduzione dei costi strutturali e amministrativi determinerà infatti un calo, soprattutto nei Settori centrali.

Entro il 2017 circa un terzo di tutti i collaboratori lascerà l'azienda per motivi di anzianità. Per questo motivo le FFS continueranno ad avere bisogno di giovani leve qualificate e specialisti ben formati, soprattutto nei ruoli legati alla tecnica ferroviaria, all'ingegneria e all'informatica, come pure tra i tecnici meccanici o elettronici e il personale impiegatizio. È in queste funzioni che le FFS ricercano personale.

Nel 2012 alle FFS hanno lavorato persone di 93 nazionalità diverse. L'età media alla fine dell'anno si attestava a 43,9 anni (2011: 43,7 anni). Il numero delle donne tra i collaboratori è salito al 15,8 per cento, segnando quindi un aumento di 0,7 punti percentuali. La presenza femminile tra i quadri è salita dall'8,8 al 10,2 per cento, mentre tra i quadri superiori è passata dal 15,1 al 17,0 per cento e tra i quadri base dal 6,3 al 9,6 per cento. Con il 10,4 per cento le donne sono invece meno rappresentate tra i quadri intermedi rispetto all'anno precedente (12,3 per cento). L'impegno delle FFS volto a incrementare la presenza di donne qualificate per le posizioni quadro e le carriere specialistiche sta quindi dando buoni frutti.

Il 10,3 per cento degli uomini e il 50,5 per cento delle donne che lavorano alle FFS sono occupati a tempo parziale. L'anno precedente le quote erano rispettivamente del 9,8 e del 51,0 per cento. Sempre più numerosi tra i posti offerti dalle FFS sono quelli che prevedono un grado di occupazione tra l'80 e il 100 per cento e che offrono così a candidati qualificati la possibilità di condurre uno stile di vita più flessibile. Un'esigenza di cui l'azienda tiene conto anche nella formazione: dall'ottobre del 2011 a Zurigo si tengono corsi a tempo parziale per macchiniste e macchinisti e dall'autunno del 2012 la stessa opportunità viene offerta anche nella Svizzera occidentale. In agosto del 2013 prenderà invece il via un corso di formazione a tempo parziale per agenti di scorta ai treni a Olten. La durata sarà di 18 mesi rispetto ai 12 mesi a tempo pieno, ma i partecipanti saranno impegnati solo per il 60 per cento del tempo. In questo modo le FFS rispondono all'esigenza, sempre più diffusa, di chi desidera dedicare più tempo alla vita familiare, a occupazioni accessorie o ai propri hobby.

Una politica del personale sostenibile e socialmente responsabile.

Le nuove leve sono una risorsa particolarmente preziosa per le FFS. Su loro incarico l'associazione per la formazione login ha inserito lo scorso anno 1337 apprendisti in otto tirocini professionali. Tra questi figuravano impiegati di commercio (707), apprendisti in settori quali tecnica (252), costruzione di binari (120), logistica (147), pulizia degli edifici (60) e informatica (32)

come pure in altre professioni (20). 782 formatori professionali hanno seguito da vicino gli apprendisti assistendoli direttamente sul posto di lavoro. Un vero successo, se si calcola che il 97 per cento degli apprendisti ha portato a termine il suo tirocinio. Per il futuro le FFS intendono incoraggiare un maggior numero di loro a intraprendere una carriera nell'azienda portando la quota dall'attuale 56 per cento al 70 per cento.

Le FFS offrono interessanti prospettive alle nuove leve. In una grande azienda come questa, infatti, i tirocinanti hanno modo di farsi un'idea dei diversi settori, ed entrando negli apprezzatissimi Junior Business Team possono assumersi da subito un certo grado di responsabilità. Terminato il tirocinio hanno la possibilità di sfruttare una buona rete di contatti con

elevata probabilità di trovare un impiego fisso in molti settori. A coloro che dopo la formazione non hanno ancora trovato un'occupazione il programma «Jobin» offre inoltre posti di praticantato a tempo determinato. In questo modo hanno la possibilità di dimostrare il loro impegno e candidarsi per i posti che si liberano durante il loro tirocinio.

Un confronto dei salari nel primo semestre dell'anno ha dimostrato che anche il trattamento economico offerto dalle FFS è decisamente concorrenziale sul mercato del lavoro. I collaboratori godono inoltre di interessanti prestazioni accessorie, ad esempio agevolazioni per l'uso dei mezzi di trasporto pubblico. Nel 2011 le FFS hanno introdotto un nuovo sistema retributivo in base al quale il salario corrisposto è commisurato

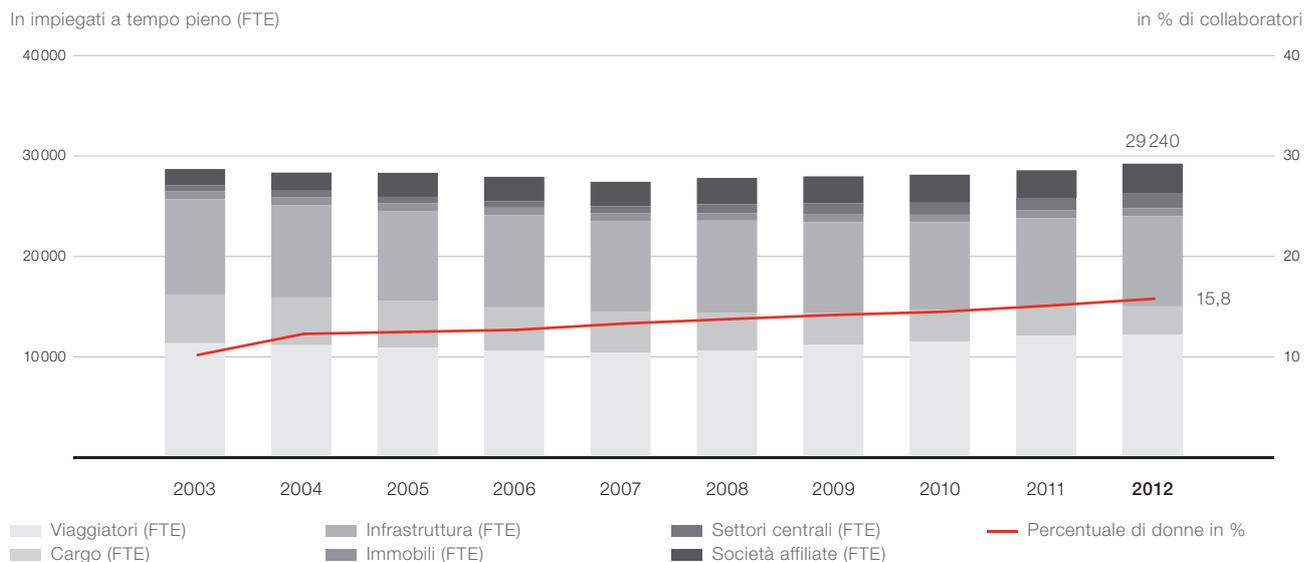
Un nuovo indirizzo strategico per le attività formative delle FFS.

Le FFS hanno deciso di modificare il modello delle proprie attività formative per meglio adattarlo alle reali necessità future. Una nuova unità di formazione centrale ha il compito di coordinare e seguire più da vicino tutte le attività formative, dai tirocini allo sviluppo dei quadri passando per i corsi di perfezionamento tecnico.

La nuova unità elabora i prodotti formativi operando in stretta collaborazione con le Divisioni, i Settori centrali e l'associazione per la formazione login, così da definire standard comuni e garantire insieme ai suoi interlocutori che le formazioni offerte rispondano ai requisiti del mercato del lavoro e alle esigenze delle FFS. Entro il 2015 le FFS subentreranno a login nella seconda formazione per macchinisti, accompagnatori di manovre e responsabili della circolazione dei treni. Da quel momento in poi l'associazione per la formazione si concentrerà quindi sui tirocini nell'ambito dei trasporti pubblici e sul ciclo di formazione «Specialisti TP».

Login stessa si trasformerà in una società anonima che le FFS amministreranno direttamente come azionista di maggioranza. È previsto che anche l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e le imprese di trasporto con il maggior numero di persone in formazione avranno una partecipazione. Tra di esse compaiono, oltre alle FFS, RhB, BLS e Swiss/Swissport. Una SA consentirà alle FFS e alle altre aziende coinvolte di specificare chiaramente il proprio fabbisogno formativo e di gestirlo in modo trasparente. Tutti i membri attuali potranno continuare ad usufruire come clienti delle offerte esistenti. Il nuovo modello aziendale di formazione sarà introdotto gradualmente tenendo conto delle formazioni in corso.

Collaboratori.



ai requisiti richiesti per ogni funzione e improntato a un'assoluta parità di trattamento tra uomo e donna. Dall'autunno del 2012 l'azienda partecipa inoltre al dialogo sulla parità salariale, un progetto promosso dalle parti sociali e dalla Confederazione, e verifica quindi che i propri salari rispondano ai principi della parità di trattamento.

Nel 2012 le FFS hanno aumentato la massa salariale dell'1 per cento e ripartito le risorse rimanenti in egual misura tra aumenti salariali generali e individuali. Un ulteriore 0,25 per cento è stato destinato a prestazioni straordinarie. Poiché da ottobre 2012 le FFS hanno incrementato del 2 per cento i contributi di risparmio alla Cassa pensione, le parti sociali hanno deciso di rinunciare agli aumenti salariali generali per il 2013.

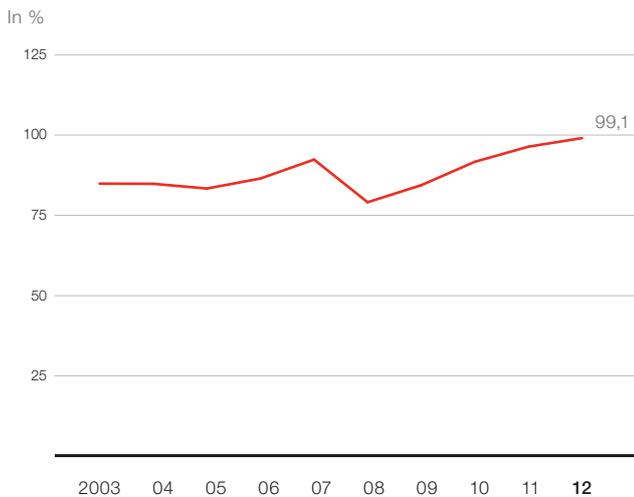
Per la trattativa salariale del 2013 le FFS hanno previsto misure individuali che ammontano complessivamente allo 0,75 per cento della massa salariale. Uno 0,5 per cento per l'evoluzione individuale dei salari e il restante 0,25 per cento come riconoscimento delle buone prestazioni dei collaboratori.

Che le FFS siano un'azienda appetibile sul mercato del lavoro è chiaramente dimostrato, oltre che dal numero e dalla qualità delle candidature, da diversi ranking. Tra il novembre del 2011 e il marzo del 2012 la società di consulenza Universum ha condotto un sondaggio tra oltre 9000 studenti per individuare quale fosse l'azienda più interessante per i diplomati delle scuole

universitarie svizzere. Gli ingegneri intervistati collocano le FFS tra i primi classificati, con un ottimo 6° posto. Riuscire a difendere la propria posizione nella top ten di questo corteggiatissimo gruppo professionale è indubbiamente un successo. Nell'ambito del settore IT e delle scienze naturali le FFS si sono piazzate nella top 20 (18° e 20° posto), mentre in quello delle scienze economiche rientrano nella top 30 (26° posto). In queste ultime sono tuttavia retrocesse di quattro posizioni, mentre nel settore IT addirittura di otto.

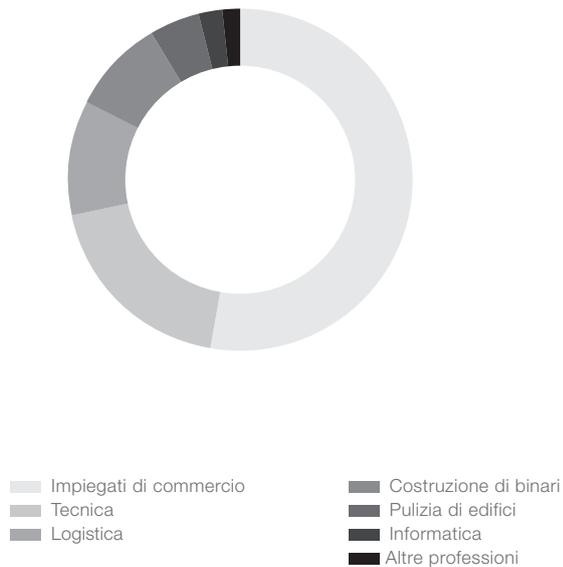
Tra gli studenti di economia aziendale, che non solo giudicano interessante l'azienda ma aspirano anche a lavorare al suo interno, le FFS hanno guadagnato 11 posizioni e si trovano ora al 23° posto. Merito di un marketing mirato presso le scuole universitarie, certamente, ma anche degli stage universitari e dei programmi Trainee. Solo lo scorso anno infatti sono stati ben 24 i trainee ad entrare nelle FFS, un numero senza precedenti. Ma non è solo sulle università che le FFS concentrano il loro interesse. Parallelamente ai sondaggi tra gli studenti l'azienda ha infatti condotto altre indagini volte a scoprire il suo livello di appetibilità tra i professionisti.

Grado di copertura della Cassa pensioni FFS.



Apprendistati alle FFS.

Quote su un totale di 1337 apprendisti nella media annuale 2012



Verso nuove realtà lavorative.

Il numero di collaboratori reclutati dalle FFS tramite inserzione sui mezzi stampati è ormai ridotto a un misero 7 per cento. È quindi importante che la pagina Internet delle offerte di lavoro trasmetta un'immagine prestigiosa dell'azienda. Presenti dallo

I collaboratori delle FFS sono chiaramente più soddisfatti rispetto a due anni fa.

scorso ottobre su Facebook con una pagina ufficiale dedicata alle carriere, le FFS sono una delle prime grandi aziende svizzere a percorrere questa strada. Inserendo il termine di ricerca «FFS Jobs Facebook» gli utenti possono mettersi in contatto direttamente e interattivamente con le FFS come datore di lavoro, farsi un'idea precisa della vita lavorativa dei collaboratori e ricevere consigli su come presentare la propria candidatura. La pagina bilingue offre anche informazioni sulle possibilità d'impiego presso le FFS.

Anche i canali ormai consolidati per il marketing del personale rimangono comunque importanti, così che le FFS continuano a partecipare ai principali eventi di reclutamento in Svizzera e all'estero. Non vanno inoltre dimenticate le campagne volte ad accrescere la visibilità dell'azienda sul mercato del lavoro. Per questo dalla fine di agosto le FFS pubblicizzano con enfasi ancora maggiore la loro immagine di azienda di formazione professionale e accompagnano con i propri affissi la nuova campagna globale login. Le assunzioni effettuate nel settore IT sono anch'esse il frutto di una campagna ben riuscita.

Anche nel cercare i collaboratori più adatti a coprire i ruoli richiesti l'azienda non si affida solamente al mercato del lavoro. Al contrario, pianifica le cose con largo anticipo. Una misura indispensabile se si pensa che occorrono sette anni di lavoro e di formazione continua affinché un apprendista possa diventare ingegnere, e che ogni anno, nei prossimi cinque anni, le FFS avranno bisogno di più di 100 nuovi ingegneri. Per questo l'azienda opera in stretta collaborazione con le scuole universitarie: nell'ottobre del 2012 ha dato il via al corso «CAS Ingegneria ferroviaria – Approfondimento strada ferrata» che si tiene presso la scuola universitaria professionale di Friburgo come attività parallela a quella professionale.

Sebbene ciò non si applichi a tutte le funzioni, sono circa 2000-3000 i collaboratori delle FFS che non sono legati ad una

sede fissa e possono scegliere già oggi con relativa flessibilità dove lavorare in certi giorni o in determinati orari. Ad esempio anche da casa o in viaggio, purché abbiano l'approvazione dei loro superiori. In questo modo le FFS si adeguano alle nuove tendenze della società e del mercato, contribuendo così a ridurre le emissioni di CO₂ e a migliorare la qualità della vita dei collaboratori. Questi vengono inoltre dotati di moderni strumenti

—
La Cassa pensioni è molto più solida e forte rispetto a qualche tempo fa. Per un risanamento duraturo, tuttavia, dovrà passare ancora qualche anno.
 —

IT quali smartphone, notebook e in alcuni casi anche iPad, e possono quindi godere di un accesso mobile alla rete aziendale. Entro la fine del 2014 tutti i collaboratori dovranno disporre di un collegamento digitale alle FFS. Anche coloro che operano nel servizio di costruzione esterno o nelle officine di manutenzione e che sino ad oggi erano sprovvisti di computer potranno usufruire ovunque si trovino di un semplice accesso a Internet, Intranet e posta elettronica.

Anche per gli edifici delle FFS sta per avere inizio una nuova era. Diverse migliaia di collaboratori attualmente distribuiti in più di dieci diverse sedi si sposteranno entro il 2014 nei nuovi grandi fabbricati amministrativi di Berna Wankdorf, Zurigo Altstetten, Olten e Losanna. Una soluzione che migliorerà sia la qualità dei posti di lavoro che l'efficienza degli edifici.

Più soddisfatti e più legati alle FFS.

Essere un datore di lavoro appetibile è un compito gravoso, ma ne vale sicuramente la pena. Non sono solo i ranking di istituti esterni a dimostrarlo, ma anche i risultati dei sondaggi tra il personale condotti dalle FFS. Il valore che misura l'impegno del personale e il suo senso di appartenenza alle FFS (commitment) è aumentato da 72 a 75 punti. Questa cifra indica, su una scala di 100 punti, con quanto impegno i collaboratori svolgono il loro incarico, se sceglierebbero nuovamente le FFS come datore di lavoro e se sono orgogliosi di far parte del loro organico. La certezza di contribuire con il proprio operato al conseguimento

degli obiettivi del Gruppo ha registrato un incremento ancora più marcato, passando da 75 a 81 punti.

I collaboratori delle FFS sono chiaramente più soddisfatti rispetto al 2010. Nel complesso la soddisfazione del personale è infatti aumentata di 4 punti su 100, raggiungendo così quota 62. Nei Settori centrali e nelle divisioni Immobili e Infrastruttura le valutazioni espresse dai collaboratori sono in linea con la media pluriennale. Nettamente al di sopra di questa si colloca invece il valore rilevato nella divisione Viaggiatori. In seno a FFS Cargo, che sta attraversando una difficile fase di risanamento, il valore è sceso e si trova ora al di sotto della media degli ultimi anni.

Notevolmente aumentata è inoltre la fiducia nella Direzione del Gruppo e nella direzione delle Divisioni e dei Settori centrali. Il netto peggioramento registrato nel 2010 (-8) è stato così recuperato. I 51 punti fatti registrare dalla Direzione del Gruppo si attestano al livello del 2006, e anche la fiducia che i collaboratori ripongono negli organi di direzione delle Divisioni e dei Settori centrali è aumentata rispetto a due anni prima. Questi risultati sono estremamente incoraggianti, oltre che un chiaro invito a proseguire su questa strada.

19 489 collaboratori, quindi il 74 per cento di tutti gli intervistati, hanno compilato il sondaggio tra il personale. Un vero record per le FFS. Il sondaggio che coinvolge tutti i collaboratori viene condotto ogni due anni. Nel 2013 le FFS riproporranno invece tre barometri della situazione saggiando ogni volta l'umore di 1000 collaboratori. Inoltre intervisteranno per la prima volta separatamente tutti i quadri dirigenti per approfondire le tematiche emerse dal sondaggio tra il personale del 2012.

Innovativi, sani e interessanti per il mercato del lavoro.

I collaboratori delle FFS non sono solamente più soddisfatti e coinvolti di quanto non lo fossero in passato, ma anche più innovativi. Sono i fatti a dimostrarlo, dal momento che nel 2012 ben nove team si sono aggiudicati il «Prix FFS». I miglioramenti da essi proposti permetteranno infatti di incrementare la sicurezza, la produttività o la qualità del lavoro. Se nel 2012 la nomina dei nove vincitori è stata il frutto di una selezione interna, per il Prix FFS 2013 saranno i team e i collaboratori stessi ad avanzare le proprie candidature. Una giuria valuterà poi tutte le idee in grado di influire positivamente su uno o più dei nove obiettivi del Gruppo, ad esempio sicurezza, finanze, soddisfazione dei clienti o sostenibilità sul piano ecologico.

Per assicurare una corretta attuazione dei miglioramenti introdotti le FFS hanno istituito una «hotline livello successivo» interna, che può essere chiamata in causa se i collaboratori

notano lacune sostanziali che non vengono affrontate e se il loro superiore o loro stessi non sanno a chi rivolgersi. La hotline è parte integrante del management della qualità centrale. È costantemente in contatto con tutti gli uffici che si occupano della qualità alle FFS e fornisce una prima risposta entro una settimana. Condizione indispensabile è che collaboratori e quadri dirigenti cerchino innanzi tutto in ogni singolo contesto le possibili soluzioni e utilizzino i canali esistenti.

Le FFS si occupano della salute e del benessere dei collaboratori per tutta la durata della loro carriera, e in questa ottica richiamano sia i quadri dirigenti che i collaboratori stessi alle loro responsabilità. Nel 2012 hanno fornito assistenza a 1214 collaboratori con assenze prolungate per infortunio o malattia. Il 48 per cento di questi è stato reintegrato nella sua precedente funzione, mentre il 16 per cento ha trovato una nuova collocazione all'interno o all'esterno dell'azienda, a volte grazie a corsi di riqualificazione. La quota di reintegrazione è così salita al 64 per cento (esercizio precedente: 65 per cento).

Oltre a ciò le FFS si dedicano attivamente a promuovere la prevenzione creando condizioni di lavoro salutari e incoraggiando i collaboratori a nutrirsi in modo sano e fare abbastanza movimento. L'azienda si occupa anche del benessere psichico

dei suoi collaboratori, ad esempio in seguito ad eventi traumatici come gli infortuni.

Grazie a tutte le misure volte al sostegno della strategia della salute, le FFS alleggeriscono le spese per il personale ogni anno di circa l'1-2 per cento. Tale quota si riferisce al risparmio per i casi di malattia e infortunio evitati nonché a ulteriori effetti positivi come la riduzione delle perdite di produttività o dei costi per reclutamento e sostituzioni. Ciò significa che promuovere il management della salute in azienda è conveniente, dal punto di vista umano e finanziario.

Il servizio di consulenza sociale assiste i collaboratori che si trovano ad affrontare difficoltà professionali (ad es. conflitti, mobbing) o problemi familiari come separazioni e divorzi. Ai collaboratori in ristrettezze finanziarie le FFS offrono sostegno tramite la fondazione Fondo per il personale, ad esempio sotto forma di prestiti.

I collaboratori delle FFS non vengono mai lasciati soli ad affrontare i cambiamenti professionali. Coloro che perdono il lavoro a causa di un progetto di ristrutturazione vengono infatti assistiti, conformemente al CCL, nella ricerca di un nuovo orientamento professionale. In caso di ampi progetti di ristrutturazione le FFS istituiscono una «piattaforma del mercato del

Sviluppare ulteriormente le FFS e i loro quadri dirigenti.

«TOP FFS» è il nome di un programma istituito dalle FFS per rafforzare i quadri dirigenti e fornire un orientamento all'azienda fino al 2016.

L'attuazione di «TOP FFS I» è iniziata gradualmente nel 2010 sotto forma di workshop e sta proseguendo in ogni settore delle FFS. Sino a giugno 2012 vi hanno partecipato tutti i 3000 quadri dirigenti, confrontandosi con le attuali sfide e il percorso intrapreso dall'azienda, familiarizzando con gli obiettivi del Gruppo e lavorando sui principi di gestione.

Ora il programma prosegue. «TOP FFS II» sviluppa temi relativi a gestione, valori aziendali e orientamento delle FFS fino al 2016 nonché nuovi strumenti di comunicazione e lavoro. Da qui si profilano le linee guida delle FFS nel loro complesso. Il programma è rivolto a tutti i collaboratori e li coinvolge sin dall'inizio.

lavoro», uno speciale strumento volto a ricollocare i collaboratori possibilmente all'interno dell'azienda.

I collaboratori sopra i 50 anni che per motivi medici non sono più in grado di svolgere il loro precedente incarico all'interno delle FFS trovano un'alternativa presso «Anyway-Solutions». Nella Svizzera tedesca e occidentale e in Ticino 75 collaboratori si dedicano alla produzione di borse, curano la manutenzione dei relè degli apparecchi centrali, provvedono alla pulizia del vestiario professionale o degli edifici e smaltiscono le apparecchiature elettroniche nel rispetto delle normative.

Nuove svolte per la Cassa pensioni.

L'anno in esame è stato complessivamente soddisfacente per la Cassa pensioni FFS (CP FFS). Il rendimento degli investimenti si è attestato a un livello nettamente superiore a quello degli anni precedenti. Allo stesso tempo la CP FFS ha deciso di adeguarsi al continuo mutare delle condizioni quadro con una riduzione del tasso d'interesse tecnico e dell'aliquota di conversione, così da essere pronta ad affrontare le sfide future. Poiché tuttavia i tassi di interesse mantengono in tutto il mondo la stessa tendenza al ribasso, si prevede che il tasso tecnico dovrà subire un nuovo adeguamento nei prossimi anni.

L'andamento positivo del 2012 è stato determinato in particolare dal buon rendimento del capitale investito. Con il 7,44 per cento gli utili ottenuti da investimenti si collocano decisamente al di sopra dei livelli registrati negli anni precedenti. Un risultato che si deve in particolare agli investimenti in azioni e immobili. Data l'ulteriore flessione degli interessi anche le obbligazioni hanno dato un contributo positivo.

Grazie ai numerosi sforzi di risanamento che proseguono da anni a diversi livelli e ai considerevoli utili da investimenti del 2012, oggi la CP FFS è molto più solida e forte rispetto a qualche tempo fa. Per un completo e duraturo risanamento, tuttavia, dovrà passare ancora qualche anno. Per questo nei prossimi anni sarà necessario proseguire ancora sulla stessa strada. Poiché data l'imperante incertezza che domina i mercati dei capitali internazionali non è affatto scontato che le incoraggianti rendite da investimenti ottenute nell'anno in esame possano ripetersi in quelli a venire.

Se oggi lo stato di salute della CP FFS è migliorato è anche perché negli ultimi mesi sono stati effettuati importanti cambi di rotta per il suo futuro. Non sono solo le borse e i mercati valutari a influenzare profondamente la capacità di sussistenza della Cassa pensioni, ma anche le fluttuazioni dell'aspettativa di vita media e dei tassi a lungo termine. Da un lato in Svizzera

si registra da anni un costante aumento della speranza di vita, e con questa anche della durata delle rendite della Cassa pensioni. Dall'altro gli interessi a lungo termine sono in costante diminuzione e sembrano avviati a toccare lo zero, così che ormai da molto tempo tali investimenti non sono sufficienti, da soli, ad ottenere le rendite necessarie.

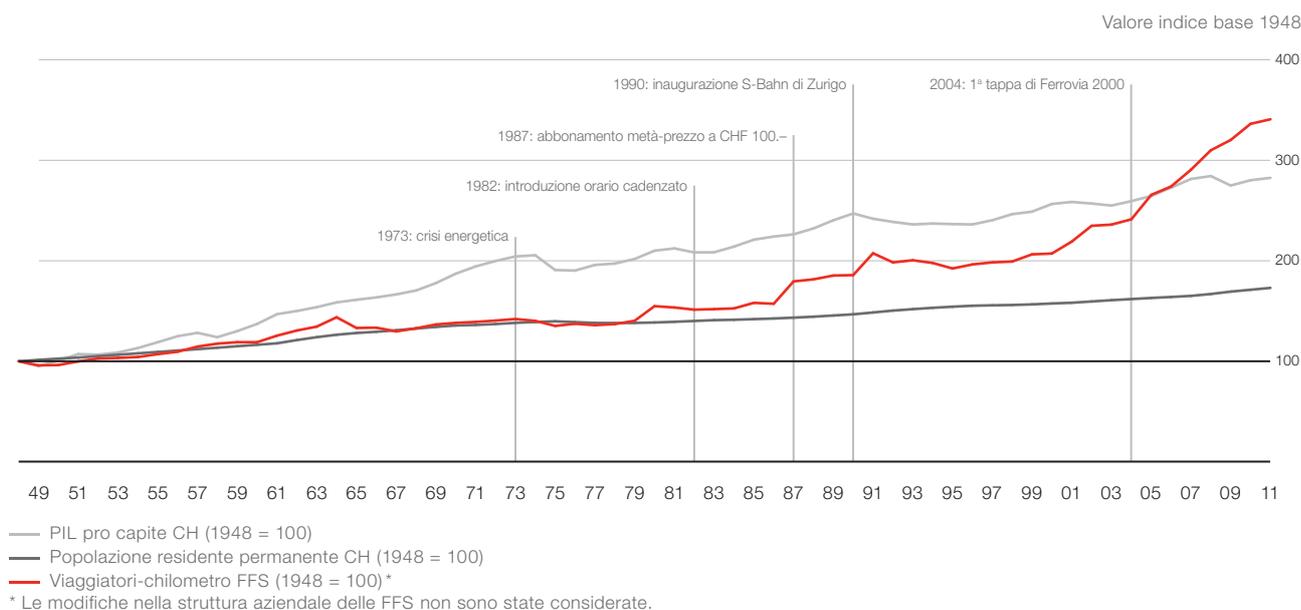
Due aspetti questi di cui la CP FFS ha tenuto conto nell'anno di riferimento adattando opportunamente le basi di calcolo. Dal 1° ottobre 2012 il tasso d'interesse tecnico è stato ridotto dal 3,5 al 3 per cento, mentre l'aliquota di conversione è stata abbassata al 5,848 per cento. In questo modo la Cassa è meglio preparata ad affrontare le sfide che la aspettano. Le riduzioni delle prestazioni che questi cambiamenti implicano per gli assicurati saranno in parte compensate da un accredito di vecchiaia una tantum per gli assicurati attivi. Allo stesso tempo, dal 1° ottobre 2012 le FFS hanno incrementato di 2 punti percentuali i contributi di risparmio che versano a favore degli assicurati in qualità di datore di lavoro.

Poiché il tasso d'interesse continua a mantenersi su livelli estremamente bassi, tuttavia, il Consiglio di fondazione della CP FFS dovrà nuovamente verificare il tasso tecnico. È proprio in vista di questo provvedimento che nell'anno di riferimento è già stato eseguito un primo accantonamento. Ciò consentirà di scaglionare su diversi anni i costi per un eventuale nuovo aggiustamento del tasso tecnico e di attenuare sensibilmente le conseguenze negative per gli assicurati. Nonostante questo nuovo accantonamento il tasso di copertura nell'esercizio in esame è migliorato passando dal 96,4 al 99,1 per cento.

Per la Svizzera. Motore dell'economia.

Le FFS contribuiscono in vario modo al successo dell'economia nazionale svizzera. Con la loro fitta ed efficiente rete ferroviaria e le loro prestazioni di trasporto potenziate, assicurano un grado elevato di mobilità per persone e merci. I fruitori sono l'industria, il commercio e il turismo. Le FFS sono però anche il quarto datore di lavoro della Svizzera e un importante committente. Nel 2012 hanno infatti conferito ordini a terzi per circa CHF 4,7 mia. Una politica responsabile degli acquisti è il segno distintivo di un'impresa votata alla sostenibilità.

Evoluzione di popolazione, economia e prestazioni del traffico viaggiatori delle FFS dal 1948.



Nel confronto internazionale la Svizzera e le sue città si collocano sistematicamente ai primi posti per la qualità elevata della vita e del territorio. Nell'anno di riferimento, il World Economic Forum (WEF) ha incoronato la Svizzera «Paese più competitivo» per la quarta volta consecutiva. Nel «Global Competitiveness Index 2012-2013» ha ottenuto il punteggio migliore sia per la qualità delle infrastrutture sia per l'infrastruttura ferroviaria, categoria nella quale si colloca al primo posto davanti al Giappone e a Hong Kong. Quale gestore dell'infrastruttura, le FFS sono liete di aver potuto nuovamente contribuire a questi buoni risultati.

Il successo e l'efficienza delle FFS sono estremamente importanti per l'economia del Paese, tanto per il trasporto merci quanto per il traffico viaggiatori. Infatti, il successo economico della Svizzera è da sempre legato allo sviluppo della ferrovia. Nei suoi 165 anni di storia la ferrovia ha tenuto unito il nostro Paese superando i confini geografici e linguistici. Per un'economia moderna, basata sulla suddivisione del lavoro, è fondamentale che merci e collaboratori si trovino al momento giusto nel posto giusto. Il microcensimento «Trasporti» dell'Ufficio federale di statistica, pubblicato nell'esercizio in esame, conferma il ruolo della ferrovia nella società della mobilità: soltanto tra il 2005 e il 2010 l'utilizzo della ferrovia, misurato in base al numero di chilometri percorsi per abitante, è aumentato all'incirca del 27 per cento. Dopo una temporanea stabilizzazione tra

il 2000 e il 2005, si è assistito a una ripresa della tendenza a lungo termine verso distanze giornaliere maggiori. La distanza media è aumentata nel giro di cinque anni da 35,2 a 36,7 chilometri. L'incremento ha interessato praticamente solo i trasporti pubblici, mentre il trasporto individuale motorizzato e il traffico lento sono cresciuti in misura irrilevante.

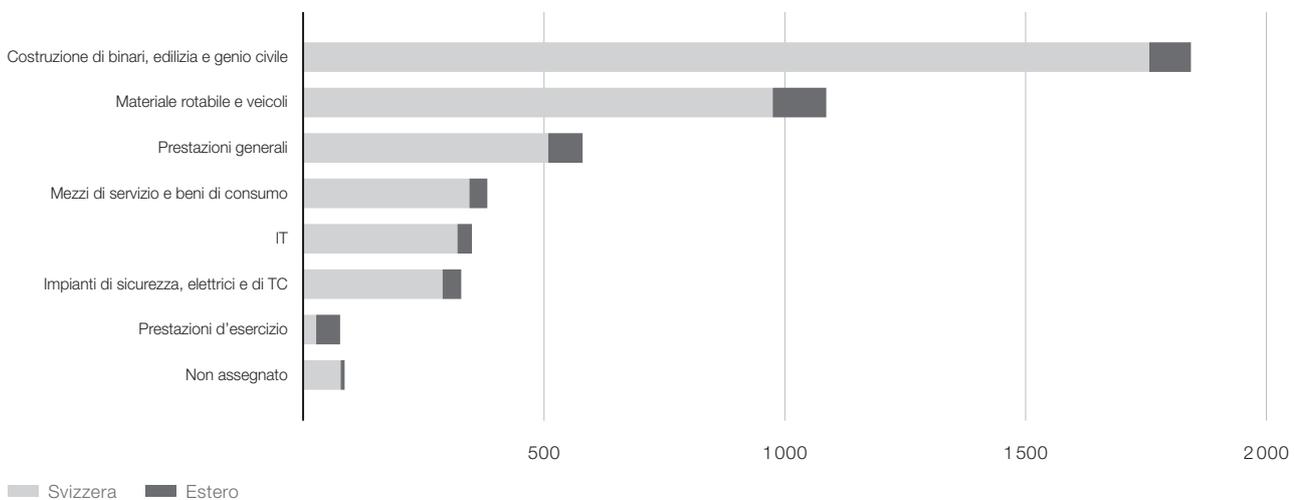
Acquisti equi e responsabili.

Anche nel loro ruolo di committente le FFS sono un pilastro importante dell'economia nazionale svizzera. Nel 2012 hanno infatti conferito ordini a terzi per un totale di CHF 4,7 mia. Di questi, il 91 per cento sono andati a imprese operanti in Svizzera. Dei 15 720 fornitori che nel 2012 hanno eseguito ordini per le FFS, il 93 per cento ha sede in Svizzera. E ormai da tempo non si tratta più soltanto di grandi imprese: l'elevato numero di fornitori dimostra che le FFS sono un committente importante anche per le piccole e medie imprese (PMI).

La qualità dei fornitori è un requisito importante per il successo delle FFS, le quali proprio per questo attribuiscono estrema importanza alle relazioni con tale categoria. 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 garan-

Le FFS in qualità di committente.

Volume degli acquisti 2012 in mio di CHF



tiscono alle imprese fornitrici sicurezza nella pianificazione e affidabilità.

La politica degli acquisti e i principi di approvvigionamento 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 gli offerenti e i fornitori e garantiscono una procedura corretta. Nella misura in cui sono sottoposte alle disposizioni del diritto degli acquisti, emettono bandi pubblici di concorso per gli ordini che superano le soglie legali. Gli ordini sono assegnati 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.

Nel 2012 le FFS hanno compiuto ulteriori passi per dare un orientamento ancora più sostenibile alla loro politica degli acquisti e dell'approvvigionamento. Così, per esempio, nelle strategie di approvvigionamento dei singoli gruppi di prodotti hanno attribuito maggiore rilevanza, oltre che agli aspetti economici, anche ai criteri sociali ed ecologici. Inoltre, l'unità Acquisti del Gruppo ha svolto un maggior numero di audit approfonditi in merito alla qualità, alla protezione dell'ambiente e alla sicurezza sul lavoro presso i fornitori. Tale orientamento sarà portato avanti anche nell'anno in corso.

I fornitori si impegnano per esempio a rispettare le disposizioni vigenti sulla tutela del lavoro e a garantire la parità di trattamento in ambito salariale. Se i fornitori comprano prestazioni all'estero, le FFS esigono da loro e dai relativi subfornitori il rispetto degli accordi e standard internazionali, che vietano per esempio il lavoro minorile e il lavoro forzato. I contratti con i fornitori includono la clausola d'integrità per la prevenzione della corruzione. La corruzione costituisce anche l'oggetto dei controlli condotti dalla revisione interna delle FFS.

Le FFS contribuiscono inoltre in misura determinante all'economia nazionale in qualità di quarto datore di lavoro della Svizzera. Nel 2012 hanno garantito un reddito a una media annua di 29 240 collaboratrici e collaboratori (valore convertito in posti a tempo pieno) e alle loro famiglie, in tutte le regioni della Svizzera, quindi circa 650 dipendenti in più rispetto all'anno precedente. Nel complesso hanno pagato retribuzioni per un totale di CHF 3,6 mia. Gran parte di questa massa salariale viene reimmessa nel circolo economico della Svizzera.

Turismo e fattore immagine.

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 dei trasporti

pubblici svizzeri, che permette di raggiungere comodamente le destinazioni turistiche. Per molti ospiti stranieri le vacanze in Svizzera iniziano con un viaggio in treno, partendo dagli aeroporti collegati alla ferrovia o dalle stazioni di confine. Con la loro rete capillare e gli orari fitti, i trasporti pubblici e 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 2012 tutti i grandi eventi sono stati serviti con treni speciali delle FFS. Nel segmento del tempo libero, le FFS rafforzano la posizione della ferrovia con offerte forfettarie. Nell'anno di riferimento 1,6 mio di persone hanno usufruito delle prestazioni di RailAway, il 5,1 per cento in più rispetto al 2011.

Le FFS contribuiscono all'immagine e al posizionamento della Svizzera all'estero, anche se tale contributo è difficilmente quantificabile in cifre: le FFS, come l'intero Paese, sono associate ad attributi quali «sicuro», «pulito», «puntuale» e «affidabile».

Continuare a sviluppare la Svizzera in maniera sostenibile.

La ferrovia riveste grande importanza per l'attrattiva geografica della Svizzera, e ciò vale sia per i centri urbani sia per le regioni. Un esempio di valido sfruttamento delle opportunità è rappresentato dal complesso della Europaallee di Zurigo, la cui prima tappa è stata inaugurata alla fine di settembre 2012. Al posto dei fasci di binari e degli impianti non più necessari per l'eser-

La ferrovia contribuisce a uno sviluppo rispettoso dell'ambiente e del suolo.

cizio, situati nelle immediate vicinanze della stazione centrale, si è voluto dare alla città un volto moderno e architettonicamente di pregio con negozi, scuole, uffici e abitazioni. La vicinanza alla stazione centrale costituisce spesso un fattore decisivo per gli esercizi commerciali e gastronomici; imprese e scuole hanno a disposizione spazi amministrativi e di formazione in posizione centrale, collegati in modo eccellente ai trasporti pubblici. La riqualificazione dell'area della stazione rappresenta un suggestivo biglietto da visita tanto per la città quanto per le FFS: per

Zurigo, perché possiede un nuovo quartiere senza dover sacrificare nuove superfici, e per le FFS, perché possono realizzare ricavi attraverso la riconversione di questo spazio centrale. Anche in altre città le FFS stanno trasformando sempre di più le stazioni in moderni centri commerciali e di servizi.

La crescita della popolazione svizzera genera una considerevole pressione di urbanizzazione. La ferrovia struttura l'accesso alla mobilità e favorisce così una maggiore densità edilizia. Le reti celeri regionali consentono alle regioni di crescere nel rispetto dell'ambiente e senza far collassare il traffico; i Comuni acquisiscono immediata attrattiva grazie al collegamento con la ferrovia o alla migliore viabilità assicurata da nuove offerte. Tali effetti sono evidenti per esempio con Ferrovia 2000, la galleria di base del Lötschberg e la S-Bahn di Zurigo. Secondo i dati comunali, dalla messa in servizio della S-Bahn nel 1990 il maggior traffico di pendolari verso la città di Zurigo è pressoché totalmente assorbito dalla ferrovia anche se le cifre dei passeggeri sono più che raddoppiate.

L'interrelazione tra pianificazione del territorio e trasporti è oggi generalmente riconosciuta, come risulta dalla Strategia 2012 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), che ha inserito lo sviluppo del territorio e dei trasporti armonizzato e sostenibile fra le tre sfide principali. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale sostiene che l'espansione degli insediamenti debba essere orientata con coerenza ai trasporti pubblici. In effetti, la ferrovia contribuisce a uno sviluppo rispettoso dell'ambiente e del suolo ed è anche economicamente vantaggiosa: nelle aree a elevata densità abitativa, i trasporti pubblici costano solo circa la metà del trasporto individuale motorizzato, e questo tenuto conto di tutte le spese per gli utenti e la comunità.

Nei prossimi anni le FFS accorceranno ancora di più le distanze tra le regioni della Svizzera. Numerosi ampliamenti delle reti celeri regionali e progetti infrastrutturali come il passante di Zurigo, le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri e il collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) nell'area di Ginevra accresceranno ulteriormente l'attrattiva di città e Comuni.

Per la sicurezza. Ridurre costantemente i rischi.

La sicurezza dei clienti e dei collaboratori ha la massima priorità per le FFS. Anche nel 2012 l'azienda non ha subito incidenti di treni con vittime. Per il nono anno consecutivo non sono state registrate collisioni o deragliamenti gravi. Un bilancio complessivamente positivo macchiato purtroppo da diversi incidenti gravi sui cantieri delle FFS. Ciò dimostra chiaramente che le FFS devono continuare nei loro sforzi per la sicurezza senza mai abbassare la guardia. E poiché i fattori che influiscono su questo aspetto del sistema ferroviario sono in costante mutamento, le FFS hanno opportunamente adattato la loro strategia della sicurezza delineata per il 2012. È inoltre essenziale proseguire sulla strada dello sviluppo della cultura della sicurezza a livello di Gruppo.

Per quanto riguarda gli eventi nell'esercizio ferroviario, le FFS non sono riuscite a uguagliare il risultato eccezionalmente positivo dell'anno precedente. Nel corso del 2012 è stato registrato un numero totale di 24 collisioni e urti di treni con potenziale di impatto classificabile come medio o elevato in base ai criteri della Confederazione (2011: 12). Ciò equivale a 0,14 eventi per mio di tracce-chilometro. Un valore che si colloca sopra la media degli ultimi quattro anni (0,10), ma che ha tuttavia consentito alle FFS di rispettare i criteri stabiliti dalla Confederazione, che prescrive un limite massimo di 0,19 eventi per mio di tracce-chilometro.

- In dieci casi la collisione è stata provocata da utenti della strada. Otto di questi si sono verificati in corrispondenza di passaggi a livello. Le altre due collisioni sono state causate dalla presenza di auto che erano uscite di strada invadendo la zona dei binari.
- In due casi si è trattato di una collisione laterale tra due treni a causa del mancato rispetto di un segnale disposto su fermata. A Lenzburg un treno merci in partenza si è scontrato con una composizione vuota della S-Bahn. La collisione laterale ha spinto la S-Bahn fuori dalla sede dei binari facendo deragliare anche la locomotiva del treno merci. Non ci sono stati feriti, ma si sono registrati ingenti danni materiali. A Oberwinterthur un treno vuoto in trasferimento si è scontrato con una composizione in manovra ed è deragliato. Anche in questo caso si sono verificati solo danni materiali.
- In complessivamente sette casi si sono verificati danni causati da gru o pale meccaniche (5) e container aperti (2) con parti sporgenti che invadevano il profilo di spazio libero.
- In cinque casi si sono registrati urti con ostacoli presenti sul binario in seguito a eventi naturali (ad es. caduta di massi o alberi).

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, componenti di piccole dimensioni o carrelli della spesa. Se si calcolassero anche questi casi, la media delle collisioni per il 2012 salirebbe a 1,59 per mio di tracce-chilometro (2011: 1,52).

Negli ultimi anni le FFS hanno ridotto costantemente i rischi di problemi legati ai segnali che potrebbero concorrere a causare collisioni. Con l'introduzione del sistema di controllo dei treni dipendente dalla velocità questi rischi sono diminuiti di circa un terzo. Ora l'installazione di altri 1700 segnali, già iniziata e tuttora in corso, ridurrà ancora una volta questo rischio di oltre un terzo.

Nel 2012 si sono registrati tre deragliamenti (esercizio precedente: 1) con lievi danni materiali. Ciò equivale a 0,02 deragliamenti per mio di tracce-chilometro e corrisponde esattamente alla media degli ultimi quattro anni. Questo valore si colloca ancora una volta al di sotto del limite massimo di 0,05 imposto dalla Confederazione.

Frane sul San Gottardo.

Nel 2012 la tratta del San Gottardo è stata interrotta per ben tre volte nei pressi di Gurnellen a causa della caduta di massi. I lavori di manutenzione e sgombero sono stati funestati dal decesso di due collaboratori di una ditta terza. Inoltre si sono registrati ingenti danni all'infrastruttura e notevoli conseguenze sull'esercizio.

- Durante la prima frana del 7 marzo, 150 metri al di sopra dei binari presso Gurnellen si sono staccati circa 400 metri cubi di roccia. Gran parte di questa è stata trattenuta da un terrapieno di protezione, così che sui binari si sono riversati solo piccoli blocchi. Un treno merci ha urtato uno di questi massi, senza tuttavia deragliare. Durante i successivi lavori di manutenzione sulla roccia un operaio di una ditta terza ha perso la vita.
- Il 5 giugno 2012 nella stessa regione si è verificata un'imponente caduta di massi, con circa 3000 metri cubi di roccia che si sono riversati sulla linea ferroviaria causando il decesso di una persona. Dopo il recupero della salma sono iniziati i lavori di messa in sicurezza della roccia e di preparazione del brillamento eseguito poi il 18 giugno. Il 2 luglio è stato possibile riaprire la tratta.
- Il 14 novembre, in seguito a forti precipitazioni, dalla stessa parete si sono nuovamente staccati 150 metri cubi di roccia. Un blocco è stato trattenuto dal sistema di contenimento, mentre un altro ha danneggiato i binari facendo scattare l'allarme, così che è stato possibile fermare tempestivamente i treni che viaggiavano su quella linea.

La sezione di tratta interessata è ben protetta e monitorata e grazie agli impianti di sicurezza l'incolumità dei viaggiatori non è mai stata messa a rischio.

Infortuni a persone: importante lavoro di prevenzione.

Il numero degli infortuni con treni in movimento che hanno coinvolto viaggiatori o persone in stazioni e fermate si è attestato, in base ai criteri della Confederazione, ai livelli dell'anno prece-

dente: quattro casi nel 2012, tutti senza conseguenze mortali (2011: 3).

Oltre a ciò si sono registrati diversi incidenti in cui la responsabilità è da attribuirsi in gran parte alle vittime stesse. Nel 2012 gli incidenti di questo tipo sono stati 29 (2011: 30), di cui 14 con esito mortale. Per evitare che casi simili si ripetano, le FFS si impegnano ad arginare i comportamenti negligenti e promuovono la comprensione delle problematiche legate alla sicurezza, eseguono interventi tecnici sul materiale rotabile più vecchio e adottano provvedimenti edilizi e organizzativi nelle stazioni. Di grande efficacia sono le campagne informative nelle scuole. Nei punti in cui le persone attraversano spesso i binari senza permesso è stata intensificata la presenza della Polizia dei trasporti e dei servizi di sicurezza. Malgrado queste misure non si può comunque prescindere dalla responsabilità personale dei viaggiatori, come emerge dai quattro incidenti con corrente forte causati da persone salite su carri ferroviari senza autorizzazione.

Il numero di suicidi commessi sulla rete FFS è salito a 131 casi, quindi nettamente al di sopra del livello degli anni precedenti (media 2008-2011: 103). Con l'appoggio della comunità internazionale, le FFS stanno intensificando i loro sforzi nella prevenzione dei suicidi. Per verificare l'efficacia delle misure preventive si sono rivolte a un esperto esterno.

Più 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. Molti degli interventi necessari sono già stati portati a termine: sono stati risanati oltre 2800 passaggi a livello, cui si aggiungono i 19 del 2012. Allo stato attuale rimangono ancora 26 passaggi a livello da risanare.

Il numero degli incidenti presso passaggi a livello è aumentato dai 14 dell'esercizio precedente a 20. Oltre la metà di questi si è verificata sulla linea del Seetal (6) tra Lucerna e Lenzburg e sulla rete Thurbo (5), società affiliata delle FFS.

Quattro disgrazie si sono verificate presso passaggi a livello incustoditi non segnalati o contrassegnati soltanto con una croce di Sant'Andrea. Gli altri 16 incidenti in corrispondenza di passaggi a livello sicuri sono da imputarsi a comportamenti errati di utenti della strada. In due casi dei pedoni sono passati sotto una barriera chiusa e hanno così perso la vita. In un altro il conducente di un veicolo è rimasto ucciso nel tentativo di aggirare una semi-barriera chiusa. In un caso un treno regionale si è scontrato con un autoarticolato che era rimasto incastrato tra le barriere di un passaggio a livello. Il treno è deragliato con

il carrello anteriore arrestandosi solamente sulla strada cantonale. Fortunatamente solo tre viaggiatori e il macchinista hanno riportato ferite lievi.

Più sicurezza sui cantieri.

Sul fronte degli infortuni professionali le FFS possono vantare da anni un tasso di incidenti in costante diminuzione. Anche nel 2012 il numero di incidenti per collaboratore si è ridotto. Sei incidenti mortali ai danni di collaboratori delle FFS e di ditte terze sui cantieri della FFS, due dei quali a Gurtneellen, hanno tuttavia macchiato il bilancio altrimenti positivo della sicurezza sul lavoro. Ciò dimostra che chi lavora sui cantieri è sempre esposto a situazioni di pericolo. Anche se nel confronto nazionale i cantieri delle FFS registrano un numero considerevolmente inferiore di infortuni sul lavoro, l'azienda ha adottato nuovi provvedimenti nell'intento di migliorare ulteriormente le condizioni di sicurezza e prevenire il ripetersi di incidenti gravi, come quelli avvenuti nel 2012. Un aspetto cruciale della questione è l'applicazione scrupolosa delle regole di sicurezza da parte delle ditte terze coinvolte.

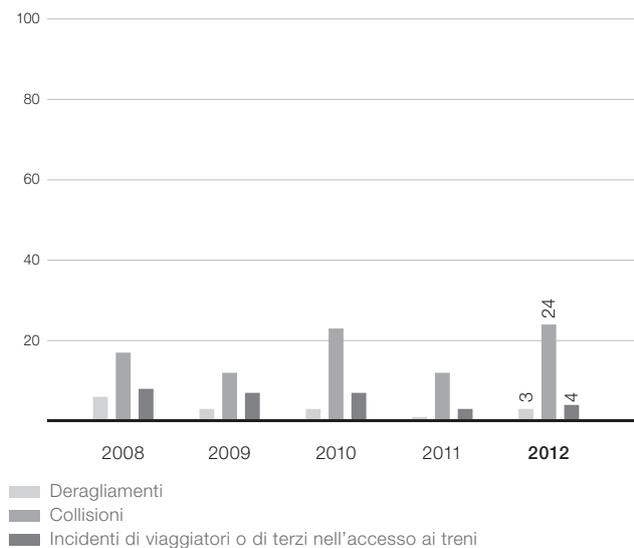
Aggiornata la strategia della sicurezza.

Garantire la sicurezza significa essere previdenti, ed è questo che hanno fatto le FFS nel 2012. Per mantenere nel tempo il suo elevato standard di sicurezza e ottenere inoltre miglioramenti a medio termine, l'azienda ha rielaborato la sua strategia della sicurezza guardando alle sfide che il futuro le riserverà. Molti i risvolti da considerare. Il traffico è destinato a intensificarsi, il numero di passeggeri ad aumentare. La sicurezza è un aspetto ormai imprescindibile per la società e tutti i sistemi di trasporto pubblico dovranno diventare sempre più sicuri, indipendentemente dai vincoli economici e organizzativi. L'enorme fabbisogno di lavori di manutenzione accresce inoltre lo sfruttamento della rete. Con il progressivo avvicinarsi degli spazi abitativi e lavorativi alla ferrovia aumenta il potenziale di rischio, ad esempio a causa di cantieri esterni o trasporti di merci pericolose.

La strategia della sicurezza serve a garantire che le FFS poggino anche in futuro su fondamenta stabili e sicure. Premessa indispensabile a tale scopo è una cultura della sicurezza eccellente. Allo stesso tempo le FFS intendono sfruttare in modo coerente ed economicamente vantaggioso le possibilità tecniche e incrementare ulteriormente l'affidabilità di processi di produzione rilevanti per la sicurezza. Assolutamente prioritari sono inoltre provvedimenti per la sicurezza dei clienti nell'accesso alla ferrovia.

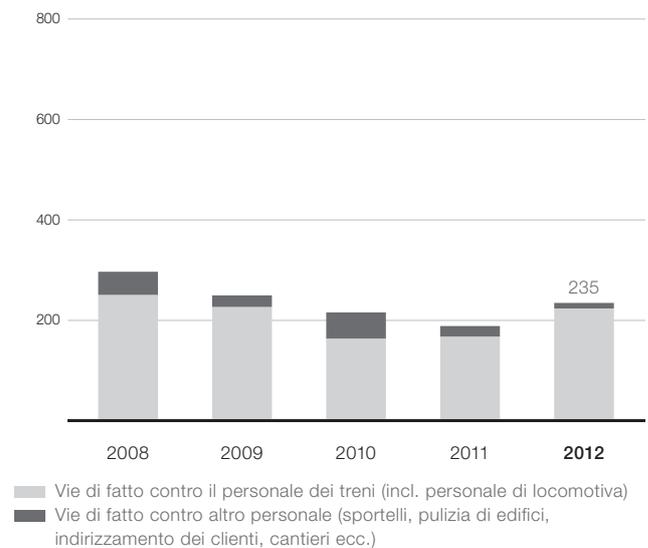
Incidenti ferroviari.

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



Vie di fatto contro il personale.

Numero



La cultura della sicurezza è un aspetto centrale di ogni attività che ha ripercussioni in questo ambito, dall'esecuzione operativa alle decisioni dei quadri superiori. Per le FFS è quindi molto importante fare sì che venga recepita capillarmente e ad altissimo livello in tutti i settori. Tre sono le condizioni perché ciò avvenga: la capacità di riconoscere gli errori e il potenziale di

fiducia nei loro diretti superiori. Gli ambiti in cui intervenire in via prioritaria sono a loro parere la pressione dei tempi ristretti cui sono sottoposti e un'attuazione più immediata delle proposte di miglioramento.

Sempre più pressante la
necessità di tutelare i viaggiatori
e il personale.

Tutelare i viaggiatori e il 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. Le FFS si impegnano al massimo per fare sì che i clienti si sentano protetti e sicuri, senza trascurare inoltre di proteggere materiale rotabile, impianti e immobili da atti criminali. Nel complesso gli eventi legati alla Security nell'ambito delle FFS sono aumentati nel 2012. Una tendenza perfettamente in linea con gli sviluppi registrati a livello nazionale nei luoghi pubblici. La cronaca di tali eventi ad opera dei media influenza negativamente la sensazione di sicurezza soggettiva dei viaggiatori.

miglioramento, la fiducia necessaria per discuterne in un clima di correttezza e la ferma volontà comune di migliorare. Per sviluppare ulteriormente una cultura della sicurezza altamente professionale è stato concepito, in collaborazione con la scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale, uno speciale sistema di misurazione. Un primo sondaggio a campione dimostra che malgrado l'elevato livello già raggiunto è ancora possibile migliorare. I collaboratori dimostrano grande

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 continuamente adattata alle diverse circostanze. Malgrado i provvedimenti accolti favorevolmente

e ben funzionanti a tutti i livelli, le trasformazioni sociali e i problemi che ne derivano non risparmieranno stazioni e treni.

Nell'ambito degli eventi che riguardano la Security, atti di violenza, minacce e furti hanno imboccato la strada di una tendenza negativa sin dal 2011. Responsabili dell'incremento di questi eventi sono giovani, giovani adulti in gruppi, consumatori di sostanze stupefacenti, immigrati e bande di professionisti dell'Est europeo.

Per la prima volta dal 2007, l'andamento degli atti di violenza ai danni del personale delle FFS è di nuovo in crescita, con un aumento del 24,3 per cento rispetto all'esercizio precedente. Causa degli eventi di Security sono spesso discussioni con i viaggiatori sprovvisti di titoli di trasporto o infrazioni che possono degenerare fino alla violenza. Nel 2012 è stata adottata un'ampia serie di provvedimenti volti a tutelare l'incolumità del personale dei treni e di locomotiva. È infatti in questa ottica che si è provveduto ad incrementare la presenza e la visibilità della Polizia dei trasporti nelle stazioni e nei treni e ad adattare opportunamente la sua tattica d'intervento, in particolare nelle stazioni e sulle linee critiche. La misura che prevede la scorta con due agenti del treno per i treni a lunga percorrenza è stata confermata e adattata continuamente, mentre sui treni critici è inoltre prevista la presenza del personale di Securitas SA. Impiegato ora in modo più estensivo, il servizio di sicurezza a scopo preventivo fornito dalla Polizia dei trasporti è chiaramente identificato dai clienti come «FFS Sicurezza». Nei treni sui quali viaggiano molti membri dell'esercito è invece presente la Polizia militare in collaborazione con le FFS. Il personale di locomotiva è assistito dall'organizzazione della Polizia dei trasporti nelle operazioni di ricovero dei treni.

Creare sicurezza – anche a livello regionale.

Un ruolo centrale nell'opera volta a garantire la sicurezza è svolto dai circoli di Security regionali. Più vicini al cuore dei problemi, sono in grado di risolverli con provvedimenti mirati e di evitarli o almeno di attenuarli grazie a misure preventive. Questi circoli operano sotto la guida della Polizia dei trasporti e sono composti da una vasta rappresentanza interna ed esterna alle FFS; tra le loro fila si contano ad esempio anche macchinisti. Una maggiore frequenza delle riunioni consente di riconoscere tempestivamente i problemi e di affrontarli con un approccio più mirato. I contatti regionali con il mondo della politica, le autorità e gli organi di sicurezza servono a favorire un regolare scambio di esperienze e informazioni.

Una partnership davvero esemplare è nata nell'ambito del trasporto in occasione di eventi, dove a una prima fase speri-

mentale conclusasi nel 2011 è seguito un accordo stretto con la società di calcio BSC Young Boys di Berna. Questo prevede il trasporto dei tifosi con treni delle FFS per le partite fuori casa in Svizzera, mentre la società si occupa dell'organizzazione della Security e del team contro il littering con personale proprio addestrato dalle FFS. Quindi ora l'unico personale delle FFS che accompagna i treni è quello necessario a garantire l'esercizio. Le esperienze maturate da questa partnership sono estremamente positive. Con la conclusione del progetto per il trasporto dei tifosi il coordinamento nell'ambito del traffico per gli eventi verrà affidato a livello centrale alla divisione Viaggiatori, che in futuro sarà quindi l'unica responsabile delle attività di pianificazione, ordinazione e stipulazione dei contratti.

Polizia dei trasporti FFS armata e più presente.

Dal 1° luglio 2012 la Polizia dei trasporti è autorizzata a portare armi da fuoco durante il servizio. Condizione indispensabile è tuttavia che gli agenti abbiano seguito un corso di formazione pratica con istruttori di tiro indipendenti certificati dall'Istituto svizzero di polizia ISP. Tutti i collaboratori della Polizia dei trasporti con funzione di polizia hanno superato con successo gli esami imposti dalle direttive dell'ISP. Sino ad oggi non si sono riscontrate reazioni negative da parte dei clienti. Al contrario, alcune testimonianze dimostrano che questo provvedimento è stato accolto favorevolmente. Fortunatamente sino ad oggi le circostanze di servizio non hanno mai richiesto l'uso di armi da fuoco. In futuro il corpo di polizia dedicherà ogni anno almeno due mezze giornate alla formazione nell'uso teorico e pratico delle armi. Purtroppo nei locali di servizio del punto d'appoggio di Berna un agente è stato ferito ad un tallone da un colpo partito involontariamente dalla sua arma. Sebbene dall'indagine del pubblico ministero del Cantone Berna non sia emerso nulla di rilevante, il comando della Polizia dei trasporti ha inasprito le prescrizioni sulla custodia della pistola di servizio.

Nel 2012 la Polizia dei trasporti ha rafforzato la sua presenza per la tutela dei clienti e del personale dei treni e di locomotiva nelle stazioni e nei treni. I turni di servizio sono quindi stati adattati e armonizzati in tutto il Paese. A tutti i collaboratori è stato inoltre richiesto di essere presenti nelle stazioni durante le ore di punta (dalle 6 alle 9, dalle 11 alle 13.30 e dalle 16 alle 20.30).

Corporate Governance. Responsabilità e trasparenza.

La fiducia riposta nella politica aziendale delle FFS è influenzata 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 annuale che rappresenta una base finanziariamente sana per l'intera azienda. In ogni

setto 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 77.

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 centrali 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.

Partecipazioni incrociate.

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



Andrea Hämmerle

Andreas Hunziker

Conrad Löffel

Hans-Jürg Spillmann

Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo si sono rallegrati del grande interesse suscitato dal concorso di scrittura delle FFS, cui hanno partecipato in più di 700.

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 2012, 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.

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.

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 | 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 | Banca nazionale svizzera, Zurigo e Berna, vicepresidente del consiglio bancario | The Centre for Humanitarian Dialogue (The HD Centre), Ginevra, consiglio di fondazione | economiesuisse, membro del comitato direttivo | PRL. I Liberali, membro del comitato direttivo | Aiuto allo sport svizzero, Berna, vicepresidente del consiglio di fondazione | Avenir Suisse, Zurigo, consiglio di fondazione | Consiglio dei PF, membro del consiglio.



Ulrich Gygi
Presidente del Consiglio d'amministrazione

Peter Siegenthaler

Olivier Steimer
Vicepresidente

Daniel Trolliet

Andrea Hämmerle (1946, CH)

Membro dal 14 giugno 2012, dott. iur.

Altri mandati: Riserva della biosfera Val Müstair – Parco Nazionale Svizzero, membro.

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.

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.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Membro dal 19 dicembre 2012, lic. oec., Crescendo Marketing Unternehmensberatung, cotitolare.

Altri mandati: Fondation du 450^e anniversaire de l'Université de Lausanne, membro.

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: Pro Juventute Svizzera, consiglio di fondazione | Fondazione svizzera per la cultura Pro Helvetia, consiglio di fondazione | Inselspital, membro del consiglio di amministrazione | Spital Netz Bern AG, membro del consiglio di amministrazione | Banca Cantonale di Berna BEKB, membro del consiglio di amministrazione.

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Membro dal 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.

Daniel Trolliet (1954, CH), rappresentante del personale

Membro dal 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 | Fondazione Général Henri Guisan, consiglio di fondazione | Gran Consiglio del Canton Vaud, membro.

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 ricasazione 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, creditori 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. 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 sfide e sviluppi strategici fondamentali, oltre a progetti di rilevanza centrale.

Con la loro strategia globale («Le FFS, un'azienda ricca di valore»), le FFS mirano a 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 e nell'ambito degli obiettivi del Gruppo occorre puntare in modo particolare sulla stabilità finanziaria, in modo che le FFS siano per il Proprietario una risorsa preziosa. Un'azienda ricca di valore è sinonimo, sotto l'aspetto economico, sociale ed ecologico, di impresa sostenibile.

Nell'anno d'esercizio 2012 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto otto sedute ordinarie (di cui due sedute speciali) e due sedute straordinarie. 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 delle attività di cui si deve discutere. Il Consiglio d'amministrazione può, se necessario, coinvolgere altri quadri dirigenti o specialisti del ramo.

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 quattro volte, il comitato Personale e organizzazione nove volte e il comitato Rischi due volte.

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 affidato alla Direzione del Gruppo la gestione aziendale. 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 fa riferimento alle tendenze e alle evoluzioni più significative nell'ambito della Corporate Governance come base per la revisione del regolamento sull'organizzazione, che è stato reso esecutivo all'occorrenza.

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 sull'andamento degli affari 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 formulati dalla Confederazione, 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;
- rapporto di situazione sulla compliance.

Esistono tre comitati con funzione di consulenza preliminare:

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** identifica, valuta e controlla i 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 si accorda periodicamente con il comitato Esame (in modo particolare sulla valutazione dei rischi). Il comitato Rischi si occupa inoltre della consulenza preliminare 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 i vertici del Gruppo (CEO e primo livello dirigenziale) nello stato maggiore e nell'organizzazione gerarchica nonché di altri importanti temi delle risorse umane e di natura sociale (p. es. formazione e pianificazione delle nuove leve).

Revisione interna.

La revisione interna appoggia il Consiglio d'amministrazione, il comitato Esame e la Direzione del Gruppo nell'adempimento degli obblighi di vigilanza e di controllo che competono loro. La



Georg Radon
CFO

Nicolas Perrin
Capo FFS Cargo

Jeannine Pilloud
Capo Viaggiatori

Markus Jordi
Capo Human Resources

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 2012, 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)

Chief Executive Officer (dal 2007), lic. iur., avvocato, MBA INSEAD Fontainebleau (F). 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), vicepresidente.

Philippe Gauderon (1955, CH)

Capo della divisione Infrastruttura (dal 2009), lic. iur., avvocato. Da ultimo responsabile Operating e sostituto del capo della divisione Viaggiatori. Alle FFS dal 1996. Precedentemente vice-direttore 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.

Markus Jordi (1961, CH)

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

Peter Kummer (1965, CH)

Capo di Informatica (dal 2010 membro della Direzione del Gruppo allargato, dal 1° gennaio 2013 membro della Direzione del Gruppo), lic. rer. pol. (con indirizzo informatica di gestione). Prima responsabile Architettura e qualità IT, da gennaio 2010 capo di Informatica. Alle FFS dal 2007.



Andreas Meyer
CEO

Philippe Gauderon
Capo Infrastruttura

Jürg Stöckli
Capo Immobili

Peter Kummer
Capo Informatica

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.

Mandati in consigli di amministrazione: HPC, Hamburg Port Consulting, membro del consiglio di vigilanza.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Georg Radon (1958, CH)

Chief Financial Officer (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.

Jürg Stöckli (1969, CH)

Capo della divisione Immobili (dal 2010), lic. iur., avvocato, Executive MBA Università di San Gallo. Da ultimo Chief Operating

Officer presso Privera AG. Prima del 2007 responsabile Diritto e acquisti e membro della Direzione di FFS Immobili.

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 2012, 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 Viaggiatori, Immobili, Cargo e Infrastruttura nonché dei Settori centrali Human Resources e Finanze. Il Consiglio d'amministrazione delle FFS ha approvato l'inclusione nella Direzione del Gruppo FFS dei capi di Informatica e Comunicazione e Public Affairs. La Direzione del Gruppo FFS viene quindi estesa

a queste due funzioni con effetto dal 1° gennaio 2013. L'attuale capo di Informatica, Peter Kummer (1965, CH, lic. rer. pol., dal 2007 alle FFS, dove ha ricoperto diverse funzioni), entra così a far parte della Direzione del Gruppo FFS. Alla testa di Comunicazione e Public Affairs è stata nominata Kathrin Amacker (1962, CH, dott. phil. II., attualmente Chief Communication Officer presso Swisscom SA), che assumerà la nuova funzione in seno alle FFS nel primo semestre 2013.

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 (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. Nell'anno in esame hanno partecipato alle sue sedute con voto consultivo i responsabili di Comunicazione e Public Affairs, 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 CEO 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, a seconda della funzione, 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 giornaliera 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 ai risultati, 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.

Partecipazioni.

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

Indennità corrisposte ai membri di organi in carica.

Consiglio d'amministrazione

CHF	2012	2011
Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	816 666	851 666
Onorari/spese supplementari	85 435	90 357
Spese forfetarie	79 666	83 166
AG FFS	76 070	65 090
Indennità complessiva	1 057 837	1 090 279
Presidente del Consiglio d'amministrazione		
Onorario	225 000	225 000
Onorari/spese supplementari	28 413	26 145
Spese forfetarie	22 500	22 500
AG FFS	7 980	7 620
Indennità complessiva	283 893	281 265
Vicepresidente		
Onorario	90 000	90 000
Onorari/spese supplementari	4 000	7 184
Spese forfetarie	7 000	7 000
AG FFS	7 330	7 020
Gli altri otto/sette (dal 14.6.2012) membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	501 666	536 666
Onorari/spese supplementari	53 022	57 028
Spese forfetarie	50 166	53 666
AG FFS	60 760	50 450

Direzione del Gruppo

CHF	2012	2011
Tutti i membri della Direzione del Gruppo		
Salario di base fisso	2 765 332	2 740 330
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	1 524 531	1 595 242
Spese forfetarie	140 400	142 000
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	240 000	242 500
Assicurazione rischio	19 505	19 505
AG FFS	62 230	62 533
Indennità complessiva	4 751 998	4 802 110
CEO		
Salario di base fisso	573 333	553 333
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	346 434	361 284
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	11 130	10 885
Indennità complessiva	1 035 602	1 030 207

Indennità corrisposte agli ex membri.

Nell'anno in esame non sono state versate indennità a ex membri della Direzione del Gruppo (esercizio precedente: CHF 45 000) né tantomeno ai membri del Consiglio d'amministrazione usciti precedentemente.

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 obbligo di presentare un'offerta e clausole sul cambiamento di controllo).

Nella gestione delle 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 rieletto nel 2011 ha potuto 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 (UFT) 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'organo superiore di vigilanza finanziaria della

Confederazione 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. 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 sono stati effettuati una revisione della chiusura intermedia e altri compiti di verifica diretta. Nell'anno d'esercizio 2012 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 404 000 (esercizio precedente: CHF 1 445 000). 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 299 000 (esercizio precedente: CHF 938 000).

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 informato 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 (1° gennaio 2013).

Consiglio d'amministrazione
Ulrich Gygi

Revisione

Direzione del Gruppo

Chief Executive Officer
Andreas Meyer

Viaggiatori	Immobili	FFS Cargo	Infrastruttura	Finanze	Human Resources	Informatica	Comunica- zione e Public Affairs	
Jeannine Pilloud	Jürg Stöckli	Nicolas Perrin	Philippe Gauderon	Georg Radon	Markus Jordi	Peter Kummer	Bernhard Meier a.i.	
Traffico regionale Lunga percorrenza	Portfolio Management	Vendita	Orario e design della rete	Corporate Accounting	Politica del personale	Solution Center Viaggiatori	Comunicazione interna	Sviluppo dell'azienda
Operating	Development	Produzione	Impianti e tecnologia	Corporate Controlling	Quadri superiori e settori centrali	Solution Center Infrastruttura	Comunicazione esterna	Sicurezza
Gestione del traffico	Gestione	Asset Management	Progetti	Corporate Treasury	Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali	Solution Center Cargo, Settori centrali, Postazione di lavoro	Public Affairs e regolamentazione	Servizio giuridico del Gruppo/ Compliance
Distribuzione e servizi	Diritti immobiliari	Finanze	Manutenzione	ZFO Settori centrali	Shared Service Center	Solution Center, Finanze, HR, Immobili	Strategia e pilotaggio	
Finanze	RailClean	Human Resources	Esercizio	Management dei processi e dei progetti	Sviluppo del personale	Software Engineering	Gestione della marca	
Human Resources	Finanze	Sviluppo dell'azienda	Acquisti, Supply Chain e produzione	Management delle assicurazioni	Sviluppo dell'azienda	Operations Management		
Sviluppo dell'azienda	Human Resources	Qualità, sicurezza e ambiente	Energia, Telecom e impianti elettrici	Corporate Risk Management	TOP FFS II	Architettura e qualità		
Comunicazione	Diritto e acquisti	SBB Cargo International	Finanze	Shared Service Organisation	Gestione della diversità di genere	Sviluppo dell'azienda		
Sicurezza pubblica	Qualità e sicurezza		Sviluppo dell'azienda			Security e Risk Management		
			Comunicazione					
			Rischio, sicurezza, qualità, ambiente					

altri settori centrali

Rapporto finanziario sulla gestione. Le FFS nel 2012.

Il 2012 si è concluso più brillantemente rispetto all'anno precedente, con un risultato consolidato di CHF 422,5 mio (2011: CHF 338,7 mio). Un dato sul quale hanno influito effetti una tantum e lo scioglimento di accantonamenti per CHF 93,2 mio, tra cui lo scioglimento di accantonamenti per la Cassa pensioni e la valutazione più elevata di titoli. Rettificando gli effetti una tantum, la prestazione operativa è leggermente migliorata. Nonostante la domanda stagnante nei trasporti, il ricavo da traffico è cresciuto dello 0,8 per cento grazie all'adozione di misure tariffarie. Un contributo positivo è inoltre da ascrivere ai ricavi locativi di immobili. Le spese d'esercizio sono cresciute nonostante i miglioramenti della produttività, tra l'altro a causa dei maggiori costi per personale, tracce e manutenzione nonché degli ammortamenti. Il risultato consolidato è stato infine sostenuto da quello finanziario, grazie a un minore fabbisogno di finanziamento.

Con CHF 905,8 mio (2011: CHF -5,2 mio), il free cash flow, pur subendo le ripercussioni negative dei più elevati investimenti con finanziamento commerciale (in particolare nel materiale rotabile), ha avuto un andamento positivo dovuto alla gestione attiva della liquidità e alla vendita di ipoteche delle cooperative di costruzione dei ferrovieri.

L'indebitamento netto soggetto a interessi si è attestato a CHF 6,8 mia, diminuendo di CHF 0,7 mia rispetto al 2011.

Sommario.

Rapporto finanziario.

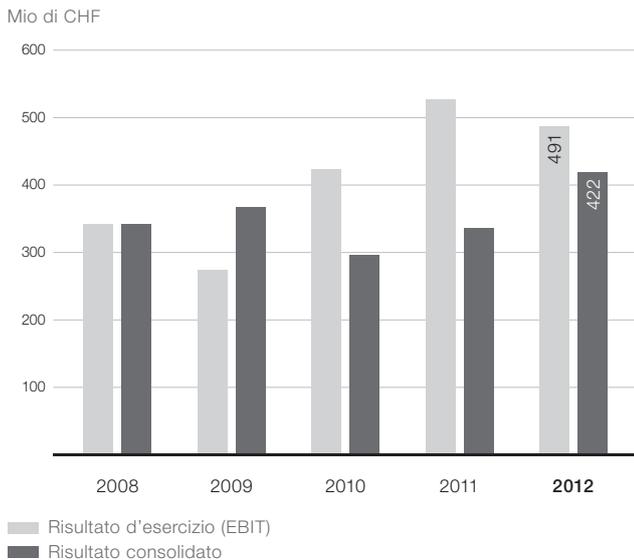
Gruppo FFS

- P 80 Rapporto finanziario sulla gestione
- P 88 Conto economico del Gruppo FFS
- P 89 Bilancio del Gruppo FFS
- P 90 Rendiconto finanziario del Gruppo FFS
- P 91 Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS
- P 92 Allegato al conto del Gruppo 2012
- P 119 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo

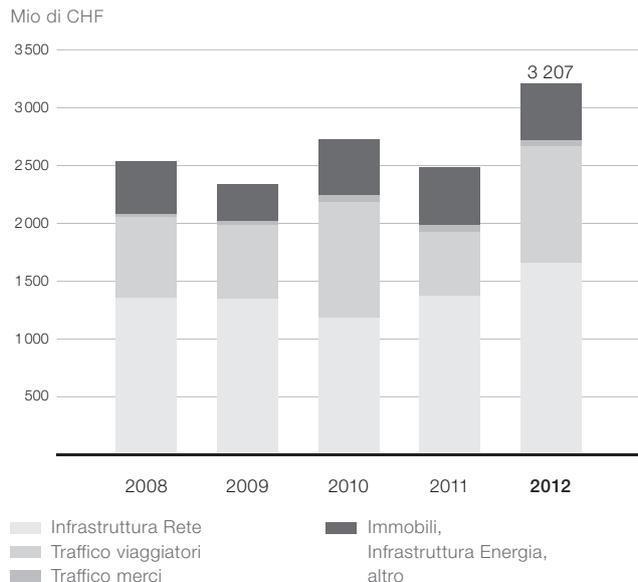
FFS SA

- P 121 Conto economico FFS SA
- P 122 Bilancio FFS SA
- P 123 Allegato al conto annuale FFS SA
- P 132 Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio
- P 133 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

Risultato consolidato 2008-2012.



Investimenti 2008-2012.



Il difficile contesto economico dell'anno in esame ha determinato un ristagno, se non addirittura una flessione della domanda in singoli mercati del traffico merci e viaggiatori. Il numero di viaggiatori-chilometro è calato per la prima volta a causa dell'andamento nel traffico a lunga percorrenza, che ha evidenziato una tendenza alla saturazione nel mercato dei pendolari e un calo nel traffico del tempo libero. I ricavi del traffico viaggiatori sono cresciuti solo grazie alle misure tariffarie. Nel traffico merci, la triplice chiusura della linea di montagna del San Gottardo, la situazione congiunturale e la progressiva riduzione delle capacità nell'industria con importanti volumi di trasporto hanno generato minori ricavi. Immobili ha incrementato i ricavi locativi grazie alla messa in servizio di nuove superfici e all'ottimizzazione del mix di locatari.

Rispetto al 2011 le spese d'esercizio sono aumentate del 2,5 per cento, a causa principalmente di un aumento nell'effettivo di personale, dei costi più elevati delle tracce e dell'energia, dei maggiori costi IT e di un più ampio ricorso alle prestazioni di terzi per la manutenzione e le riparazioni.

Complessivamente, ciò ha determinato un calo del risultato d'esercizio rispetto al 2011 (CHF 490,9 mio, -7,3 per cento). Grazie al più elevato risultato finanziario, il risultato annuale è passato da CHF 338,7 mio nel 2011 a CHF 422,5 mio nell'anno di riferimento. Il risultato finanziario del 2011 era stato caratterizzato da fattori negativi straordinari, come la risoluzione anticipata di un leasing.

Vari interventi di miglioramento della rete ferroviaria, quali il passante di Zurigo e il collegamento ferroviario Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), oltre al crescente sfruttamento della rete hanno richiesto l'investimento di ulteriori risorse per l'infrastruttura ferroviaria. Nel 2012 la divisione Infrastruttura ha effettuato investimenti per CHF 1659,4 mio (+20,7 per cento rispetto al 2011). 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.

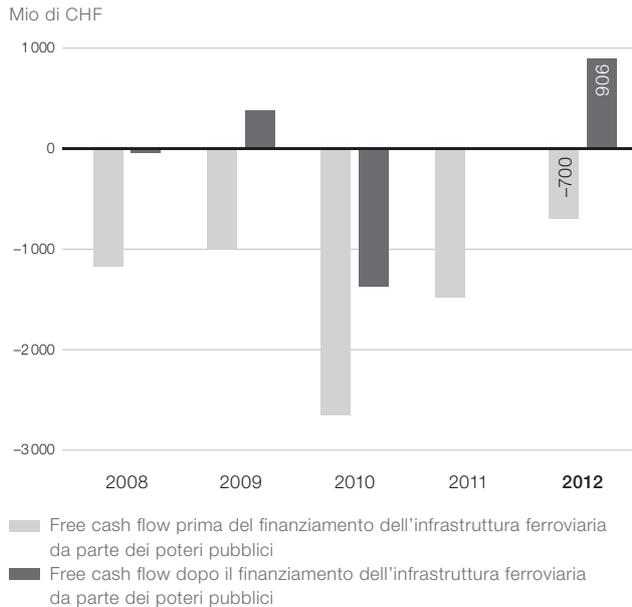
La divisione Viaggiatori ha ampliato la flotta del traffico regionale e a lunga percorrenza con nuovi treni bipiano. Per il traffico con l'Italia sono stati acquistati nuovi treni ad assetto variabile ETR 610. Oltre agli acquisti di materiale rotabile, sono stati realizzati ammodernamenti della flotta esistente. Nel complesso il volume d'investimento è aumentato di CHF 460,2 mio (+83,1 per cento) rispetto al 2011, attestandosi a CHF 1013,7 mio.

Il volume d'investimento del traffico merci è calato rispetto al 2011 di CHF 15,7 mio a CHF 46,3 mio, tra l'altro a causa della rinuncia al retrofitting delle locomotive di manovra.

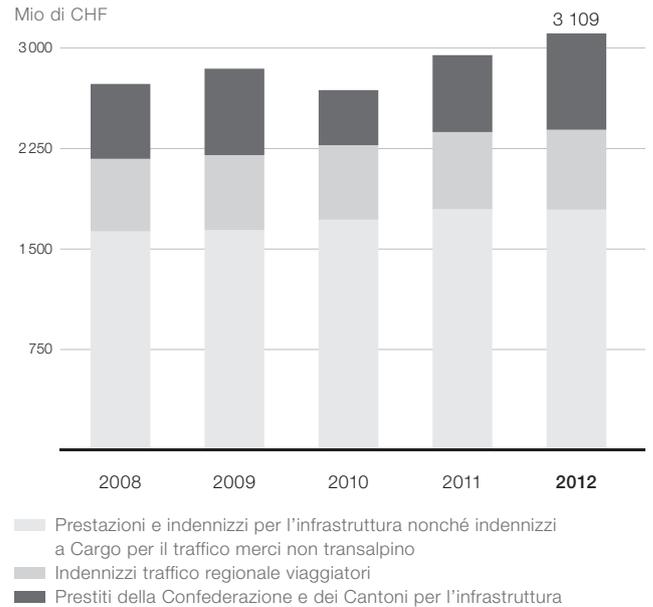
La divisione Immobili ha investito CHF 392,1 mio (CHF +65,2 mio rispetto all'esercizio precedente) nello sviluppo di posizioni centrali vicine alla ferrovia, come l'Europaallee di Zurigo, il Südpark di Basilea e il TransEurope di Neuchâtel.

L'unità Energia ha investito CHF 67,8 mio (CHF -75,6 mio rispetto all'esercizio precedente) nell'ampliamento e mantenimento di impianti per la produzione e il trasporto dell'energia.

Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici 2008-2012.



Prestazioni dei poteri pubblici 2008-2012.



Il free cash flow, pari a CHF 905,8 mio,   stato migliore rispetto all'esercizio precedente (CHF -5,2 mio).

Il cash flow dall'attivit  operativa   cresciuto di CHF 551,1 mio grazie alla gestione attiva della liquidit  soprattutto nell'ambito dell'adattamento dei processi di fatturazione e contabilizzazione, nonch  grazie ai pagamenti ricevuti per il progetto del passante di Zurigo in riferimento all'anno precedente.

I deflussi monetari dovuti ai maggiori investimenti in immobilizzazioni materiali come il materiale rotabile sono stati pi  che compensati dai disinvestimenti di immobilizzazioni finanziarie, in particolare dalla vendita di ipoteche delle Cooperative di costruzione dei ferrovieri alla Cassa pensioni delle FFS. Complessivamente il cash flow dall'attivit  di investimento   aumentato di CHF 229,7 mio rispetto all'esercizio precedente.

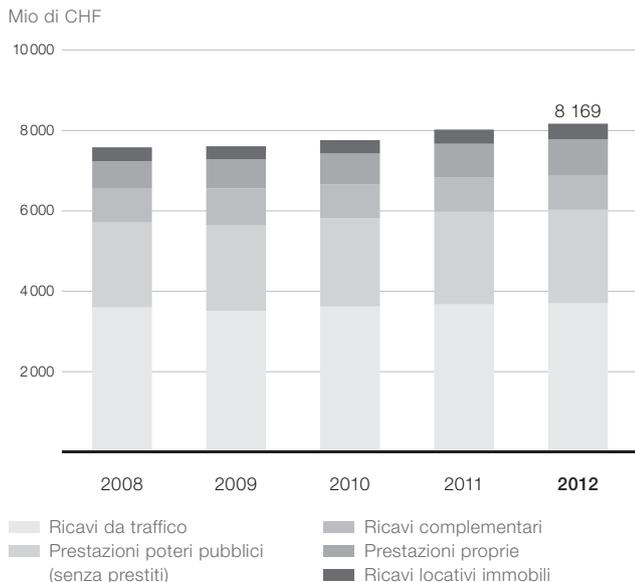
I poteri pubblici commissionano e finanziano il mantenimento e gli interventi di ampliamento infrastrutturale. Nell'anno in esame si   trattato di CHF 1605,3 mio; (CHF 130,2 mio in pi  rispetto all'esercizio precedente, di cui CHF 137,6 mio per il CEVA).

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 nonch  il contributo per il mantenimento della rete in misura corrispondente agli ammortamenti iscritti.

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

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

Ricavo d'esercizio 2008-2012.



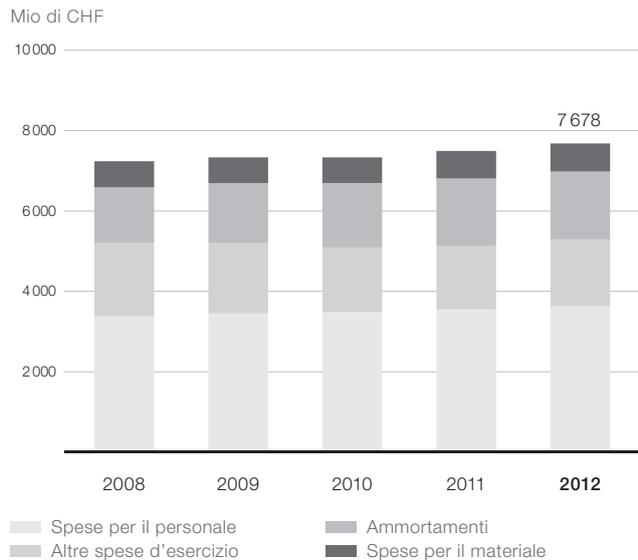
Il ricavo d'esercizio, pari a CHF 8168,5 mio, è aumentato dell'1,8 per cento rispetto al 2011.

Nonostante una flessione nei viaggiatori-chilometro dovuta all'andamento nel traffico a lunga percorrenza, i ricavi del traffico viaggiatori sono cresciuti dell'1,8 per cento rispetto all'esercizio precedente grazie all'adozione di misure tariffarie. Il calo del 3,0 per cento nel ricavo da traffico merci è imputabile prevalentemente alla minore prestazione di trasporto, le cui cause vanno ricercate nella triplice chiusura della linea di montagna del San Gottardo, nel difficile contesto economico e nella progressiva riduzione delle capacità nell'industria con importanti volumi di trasporto.

Le prestazioni dei poteri pubblici comprendono le componenti con impatto sul risultato per l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente e gli indennizzi nel traffico regionale e nel traffico merci. L'incremento di CHF 16,9 mio rispetto al periodo precedente risulta in particolare dai maggiori indennizzi erogati al traffico viaggiatori regionale per il nuovo materiale rotabile. Gli indennizzi a Cargo sono invece calati a seguito della soppressione delle prestazioni finalizzate a compensare l'apprezzamento del franco. Le prestazioni dei poteri pubblici per l'infrastruttura sono rimaste pressoché costanti.

Le prestazioni proprie per l'infrastruttura e il rinnovo della flotta esistente del traffico viaggiatori hanno segnato un incremento di CHF 57,4 mio.

Spese d'esercizio 2008-2012.



I ricavi locativi da immobili sono cresciuti grazie alla messa in servizio di nuove superfici, come quella dell'Europaallee di Zurigo, e all'ottimizzazione del mix di locatari.

Rispetto all'esercizio precedente le spese d'esercizio sono aumentate del 2,5 per cento.

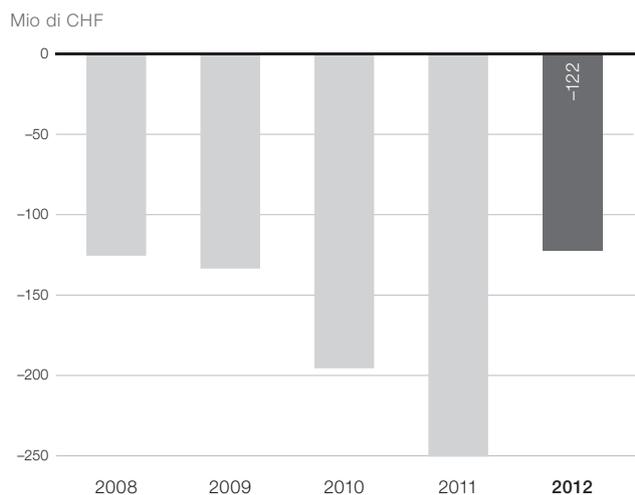
Nell'esercizio in esame i costi del personale sono incrementati del 2,2 per cento a causa degli aumenti salariali e di un effettivo medio più numeroso (+655 giungendo a 29.240 posti a tempo pieno).

Le altre spese d'esercizio sono salite rispetto al 2011 di CHF 76,5 mio a causa dei costi più elevati delle tracce e dell'energia, dei maggiori costi IT e di un più ampio ricorso alle prestazioni di terzi per la manutenzione e le riparazioni.

Gli ammortamenti ordinari di investimenti, per esempio in ampliamenti, mantenimento dell'infrastruttura esistente e materiale rotabile, sono aumentati del 4,0 per cento su base annua per via del maggiore volume d'investimento. Tenuto conto degli ammortamenti straordinari, il volume degli ammortamenti si è mantenuto pressoché costante (+1,1 per cento).

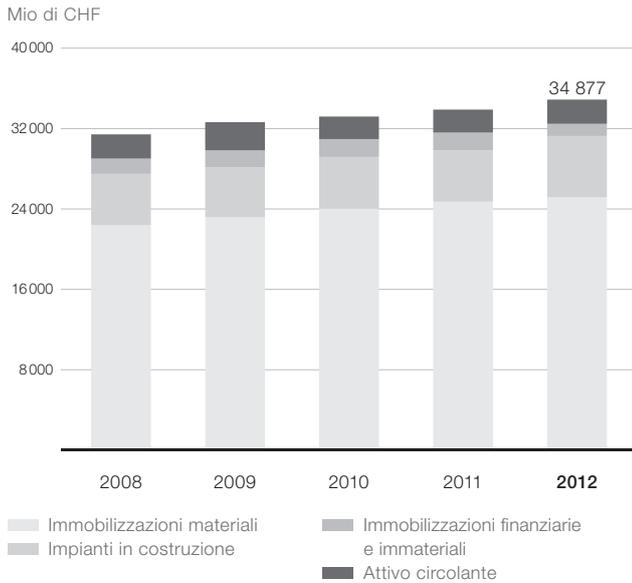
L'incremento dell'attività di manutenzione ha fatto aumentare le spese per il materiale di CHF 12,5 mio.

Risultato finanziario 2008-2012.

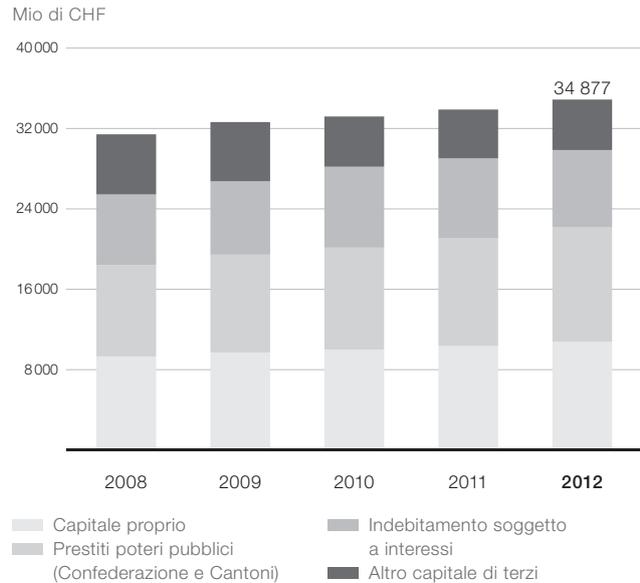


Nel 2012 il risultato finanziario si è attestato a CHF –121,8 mio. Rettificando i fattori straordinari come la risoluzione anticipata di un leasing nel 2011 (CHF –78,1 mio), il risultato finanziario è aumentato rispetto all'esercizio precedente di CHF 79,8 mio per merito di una valutazione più elevata dei titoli (CHF +27,5 mio) e delle minori perdite valutarie (CHF +19,5 mio).

Struttura di bilancio Attivi 2008-2012.



Struttura di bilancio Passivi 2008-2012.



Le immobilizzazioni materiali e gli impianti in costruzione sono aumentati da CHF 27 485,3 mio nel 2008 a CHF 31 252,2 mio nel 2012 (+3,3 percento p. a.). L'aumento del 4,8 percento nell'esercizio è da attribuire principalmente all'acquisto di treni bipiano, all'ammodernamento della flotta e all'incremento negli immobili, in particolare con le nuove superfici dell'Europaallee di Zurigo.

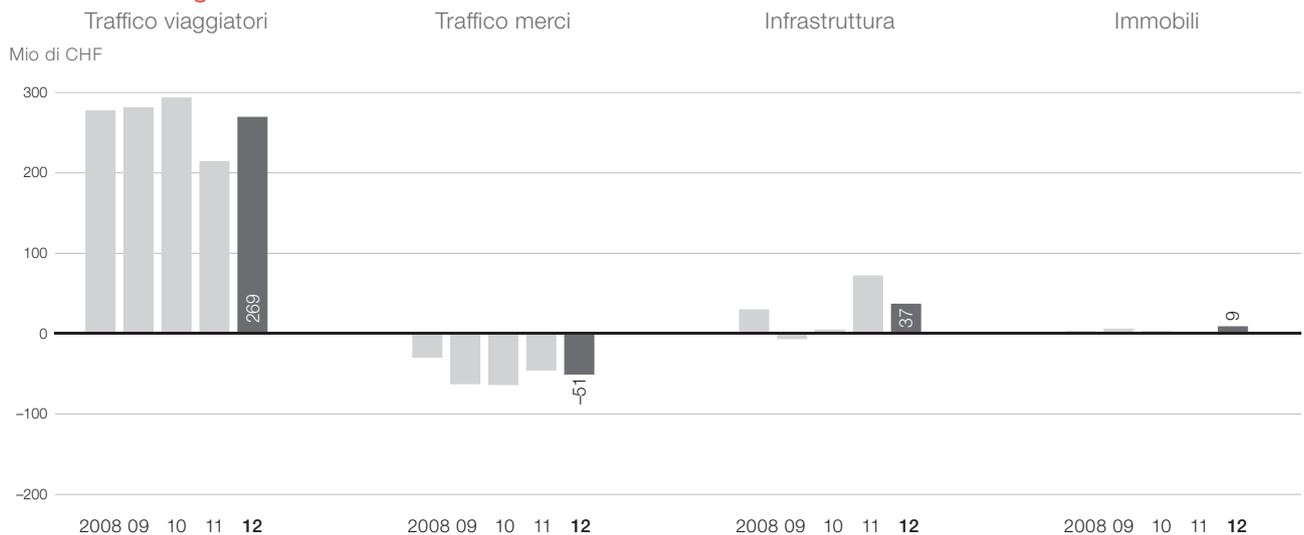
Il calo di CHF 568,7 mio nelle immobilizzazioni finanziarie e immobiliari rispetto all'esercizio precedente è riconducibile in primo luogo alla vendita di ipoteche delle Cooperative di costruzione dei ferrovieri alla Cassa pensioni delle FFS.

L'attivo circolante è cresciuto del 5,4 percento rispetto all'esercizio precedente, in particolare per effetto dell'aumento della liquidità risultante dalla vendita di ipoteche delle Cooperative di costruzione dei ferrovieri alla Cassa pensioni delle FFS. I crediti e i ratei e risconti attivi sono calati soprattutto per via della gestione attiva della liquidità.

L'indebitamento netto soggetto a interessi (debiti finanziari soggetti a interessi meno liquidità e titoli e crediti finanziari a breve termine) è sceso di CHF 652,5 mio rispetto all'esercizio precedente, fermandosi a CHF 6,8 mia. Nell'anno trascorso è stato dunque pari a 12,3 volte il risultato d'esercizio (EBIT) delle FFS. Nel 2011 il grado di copertura dei debiti (indebitamento netto soggetto a interessi diviso per l'EBIT inclusi gli utili da alienazione di immobili) corrispondeva ancora a 12,6.

L'aumento dei prestiti della Confederazione e dei Cantoni riflette gli investimenti sostitutivi e di ampliamento effettuati.

Risultati dei segmenti 2008-2012.



Traffico viaggiatori.

Grazie all'adozione di misure tariffarie, il ricavo da traffico è aumentato nonostante la flessione nella domanda di trasporti. Le maggiori entrate sono state ampiamente assorbite dai più elevati costi delle tracce, soprattutto per la corrente di trazione, e dai maggiori costi del personale dovuti all'ampliamento dell'offerta. Il risultato finanziario è migliorato soprattutto grazie agli effetti valutari. Nel complesso il traffico viaggiatori ha realizzato un risultato di CHF 268,9 mio (+25,7 percento rispetto al 2011).

Traffico merci.

Il traffico merci ha subito una flessione nel ricavo da traffico a causa dei minori volumi trasportati (CHF -17,9 mio rispetto al 2011). Nonostante il difficile contesto economico e la progressiva riduzione delle capacità nell'industria con importanti volumi di trasporto, il fatturato si è mantenuto al livello del 2011, rettificando l'effetto della triplice chiusura della linea del San Gottardo. Le misure per il risanamento si sono tradotte in minori spese per il personale e per i materiali. Nel 2012 il risultato annuale è sceso di CHF 5,2 mio a CHF -51,2 mio.

Infrastruttura.

Nel 2012 Infrastruttura ha realizzato un risultato di CHF 37,1 mio (-48,8 percento rispetto al 2011), di cui CHF -44,4 mio attribuibili all'unità Rete e CHF 81,5 mio all'unità Energia.

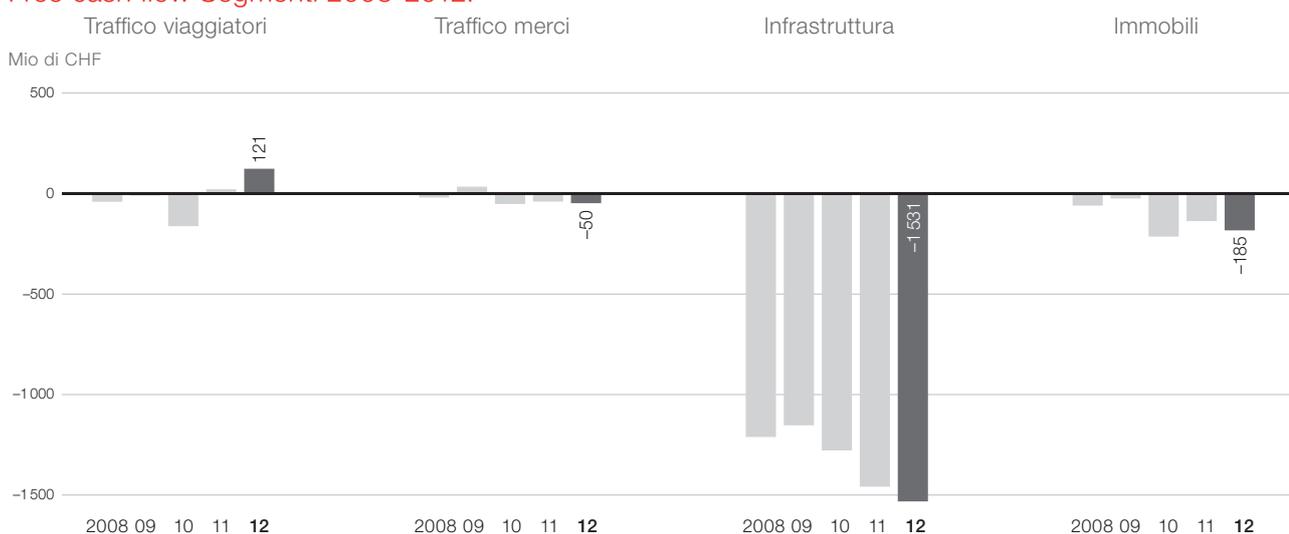
Alla luce dei risultati emersi dal rapporto sullo stato della rete 2011, sono stati compiuti sforzi per stabilizzare la necessità di recupero nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e sono state fornite prestazioni supplementari. La percentuale degli impianti in buone od ottime condizioni è salita dal 74 al 78 per cento. Ciò ha presupposto un incremento nei costi di manutenzione, che non sono stati compensati dai maggiori ricavi delle tracce e dal miglioramento dell'efficienza. Tutto questo ha prodotto un risultato annuale negativo per l'unità Rete, non coperto dai contributi della Confederazione, pari a CHF -44,4 mio (CHF -91,4 mio rispetto al 2011).

Energia ha contribuito al risultato annuale per CHF 81,5 mio. Il risultato migliore (CHF +56,1 mio rispetto al 2011) è merito del prezzo di vendita per la corrente di trazione aumentato di 1 ct./KWh e della maggiore vendita di energia grazie alla produzione aggiuntiva dovuta a flussi idrici straordinari.

Immobili.

I ricavi locativi sono aumentati rispetto al 2011 grazie alla messa in servizio di nuove superfici, tra cui l'Europaallee di Zurigo, e all'ottimizzazione del mix di locatari. Al netto delle compensazioni, l'anno si è chiuso con un risultato di CHF 8,6 mio. Il risultato annuale prima delle compensazioni era di CHF 192,4 mio. Di questi, CHF 150,0 mio sono confluiti nell'infrastruttura, mentre con l'importo restante sono stati pagati gli interessi e gli ammortamenti legati al risanamento della Cassa pensioni.

Free cash flow Segmenti 2008-2012.



Traffico viaggiatori.

Il free cash flow nell'esercizio è stato pari a CHF 120,5 mio (CHF 101,0 mio in più rispetto all'esercizio precedente). Il risultato annuale più elevato e la gestione attiva della liquidità, in particolare con l'adattamento dei processi di fatturazione e contabilizzazione, hanno più che compensato il maggiore deflusso finanziario dall'attività di investimento (CHF -417,2 mio rispetto all'esercizio precedente).

Traffico merci.

Il free cash flow inferiore di CHF 8,1 mio rispetto all'esercizio precedente (CHF -49,9 mio nel 2012) è riconducibile in particolare al risultato annuale più basso e al cash flow negativo, superiore rispetto all'esercizio precedente, dall'attività di investimento.

Infrastruttura.

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

Immobili.

Nonostante il risultato annuale migliore prima delle compensazioni e la gestione attiva della liquidità, la maggiore attività di investimento ha prodotto un free cash flow negativo più elevato rispetto all'esercizio precedente (CHF -185,2 mio rispetto a CHF -138,9 mio nel 2011).

Prospettive.

Nei prossimi anni le FFS continueranno a sviluppare le loro prestazioni e a potenziare gradualmente l'offerta, in particolare con la messa in servizio del passante di Zurigo (dal 2014), nuove offerte al sud e nell'agglomerato di Ginevra e il collegamento nord-sud attraverso la galleria di base del San Gottardo (fine 2016). Serviranno inoltre ulteriori risorse per i molteplici interventi di manutenzione e per la riduzione della necessità di recupero.

In tempi sempre più difficili, per continuare a sviluppare le FFS in maniera economicamente sostenibile e per assorbire i carichi futuri soprattutto nel traffico viaggiatori, è indispensabile disporre di un margine d'azione finanziaria. Alla luce delle incertezze economiche, le FFS devono prepararsi all'eventualità di una futura contrazione nelle risorse erogate per i trasporti pubblici. Un motivo in più per incrementare la produttività e moltiplicare gli investimenti in settori redditizi.

Per rafforzare la capacità di rendimento, le FFS perseguono con coerenza l'aumento dei vantaggi per i clienti. Oltre ai ricavi aggiuntivi nel traffico viaggiatori a lunga percorrenza autofinanziato, occorre un risanamento sostenibile del traffico merci allo scopo di poter finanziare le sfide future e l'ampliamento delle prestazioni. Inoltre, gli attuali investimenti nel settore immobiliare costituiscono una garanzia per la futura capacità di rendimento delle FFS.

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2012	2011
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	3 705,3	3 675,4
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 321,3	2 304,5
Ricavi locativi immobili	3	386,5	353,5
Ricavi complementari	4	865,9	856,3
Prestazioni proprie	5	889,5	832,1
Totale Ricavo d'esercizio		8 168,5	8 021,7
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale	6	-697,4	-684,9
Spese per il personale	7	-3 632,8	-3 554,3
Altre spese d'esercizio	8	-1 655,7	-1 579,1
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali	9, 21, 22, 23	-1 691,8	-1 673,8
Totale Spese d'esercizio		-7 677,7	-7 492,1
Risultato d'esercizio/EBIT		490,9	529,7
Ricavi finanziari	10	86,2	94,9
Costi finanziari	11	-207,9	-345,0
Risultato ordinario		369,1	279,5
Risultato estraneo all'esercizio	12	65,3	66,9
Utile ante imposte		434,4	346,5
Imposte sull'utile	13	-11,8	-6,6
Interessenze azionisti minoritari	14	-0,1	-1,1
Utile del Gruppo		422,5	338,7

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

Bilancio del Gruppo FFS.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2012	31.12.2011
Attivo circolante			
Liquidità	15	809,3	282,2
Titoli e crediti finanziari a breve termine	16	2,0	188,1
Crediti per forniture e prestazioni	17	595,0	805,1
Altri crediti	18	214,0	167,0
Scorte di merci e lavori in corso	19	353,6	316,8
Ratei e risconti attivi	20	438,9	530,5
Totale Attivo circolante		2 412,8	2 289,7
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	21	487,9	1 116,7
Immobilizzazioni materiali	22	25 150,8	24 720,1
Impianti in costruzione immobilizzazioni materiali	22	6 101,4	5 090,6
Immobilizzazioni immateriali	23	723,8	663,6
Totale Attivo fisso		32 463,9	31 591,1
Totale Attivi		34 876,7	33 880,8

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

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2012	31.12.2011
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	24	271,1	582,6
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	25	46,9	55,6
Debiti per forniture e prestazioni	26	921,1	745,1
Altri debiti a breve termine	27	195,2	176,6
Ratei e risconti passivi	28	1 460,4	1 390,6
Accantonamenti a breve termine	29	247,2	269,4
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 142,0	3 219,9
Debiti finanziari a lungo termine	24	7 382,1	7 382,1
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	25	11 388,9	10 661,6
Altri debiti a lungo termine	27	1 891,4	1 962,3
Accantonamenti a lungo termine	29	308,9	310,5
Totale Capitale di terzi a lungo termine		20 971,3	20 316,5
Totale Capitale di terzi		24 113,2	23 536,4
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		-814,2	-1 152,9
Utile del Gruppo		422,5	338,7
Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari		10 677,3	10 254,9
Interessenze azionisti minoritari	14	86,1	89,4
Totale Capitale proprio		10 763,5	10 344,3
Totale Passivi		34 876,7	33 880,8

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	2012	2011
Utile del Gruppo		422,5	338,7
Ammortamenti sull'attivo fisso		1 704,9	1 647,3
Eliminazione/Perdite per riduzioni durevoli di valore		-13,1	26,5
Riduzione accantonamenti		-48,4	-102,9
Altre spese/ricavi senza impatto sul fondo		-129,2	25,8
Utile da vendita di attivo fisso		-70,6	-82,2
Quota parte degli utili derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		-1,8	-1,2
Risultato interessenze azionisti minoritari		0,1	1,1
Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità	30	503,8	-67,2
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		2 368,3	1 786,0
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		-932,2	-901,0
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		1 436,1	884,9
Deflusso di fondi dalla variazione dell'area di consolidamento		-1,5	0,0
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione		-2 996,3	-2 246,2
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni materiali		89,4	91,1
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni finanziarie		-14,4	-61,1
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni finanziarie		945,5	72,9
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni immateriali		-158,7	-222,3
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali		0,5	0,4
Flusso finanziario dell'attività di investimento		-2 135,6	-2 365,3
Finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria con risorse a fondo perso della Confederazione		932,2	901,0
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		673,1	574,1
Rimborso di debiti finanziari a breve termine		-564,3	-227,3
Assunzione di debiti finanziari a lungo termine		186,0	34,1
Assunzione di altri debiti a lungo termine		2,0	3,1
Dividendi pagati ad azionisti minoritari		-1,2	-0,4
Versamenti di capitale ad azionisti minoritari		-1,0	0,0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento		1 226,8	1 284,5
Totale Flusso finanziario		527,2	-195,8
Liquidità al 1° gennaio		282,2	479,4
Differenza di conversione		-0,1	-1,5
Liquidità al 31 dicembre		809,3	282,2
Variazione liquidità		527,2	-195,8

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

Free cash flow.

Mio di CHF	2012	2011
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo)	1 436,1	884,9
Flusso finanziario dell'attività di investimento	-2 135,6	-2 365,3
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-699,5	-1 480,3
Flusso finanziario proveniente dal finanziamento di investimenti per l'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	1 605,3	1 475,1
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	905,8	-5,2
Flusso finanziario proveniente da finanziamenti per investimenti commerciali e risanamento della CP	-378,5	-190,6
Totale flusso finanziario	527,2	-195,8

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. 2011	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
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Variazione azionisti minoritari	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Utile del Gruppo	0,0	0,0	422,5	0,0	422,5	0,1	422,6
Capitale proprio al 31. 12. 2012	9 000,0	2 069,1	-385,4	-6,3	10 677,3	86,1	10 763,5

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

Allegato al conto del Gruppo 2012.

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 di presentare un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica.

Data di chiusura.

L'esercizio in esame comprende 12 mesi per tutte le società incluse nel consolidamento. 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 i conti annuali 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 sovrnazionali 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 delle partecipazioni a pagina 118 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.

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 ammortizzata in maniera lineare nell'arco di cinque anni.

Per tutte le società di 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 interesenze 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, le spese e i flussi monetari sono convertiti al cambio medio dell'anno di riferimento. Le differenze di conversione derivanti dall'applicazione di tale metodo sono contabilizzate con le riserve da utili e non influiscono sul risultato.

Sono stati adottati i seguenti corsi di conversione:

	Corso medio 2012	Corso medio 2011	Corso del giorno di chiusura 31.12.2012	Corso del giorno di chiusura 31.12.2011
EUR	1,20	1,23	1,21	1,22
GBP	1,46	1,42	1,48	1,45

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. Vale il principio della valutazione individuale di attivi e passivi.

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 tre mesi. La valutazione avviene in base al valore nominale.

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 quattro a dodici 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 alle esperienze acquisite.

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 dei contributi del datore di lavoro vengono iscritti a bilancio tra le immobilizzazioni finanziarie. In caso di rinuncia condizionata all'utilizzazione delle riserve dei 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 di utilizzo 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
Sottostruttura, armamento	25-50
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.

Le immobilizzazioni utilizzate in virtù di contratti di leasing ma che, da un punto di vista economico, corrispondono a operazioni di acquisto (financial lease), sono iscritte all'attivo nel patrimonio immobilizzazioni materiali e ammortizzate 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 **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 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.

Capitale di terzi.

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

I **debiti finanziari** comprendono prestiti commerciali e anticipi ricevuti da terzi e dalla Confederazione, tra cui debiti bancari, impegni di leasing, prestiti obbligazionari e 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 degli 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 (CP 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 discapito 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.

Di seguito vengono riportati 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 2012 non risultano adeguamenti del conto del Gruppo delle FFS.

0.2 Variazioni nell'area di consolidamento.

Dal 1° gennaio 2012 l'area di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

- Vendita parziale Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerna (gennaio 2012); ora presente nelle altre partecipazioni
- Fusione Polizia dei trasporti FFS Svizzera SA, Berna, con FFS SA, Berna (maggio 2012)
- Vendita parziale STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo (maggio 2012); ora rilevata con il metodo della messa in equivalenza
- Vendita STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londra (maggio 2012)
- Vendita STC Switzerland Travel Center GmbH, Stoccarda (maggio 2012)
- Vendita e-domizil AG, Zurigo (maggio 2012)
- Acquisto Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Vevey (luglio 2012)
- Liquidazione SBB Cargo S.r.l., Gallarate (novembre 2012)

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2012	2011
Traffico viaggiatori	2 781,3	2 731,6
di cui traffico a lunga percorrenza	2 098,7	2 076,2
di cui traffico regionale	682,6	655,5
Traffico merci	783,7	808,2
Prestazioni d'esercizio	62,4	62,3
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	77,9	73,3
Ricavi da traffico	3 705,3	3 675,4

I ricavi da traffico sono aumentati complessivamente di CHF 29,9 mio (+0,8 percento).

I ricavi dal traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 49,7 mio (+1,8 percento), grazie alle misure tariffarie e nonostante la riduzione dei viaggiatori-chilometro. Si è ridotto in particolare il traffico del tempo libero. Il mercato pendolare ha registrato una crescita minore.

Il calo dei ricavi del traffico merci di CHF 24,5 mio (-3,0 percento) è dovuto in particolare a diverse interruzioni della linea di montagna del San Gottardo.

Se si scontano le perdite di ricavi dovute a tali interruzioni, i ricavi del traffico merci si sono mantenuti al livello dell'esercizio precedente nonostante la difficile congiuntura sul mercato in Italia e la progressiva riduzione delle capacità nell'industria con importanti volumi di trasporto.

I proventi risultanti dalle tracce sono aumentati grazie all'incremento dei contributi di copertura nel traffico viaggiatori e all'aumento dei prezzi per la corrente di trazione.

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2012	2011
Indennizzi traffico regionale viaggiatori (TRV)		
Confederazione	276,5	250,4
Cantoni	319,7	324,8
Totale Indennizzi traffico regionale viaggiatori	596,2	575,1
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	932,2	901,0
Quote d'investimento non attivabili	126,6	143,6
Sussidio infrastruttura	505,0	510,0
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni	1 563,8	1 554,6
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	77,2	89,3
Cantoni	17,7	14,2
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	94,9	103,6
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori (TRV)		
Confederazione	32,4	28,8
Cantoni	11,8	8,8
Totale Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate	44,1	37,5
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 702,8	1 695,8
Indennizzi a Cargo per il traffico merci non transalpino	22,4	25,6
Indennizzi Confederazione per attenuare l'apprezzamento del franco	0,0	7,9
Totale Prestazioni per il traffico merci	22,4	33,6
Prestazioni dei poteri pubblici	2 321,3	2 304,5

Gli indennizzi per le prestazioni ordinate del traffico regionale viaggiatori compensano i costi non coperti dai viaggiatori. Il miglioramento delle prestazioni nel traffico regionale viaggiatori è stato compensato con ulteriori CHF 21,1 mio (+3,7 per cento). Questo importo comprende materiale rotabile nuovo o rinnovato e un lieve potenziamento dell'offerta.

Le prestazioni totali dei poteri pubblici per l'infrastruttura ferroviaria sono rimaste stabili rispetto all'esercizio precedente (+0,4 per cento).

La cessazione delle prestazioni erogate dal programma della Confederazione per attenuare l'apprezzamento del franco e la riduzione delle prestazioni per il traffico di carri completi in seguito alla contrazione delle quantità trasportate hanno causato un calo degli indennizzi al traffico merci per un'entità di CHF 11,2 mio.

Le prestazioni della Confederazione per 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 (invariato rispetto all'esercizio precedente). 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.

Le nuove locazioni avvenute dopo la conclusione dei progetti di ampliamento e trasformazione in posizioni centrali (Europaallee di Zurigo, Südpark di Basilea, TransEurope di Neuchâtel), l'ottimizzazione del mix di locatari e il miglioramento dell'attrattiva delle grandi stazioni hanno fatto aumentare i ricavi locativi di CHF 33,0 mio (+9,3 per cento).

4 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2012	2011
Servizi	226,7	263,6
Lavori di assistenza e manutenzione	47,2	57,7
Ricavi da noleggi	94,4	86,8
Ricavo da vendita di energia	66,3	57,5
Cambio di valuta	41,2	41,5
Provvigioni	77,7	77,4
Vendita stampati e materiali	46,0	38,3
Partecipazioni alle spese	168,5	129,1
Utile da vendita di attivo fisso d'esercizio	6,0	18,3
Altri ricavi complementari	91,6	86,1
Ricavi complementari	865,9	856,3

I ricavi complementari sono aumentati di CHF 9,6 mio (+1,1 per cento) rispetto all'esercizio precedente grazie alle maggiori partecipazioni alle spese, alla vendita di materiale, ai ricavi derivanti da noleggi (veicoli) e ai maggiori ricavi da vendita di energia.

L'introduzione dell'obbligo del biglietto nel traffico a lunga percorrenza ha comportato un aumento della partecipazione alle spese pari a CHF 23,0 mio netti.

I ricavi da vendita di energia sono aumentati grazie all'incremento del prezzo di vendita della corrente di trazione e all'aumento della vendita di energia sul mercato dovuto ai maggiori flussi idrici.

Per contro, i ricavi da servizi sono retrocessi a causa dell'esternalizzazione di una parte dell'attività nel settore turistico. La riduzione dei ricavi nell'ambito dei lavori di assistenza e manutenzione è dovuta al calo degli ordini di manutenzione dei veicoli.

5 Prestazioni proprie.

Mio di CHF	2012	2011
Ordini d'investimento	542,1	492,6
Ordini di magazzino	347,4	339,5
Prestazioni proprie	889,5	832,1

Le prestazioni proprie hanno registrato un incremento dovuto alle maggiori prestazioni fornite nei progetti di investimento per l'ampliamento e la sostituzione dell'infrastruttura ferroviaria. Sono inoltre state intensificate la rigenerazione di parti d'impianto per la modernizzazione e la revisione dei veicoli nel traffico viaggiatori.

6 Spese per il materiale.

Le spese per il materiale sono aumentate di CHF 12,5 mio (+1,8 per cento) rispetto all'esercizio precedente a causa di maggiori attività di manutenzione sui veicoli.

7 Spese per il personale.

Mio di CHF	2012	2011
Salari	2 936,3	2 848,6
Assicurazioni sociali	505,8	510,1
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	15,2	14,5
Altre spese per il personale	175,5	180,9
Spese per il personale	3 632,8	3 554,3

Le spese salariali hanno registrato un incremento di CHF 87,7 mio (+3,1 per cento). All'aumento hanno concorso sia la creazione di nuovi posti di lavoro nelle divisioni Infrastruttura e Viaggiatori che gli aumenti salariali. L'organico è aumentato di 655 unità, giungendo a 29240 posti a tempo pieno. Le quote dei contributi di risanamento per la Cassa pensioni FFS a carico del datore di lavoro e l'aumento del contributo di risparmio a carico del datore di lavoro in misura del 2 per cento a partire dall'ottobre 2012 hanno gravato sulle assicurazioni sociali per CHF 53,6 mio (esercizio precedente: CHF 43,8 mio). Per compensare i contributi di risanamento, nell'esercizio in esame si è attinto ai passivi da istituti di previdenza FER 16. 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	2012	2011
Prestazioni d'esercizio ferroviario	240,2	232,3
Noleggio di impianti	49,1	47,6
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	508,3	493,9
Veicoli	109,7	107,2
Energia	137,2	138,6
Amministrazione	90,4	88,8
Informatica	222,7	208,0
Pubblicità	67,0	64,8
Concessioni, tributi, tasse	80,1	81,4
Perdita da vendita di attivo fisso d'esercizio	0,8	3,0
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	83,9	83,4
Altre spese d'esercizio	66,1	30,1
Altre spese d'esercizio	1 655,7	1 579,1

Le maggiori tasse per l'utilizzo delle tracce per l'infrastruttura ferroviaria all'estero e i costi supplementari per il trasporto su strada (servizio sostitutivo) hanno comportato un aumento delle spese per prestazioni dell'esercizio ferroviario di CHF 7,9 mio (+3,4 per cento).

Le nuove costruzioni per Immobili e le prestazioni supplementari per il Facility Management nel traffico viaggiatori hanno fatto aumentare le prestazioni di terzi per la manutenzione e le riparazioni per CHF 14,4 mio (+2,9 per cento).

Le maggiori spese per l'informatica riflettono l'aumento degli esborsi per progetti di informatica.

Le altre spese d'esercizio sono aumentate di CHF 36,0 mio rispetto all'esercizio precedente. Nel 2011 le spese erano state contenute grazie allo scioglimento di accantonamenti assicurativi che non servivano più.

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 mediante aliquote forfetarie sulle prestazioni dei poteri pubblici che le pervengono.

9 Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali.

Mio di CHF	2012	2011
Variazioni rettifiche di valore per immobilizzazioni finanziarie	0,0	3,0
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	1 549,5	1 536,7
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	98,2	83,6
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	44,1	50,5
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali	1 691,8	1 673,8

Gli ammortamenti sono aumentati di CHF 18,0 mio (+1,1 per cento).

10 Ricavi finanziari.

Mio di CHF	2012	2011
Ricavi finanziari terzi	13,0	28,2
Ricavi finanziari società associate	1,5	1,9
Ricavi finanziari e proventi da altre partecipazioni	0,7	0,6
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	8,3	6,7
Altri ricavi finanziari	62,6	57,5
Ricavi finanziari	86,2	94,9

I ricavi finanziari terzi comprendono gli interessi conseguiti su depositi bancari e postali. Il calo dei ricavi finanziari terzi di CHF 15,2 mio è imputabile alla vendita di immobilizzazioni finanziarie (depositi e prestiti alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri).

L'aumento degli altri ricavi finanziari è dovuto a un adeguamento di valutazione positivo delle immobilizzazioni finanziarie nell'ordine di CHF 27,5 mio (esercizio precedente: CHF 12,0 mio), a fronte del quale si sono avuti minori utili su cambi, che nell'anno in esame sono stati pari a CHF 21,2 mio (esercizio precedente: CHF 40,2 mio).

11 Costi finanziari.

Mio di CHF	2012	2011
Costi finanziari verso terzi	175,1	199,8
Costi finanziari azionista	9,1	4,9
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	1,0	0,9
Altri costi finanziari	22,7	139,5
Costi finanziari	207,9	345,0

Il rimborso dei debiti finanziari ha generato un minor onere per interessi.

Gli altri costi finanziari comprendevano nell'esercizio precedente costi per il ricorso anticipato all'opzione di riacquisto per i veicoli in leasing pari a CHF 78,1 mio. Inoltre, nell'anno in esame sono scese a CHF 19,7 mio le perdite realizzate su cambi (esercizio precedente: CHF 58,2 mio).

12 Risultato estraneo all'esercizio.

Mio di CHF	2012	2011
Utile da vendita di immobili	65,4	67,1
Perdita da vendita di immobili	-0,1	-0,1
Risultato estraneo all'esercizio	65,3	66,9

Il risultato sulla vendita di immobili serve 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	2012	2011
Imposte correnti sull'utile	15,8	6,6
Imposte latenti sull'utile	-4,0	0,0
Imposte sull'utile	11,8	6,6

Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate delle società affiliate ammonta a CHF 2,0 mio (esercizio precedente: CHF 4,1 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 alla revisione dei decreti sui trasporti pubblici (revisione TP) è stato necessario costituire ulteriori delimitazioni fiscali. Questo ha comportato un aumento delle imposte sull'utile, in particolare nella divisione Immobili.

14 Interessenze azionisti minoritari.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Stato all'1.1.	89,4	79,5
Variazione area di consolidamento	-1,1	0,0
Dividendi	-1,2	-0,4
Variazione interessenze azionisti minoritari	-1,2	9,9
Partecipazione agli utili	0,1	1,1
Differenze di conversione delle valute estere	0,0	-0,8
Stato al 31.12.	86,1	89,4

La variazione delle interessenze di azionisti minoritari è dovuta all'alienazione delle società affiliate nel settore del turismo, all'acquisizione di Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, al versamento di dividendi e alla riduzione del capitale di Euroswitch AG.

15 Liquidità.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Cassa	45,2	44,3
Conto postale	510,2	126,2
Banche	164,2	115,6
Depositi a termine	10,0	129,1
Conti di giro	79,8	-132,9
Liquidità	809,3	282,2

16 Titoli e crediti finanziari a breve termine.

Questa voce comprendeva nell'esercizio precedente depositi e crediti di costruzione a breve termine concessi alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri, venduti alla Cassa pensioni delle FFS (cfr. «Altre indicazioni», paragrafo «Transazioni con parti correlate»).

17 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Crediti per forniture e prestazioni verso terzi	603,1	807,4
verso società associate	42,6	33,3
Rettifiche di valore	-50,6	-35,6
Crediti per forniture e prestazioni	595,0	805,1

La riduzione dei crediti per forniture e prestazioni è dovuta all'ottimizzazione dei processi di fatturazione e contabilizzazione nella divisione Viaggiatori e al ricevimento del pagamento dei contributi fatturati nell'esercizio precedente per la costruzione del passante di Zurigo.

In seguito all'introduzione dell'obbligo di possedere il biglietto nel traffico a lunga percorrenza i dati relativi ai viaggiatori senza titolo di trasporto valido hanno fatto registrare un aumento. È stato pertanto necessario aumentare le rettifiche di valore.

18 Altri crediti.

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

19 Scorte di merci e lavori in corso.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Scorte di merci	494,7	492,0
Lavori in corso	56,4	22,8
Rettifiche di valore	-197,5	-198,0
Scorte di merci e lavori in corso	353,6	316,8

La voce Lavori in corso comprende acconti per ordini di clienti pari a CHF 6,6 mio.

20 Ratei e risconti attivi.

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

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. 2011	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
Valori d'acquisto						
Stato all'1. 1. 2012	283,2	126,0	693,7	47,9	2,3	1 153,2
Variazione di valutazione	89,6	1,8	1,2	0,0	0,0	92,6
Entrate	1,1	1,3	19,8	0,0	0,0	22,1
Uscite	-132,0	-2,3	-626,2	-1,4	-0,2	-762,0
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-6,6	0,0	0,0	-6,6
Stato al 31.12. 2012	241,9	126,8	81,9	46,5	2,1	499,2
Ammortamenti cumulati						
Stato all'1. 1. 2012	-9,7	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-36,4
Uscite	0,3	0,0	24,9	0,0	0,0	25,2
Stato al 31.12. 2012	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-1,0	-11,3
Valore contabile netto al 31.12. 2012	232,5	126,8	81,0	46,5	1,1	487,9

Nella voce Titoli sono incluse le altre partecipazioni con un valore contabile netto di CHF 37,9 mio (CHF 36,8 mio nell'esercizio precedente).

I titoli dell'attivo fisso comprendono investimenti finanziari strutturati a lungo termine con opzioni di riacquisto negli impegni di leasing, che hanno registrato una valutazione maggiore di CHF 89,6 mio. Di questi, CHF 62,1 mio non hanno avuto impatto sul risultato, perché gli impegni di leasing corrispondenti sono stati valutati in modo congruente. Per quanto riguarda le immobilizzazioni finanziarie alle quali non sono legate opzioni di riacquisto, la rivalutazione con impatto sul risultato è stata pari a CHF 27,5 mio (esercizio precedente: CHF 12,0 mio).

I crediti di costruzione e le ipoteche concessi alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri sono stati venduti alla Cassa pensioni delle FFS alle condizioni ordinarie di mercato (cfr. «Altre indicazioni», paragrafo «Transazioni con parti correlate»).

Le ricontabilizzazioni riguardano crediti finanziari in scadenza nei dodici mesi seguenti e iscritti nei crediti a breve termine.

Sviluppo delle partecipazioni in società associate.

	Quota di capitale proprio
Valore contabile netto all'1.1.2012	126,0
Entrata	1,3
Dividendi ricevuti	-5,5
Partecipazione al risultato	7,3
Uscite	-2,3
Valore contabile netto al 31.12.2012	126,8

L'entrata di CHF 1,3 mio è dovuta alla vendita parziale di STC Travel Centre AG. La quota di partecipazione delle FFS in questa società si è ridotta dal 57,0 al 24,0 per cento.

Le uscite riguardano Tiefgarage Bahnhofplatz AG di Lucerna e e-domizil AG.

22 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione.

Mio di CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sottostrut- tura/ armamento/ tecnica ferroviaria	Altre immobilizza- zioni materiali	Fondi	Edifici	Totale Immobilizza- zioni materiali	Impianti in costruzione e acconti	Totale
Valore contabile netto all'1.1.2011	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
Valori d'acquisto								
Stato all'1.1.2012	14 734,1	20 072,4	6 146,5	1 626,2	4 264,4	46 843,5	5 096,2	51 939,8
Variazione area di consolidamento	0,0	10,9	-0,7	0,6	0,4	11,2	0,9	12,0
Investimenti	5,1	0,0	2,2	0,0	0,2	7,5	3 040,3	3 047,8
Uscite impianti	-247,0	-169,8	-98,4	-17,2	-16,3	-548,7	-0,2	-548,9
Ricontabilizzazioni	882,3	745,9	235,7	5,1	159,3	2 028,3	-2 030,2	-1,8
Stato al 31.12.2012	15 374,5	20 659,4	6 285,3	1 614,6	4 408,0	48 341,8	6 107,0	54 448,8
di cui leasing	659,8					659,8		659,8
di cui immobili a rendimento				106,9	70,8	177,6		177,6
di cui terreni non edificati				50,2		50,2		50,2
Ammortamenti cumulati								
Stato all'1.1.2012	-8 550,1	-7 511,3	-4 057,1	-22,7	-1 982,2	-22 123,4	-5,6	-22 129,0
Variazione area di consolidamento	0,0	-4,0	0,6	0,0	-0,1	-3,5	0,0	-3,5
Ammortamenti pianificati	-513,3	-680,2	-265,9	0,0	-103,2	-1 562,7	0,0	-1 562,7
Riduzioni di valore	-0,1	-1,6	0,1	14,9	-0,1	13,2	0,0	13,2
Uscite	239,4	136,8	93,7	0,6	13,5	484,0	0,0	484,0
Ricontabilizzazioni	-0,1	3,9	10,7	0,0	-13,1	1,4	0,0	1,4
Stato al 31.12.2012	-8 824,3	-8 056,5	-4 217,8	-7,3	-2 085,2	-23 191,0	-5,6	-23 196,6
di cui leasing	-394,7					-394,7		-394,7
di cui immobili a rendimento					-9,0	-9,0		-9,0
di cui terreni non edificati				-1,0		-1,0		-1,0
Valore contabile netto 31.12.2012	6 550,2	12 602,9	2 067,5	1 607,4	2 322,8	25 150,8	6 101,4	31 252,2

La voce Impianti in costruzione comprende acconti per CHF 782,4 mio (esercizio precedente: CHF 853,7 mio).

Gli investimenti comprendono incentivazioni della Confederazione per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili (LDiS) per CHF 68,7 mio (esercizio precedente: CHF 68,2 mio).

Informazioni sulle attività di investimento senza impatto sulla liquidità:

nel complesso sono stati iscritti impianti in costruzione per un ammontare di CHF 51,5 mio (esercizio precedente: CHF 22,4 mio), di cui impianti per un ammontare di CHF 34,8 mio sono stati trasferiti alla zb Zentralbahn AG (interramento dell'accesso alla stazione di Lucerna) insieme a un prestito federale.

Nell'anno di riferimento sono stati iscritti all'attivo costi per capitale di terzi pari a CHF 15,9 mio (esercizio precedente: CHF 18,3 mio).

Informazioni sulle riduzioni di valore: la formazione e lo scioglimento di riduzioni di valore riguardano impianti singoli secondo Swiss GAAP FER 18.

L'aumento del valore delle immobilizzazioni materiali è da attribuire principalmente al rinnovo e all'ampliamento di impianti di infrastruttura (rinnovi dell'armamento, passante di Zurigo, collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse CEVA, raccordo alla rete europea ad alta velocità nella Svizzera orientale), all'ampliamento della flotta nel traffico regionale e a lunga percorrenza, alla modernizzazione del materiale rotabile nonché alla nuova costruzione e alla trasformazione di diversi immobili d'investimento e stazioni (Europaallee di Zurigo, Südpark di Basilea e grandi stazioni).

23 Immobilizzazioni immateriali.

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Impianti in costruzione	Totale
Valore contabile netto all'1.1.2011	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
Valori d'acquisto					
Stato all'1.1.2012	11,5	248,4	723,3	292,6	1 275,7
Variazione area di consolidamento	-1,0	-0,2	-2,6	-0,2	-4,0
Entrate	0,1	0,1	1,2	157,4	158,8
Uscite	0,0	-0,1	-73,1	0,0	-73,3
Ricontabilizzazioni	-0,5	4,2	92,8	-95,0	1,4
Stato al 31.12.2012	10,0	252,3	741,5	354,8	1 358,6
Ammortamenti cumulati					
Stato all'1.1.2012	-11,3	-114,1	-486,7	0,0	-612,1
Variazione area di consolidamento	1,0	0,2	2,4	0,0	3,6
Ammortamenti pianificati	-0,2	-10,4	-87,5	0,0	-98,1
Riduzioni di valore	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Uscite	0,0	0,1	72,6	0,0	72,8
Ricontabilizzazioni	0,5	0,0	-1,4	0,0	-0,9
Stato al 31.12.2012	-10,0	-124,2	-500,7	0,0	-634,9
Stato al 31.12.2012	0,0	128,2	240,8	354,8	723,8

La voce Impianti in costruzione comprende acconti per CHF 103,1 mio (invariati rispetto all'esercizio precedente).

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 finanziari.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Debiti finanziari a breve termine		
Debiti finanziari verso terzi	271,1	582,6
Debiti finanziari a lungo termine		
Debiti bancari	2 076,8	2 325,1
Impegni di leasing	833,6	906,3
Prestiti obbligazionari	150,0	150,0
Cassa del personale	1 738,7	1 659,9
Prestiti di terzi	29,5	27,5
Prestiti della Confederazione (commerciale)	890,0	590,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 663,5	1 723,3
Totale debiti finanziari a lungo termine	7 382,1	7 382,1
Debiti finanziari	7 653,2	7 964,6

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: CHF 253,0 mio di debiti finanziari a lungo termine sono stati riclassificati in debiti finanziari a breve 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 -64,8 mio (esercizio precedente: CHF -101,2 mio).

Nell'anno in esame l'indebitamento soggetto a interessi è stato ridotto di CHF 311,4 mio, passando così a CHF 7653,2 mio.

Nell'ambito degli ammortamenti ordinari degli impegni di leasing sono stati rimborsati CHF 322,9 mio. Gli impegni di leasing servono per il finanziamento dei veicoli nel traffico viaggiatori.

È stato inoltre possibile ridurre i debiti bancari, in particolare verso EUROFIMA, di CHF 312,6 mio.

Per contro i prestiti rimborsabili e soggetti a interessi (commerciali) della Confederazione per il finanziamento dell'attività aziendale sono stati aumentati di CHF 300,0 mio.

Il prestito della Cassa pensioni è diminuito di CHF 59,8 mio. A sua garanzia sono stati ceduti alla CP FFS tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione presenti e futuri delle grandi stazioni FFS di Basilea, Berna e Zurigo con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

I prestiti obbligazionari includono prestiti della centrale elettrica Kraftwerk Amsteg AG (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.

25 Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Prestiti a breve termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,3	0,4
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	46,6	55,2
Totale prestiti a breve termine	46,9	55,6
Prestiti a lungo termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	10 436,8	9 829,8
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	15,9	15,9
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	936,2	815,9
Totale prestiti a lungo termine	11 388,9	10 661,6
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11 435,7	10 717,1

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, il collegamento ferroviario Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) e ulteriori progetti per alleggerire il traffico d'agglomerato.

Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Prestiti a interessi variabili fabbisogno di base infrastruttura	3 245,4	3 060,7
Prestiti a interessi variabili fondo FTP	6 256,1	6 110,6
Prestiti a interessi variabili fondo infrastrutturale	632,1	416,3
Prestiti a interessi variabili di società affiliate	303,5	242,5
Prestiti commerciali (v. nota 24)	890,0	590,0
Totale	11 327,1	10 420,2

Il prestito a copertura del fabbisogno di base dell'infrastruttura è aumentato di CHF 184,7 mio nell'ambito della Convenzione sulle prestazioni 2011-2012 (esercizio precedente: CHF 159,5 mio). Con questo finanziamento vengono assolti gli investimenti di ampliamento minori.

L'aumento del prestito Fondo FTP è stato dovuto principalmente all'incremento dei finanziamenti speciali necessari per il raccordo alla rete ad alta velocità, agli accessi Alptransit e a diversi progetti nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF).

Gli investimenti in progetti di agglomerazione, in particolare nel passante di Zurigo e il progetto CEVA nell'agglomerato di Ginevra, 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 finanziare l'attività di investimento sono stati contratti ulteriori prestiti commerciali della Confederazione per CHF 300,0 mio.

26 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	920,0	744,3
verso società associate	1,2	0,8
Debiti per forniture e prestazioni	921,1	745,1

L'aumento dei debiti verso terzi è dovuto principalmente all'aumentata attività di costruzione e ai maggiori debiti verso imprese di trasporto concessionarie.

27 Altri debiti.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	128,2	117,1
Altri debiti	67,0	59,5
Totale Altri debiti a breve termine	195,2	176,6
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti a lungo termine	102,4	107,3
Passivi degli istituti di previdenza FER 16	1 789,1	1 855,1
Totale Altri debiti a lungo termine	1 891,4	1 962,3
Altri debiti	2 086,6	2 139,0

Nell'ambito delle prestazioni di risanamento della Cassa pensioni sono stati utilizzati passivi degli istituti di previdenza FER 16 per un ammontare di CHF 66,0 mio (esercizio precedente: CHF 31,9 mio).

28 Ratei e risconti passivi.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Titoli di trasporto	652,2	674,8
Interessi	30,6	38,8
Altri ratei e risconti	777,6	677,0
Ratei e risconti passivi	1 460,4	1 390,6

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 così come i ratei e risconti relativi alle carte per più corse.

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.

29 Accantonamenti.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Accantonamenti a breve termine	247,2	269,4
Accantonamenti a lungo termine	308,9	310,5
Accantonamenti	556,1	580,0

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'1.1.2011	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
Situazione all'1.1.2012	0,4	56,1	203,4	98,2	59,8	7,0	155,1	580,0
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,3
Costituzione	0,1	0,0	0,0	2,3	22,2	0,0	81,3	105,8
Impiego	0,0	-3,7	-5,9	-4,9	-22,8	-2,9	-56,5	-96,7
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	-8,8	-1,1	-22,0	-32,0
Ricontabilizzazione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	0,0	-0,7
Situazione al 31.12.2012	0,5	52,4	197,5	95,3	50,3	2,2	157,8	556,1
di cui a breve termine	0,0	5,5	16,2	95,3	25,9	0,0	104,3	247,2
di cui a lungo termine	0,5	46,9	181,3	0,0	24,5	2,2	53,5	308,9

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 2012 CHF 3,7 mio sono stati utilizzati per i lavori di risanamento.

Per il risanamento del settore energetico sono stati utilizzati CHF 5,9 mio dell'accantonamento.

Per i progetti di ristrutturazione nella divisione Cargo e per le misure decise per l'attuazione della nuova organizzazione finanziaria FFS sono stati costituiti CHF 22,2 mio di accantonamenti per ristrutturazioni. Per le ristrutturazioni in corso, in particolare nelle divisioni Cargo e Viaggiatori, sono stati utilizzati CHF 22,8 mio. Nel complesso sono stati sciolti accantonamenti non più necessari per CHF 8,8 mio.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti assicurativi per rischi aziendali e processuali e accantonamenti assicurativi per sinistri. Per i nuovi danni sono stati accantonati nel 2012 CHF 48,1 mio. Per la liquidazione dei danni sono stati utilizzati CHF 51,9 mio. Grazie all'andamento positivo dei sinistri sono stati sciolti accantonamenti assicurativi per CHF 20,2 mio.

30 Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Riduzione/Incremento crediti per forniture e prestazioni	206,5	-38,6
Incremento/Riduzione scorte di merci e lavori in corso	-22,3	16,5
Riduzione/Incremento altro attivo circolante	46,4	-40,8
Incremento/Riduzione debiti per forniture e prestazioni	180,3	-54,9
Incremento altri debiti a breve termine	92,9	50,6
Variazione attivo circolante netto	503,8	-67,2

Informazioni sugli istituti di previdenza.

Riserva per contributi del datore di lavoro (RCDL)	Valore nominale	Rinuncia all'utilizzazione	Bilancio	Costituzione 2012	Bilancio	Risultato da RC DL nelle spese per il personale 2012	Risultato da RC DL nelle spese per il personale 2011
Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2012		31.12.2011		
Istituti di previdenza	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0
Totale	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0

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 2012	Spesa previdenziale nelle spese per il personale 2011
Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011				
Fondo patronale	0,3	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,1
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-1,1
Piani previdenziali con copertura in eccesso ¹	5,2	0,0	0,0	0,0	-9,6	-9,6	-10,6
Piani previdenziali con deficit di copertura	-132,0	-1 789,1	-1 855,1	66,0	-317,1	-251,1	-257,4
Totale	-126,5	-1 789,1	-1 855,1	66,0	-328,0	-261,9	-269,1

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

Esiste un programma completo per il risanamento della Cassa pensioni FFS, che 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 (invariato rispetto all'esercizio precedente).

2° pilastro, quota di risanamento da parte degli assicurati:

gli assicurati hanno dovuto subire notevoli contrazioni delle prestazioni con il passaggio della CP FFS dal primato delle prestazioni al primato dei contributi e con l'aumento dell'età pensionabile ordinaria 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. Gli assicurati continuano a versare contributi di risanamento paritari in misura del 2,5 per cento del salario soggetto a contribuzione. Dal 2005 i pensionati rinunciano alla compensazione del rincaro sulle rendite.

3° pilastro, quota di risanamento della Confederazione:

questo pilastro del programma si basa sul contributo di risanamento della Confederazione. Nel 2011 le Camere federali hanno approvato il contributo della Confederazione di CHF 1148 mio, che a fine dicembre 2011 è stato trasferito alla CP FFS.

Grazie alle prestazioni di risanamento e al buon rendimento degli investimenti registrato nel 2012, al 31 dicembre 2012 il grado di copertura della CP FFS è salito al 99,1 per cento (esercizio precedente 96,4 per cento). Nonostante questo incremento la Cassa pensioni continua a non essere risanata in modo durevole. 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	31.12.2012	31.12.2011
Debiti finanziari	24	7 653,2	7 964,6
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	25	11 435,7	10 717,1
Totale debiti finanziari		19 089,0	18 681,8
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-811,3	-470,2
Indebitamento netto		18 277,7	18 211,6
Variazione rispetto all'esercizio precedente		66,1	504,5

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 66,1 mio (+0,4 per cento). L'aumento comprende in particolare prestiti della Confederazione e dei Cantoni, che con CHF 718,6 mio hanno messo a disposizione risorse per il finanziamento di progetti infrastrutturali ordinati.

Altre indicazioni.

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno.

Mio di CHF		31.12.2012	31.12.2011
Fidejussioni, obblighi di garanzia		4,0	7,1
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita EUROFIMA		1 771,5	1 799,1
Altri impegni quantificabili		265,9	271,5
Totale		2 041,4	2 077,8

A titolo di garanzia dei crediti di EUROFIMA le FFS hanno inserito nel finanziamento veicoli per un valore contabile netto di 1771,5 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.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF		31.12.2012	31.12.2011
Impegni per investimenti		5 406,8	5 913,4
Impegni di acquisto energia		1 500,2	1 170,8
Altri		933,6	943,1
Totale		7 840,6	8 027,4

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.

La diminuzione degli impegni per investimenti di CHF 506,6 mio (-8,6 per cento) è principalmente dovuta ai minori impegni derivanti dall'acquisto di veicoli per il traffico viaggiatori e a progetti infrastrutturali.

Gli impegni di acquisto di energia sono aumentati di CHF 329,4 mio, in particolare per i nuovi contratti di fornitura stipulati con le centrali idroelettriche.

Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Scadenza entro un anno	1,7	5,1
Scadenza entro 1-2 anni	0,9	1,9
Scadenza entro 2-3 anni	0,6	0,7
Scadenza entro 3-4 anni	0,0	0,1
Totale	3,2	7,7

Crediti eventuali.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Fidejussioni e garanzie di adempimento ricevute	1 792,3	1 452,4
Totale	1 792,3	1 452,4

L'aumento è riconducibile principalmente a garanzie per la copertura di difetti ai nuovi veicoli acquistati.

Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Debiti a breve termine	4,5	2,2
Debiti a lungo termine	1 663,5	1 723,3
Totale	1 668,0	1 725,4

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 59,8 mio.

Prestiti obbligazionari.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
2,375 % prestito Kraftwerk Amsteg AG 2006-2018	150,0	150,0
Totale	150,0	150,0

Transazioni con parti correlate.

Transazioni con l'azionista.

La Confederazione detiene il 100 per cento delle azioni della FFS SA. Per quanto riguarda le transazioni con l'azionista, rimandiamo al prospetto relativo alle prestazioni dei poteri pubblici.

Vendita del portafoglio di crediti di costruzione e ipoteche delle società cooperative di costruzione dei ferrovieri (EBG) alla Cassa pensioni delle FFS.

I crediti di costruzione e le ipoteche che le FFS hanno concesso alle varie cooperative di costruzione sono stati ceduti alla Cassa pensioni FFS alle condizioni di mercato a far data dal 1° luglio 2012. La vendita si è basata sul contratto dell'11 luglio 2012 stipulato tra la Cassa pensioni FFS e la FFS SA. Per l'intera transazione la CP FFS ha versato CHF 641,5 mio alla FFS SA.

La FFS SA rilascia una garanzia a beneficio della CP FFS per prestiti ipotecari critici (fino al 31.12. 2022) e per i crediti di costruzione trasferiti.

Sintesi poteri pubblici.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno ricevuto dalla Confederazione prestazioni pari a CHF 2647,2 mio (esercizio precedente: CHF 2452,8 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	2012	2011
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	276,5	250,4
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Ammortamenti	932,2	901,0
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Quote non attivabili	126,6	143,6
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Contributo per l'esercizio	505,0	510,0
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	77,2	89,3
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	32,4	28,8
Indennizzi a Cargo per il traffico merci non transalpino	22,4	25,6
Indennizzi Confederazione per attenuare l'apprezzamento del franco	0,0	7,9
Totale Prestazioni Confederazione con impatto sul risultato	1 972,2	1 956,7
Aumento prestiti Confederazione per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	606,9	427,9
Contributi a fondo perso fondo FTP protezione contro i rumori/Legge sui disabili	68,7	68,2
Totale Prestazioni Confederazione	2 647,7	2 452,8
Inoltre, le FFS hanno ricevuto dai Cantoni:		
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	319,7	324,8
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	17,7	14,2
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	11,8	8,8
Totale Prestazioni Cantoni con impatto sul risultato	349,1	347,8
Aumento prestiti Cantoni per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	111,7	146,1
Totale Prestazioni Cantoni	460,9	493,9
Totale Prestazioni dei poteri pubblici	3 108,6	2 946,7

Per indicazioni dettagliate sui debiti verso l'azionista Confederazione si rimanda al prospetto contenuto nella nota 25.

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, nell'anno in esame si è fatto ricorso a operazioni a termine.

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			Valori		
		Volume dei contratti 31.12.2012	attivo 31.12.2012	passivo 31.12.2012	Volume dei contratti 31.12.2011	attivo 31.12.2011	passivo 31.12.2011
Mio di CHF							
Valute	Copertura	590,7	11,0	9,2	250,8	1,1	13,7
Interessi	Copertura	1 498,8	8,1	334,1	2 229,0	9,8	431,2
Altri valori base	Copertura	0,5	0,0	0,0	8,5	0,0	0,0
Totale		2 090,0	19,1	343,4	2 488,3	10,9	444,9

A causa del persistente basso livello dei tassi d'interesse a lungo termine e delle incertezze sullo sviluppo nel medio e lungo termine le FFS continuano a perseguire una politica di finanziamento prudente.

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

I valori negativi degli strumenti di copertura dei tassi d'interesse, più bassi rispetto all'esercizio precedente, sono dovuti al minor volume dei contratti, calo dovuto in particolare allo scioglimento degli strumenti di copertura dei tassi d'interesse che servivano per coprire il portafoglio di ipoteche venduto alla Cassa pensioni FFS. Al perdurare dei bassi interessi a lungo termine in Svizzera è tuttora riconducibile la valutazione negativa degli altri strumenti di copertura dei tassi d'interesse.

Copertura dei rischi di transazione all'interno del Gruppo.

La 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	2012	2011
Traffico viaggiatori	-1,6	-7,4
Traffico merci	-0,3	20,3
Infrastruttura	-1,7	-11,3
Immobili	0,0	-0,1

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 dell'identificazione in maniera sistematica e regolare, della valutazione 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 i rischi rilevanti per il Gruppo e mostra il grado di attuazione dei provvedimenti in materia di gestione dei rischi principali. Un panorama dei rischi e una matrice di valutazione dei rischi uniformi a livello di Gruppo costituiscono il parametro di giudizio per una categorizzazione, 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 2012 è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 13 dicembre 2012.

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.

Management dei rischi e sistema di controllo interno (SCI) FFS.

Con l'implementazione del sistema di controllo interno (SCI) si assicura che i titolari dei processi sottopongono annualmente i processi finanziari a una valutazione del rischio.

Management finanziario dei rischi.

Al presente conto annuale 2012 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 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 presso l'agenzia di rating Standard & Poor's.

Il finanziamento 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.

La disponibilità del finanziamento federale è disciplinata nella vigente Convenzione sulle prestazioni.

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

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 & Poor's con un rating di almeno A o che dispongono di strutture di copertura corrispondenti. Sono inoltre fissate ulteriori indicazioni sui limiti di credito per singola controparte finalizzate a minimizzare il rischio.

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 cambio.

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, 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 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.

Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto del Gruppo è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione l'8 marzo 2013. 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 pagamenti compensativi versati dalla divisione Immobili a favore di Infrastruttura. I versamenti annui sono stati fissati a CHF 150,0 mio nella Convenzione sulle prestazioni stipulata con la Confederazione.

Questo importo comprende pagamenti compensativi diretti a Infrastruttura per un ammontare di CHF 106,9 mio e pagamenti di interessi ai Settori centrali per CHF 43,1 mio. I settori centrali inoltrano questi interessi a Infrastruttura in forma di pagamenti compensativi.

Pagamenti compensativi di Immobili per il risanamento della CP FFS.

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 77,0 mio (esercizio precedente: CHF 84,0 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 118.

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 del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci		Infrastruttura	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Indicazioni relative al conto economico						
Ricavo d'esercizio	4 543,1	4 431,2	921,6	956,1	3 522,2	3 443,3
di cui						
– ricavi da traffico	2 879,9	2 812,1	822,2	840,0	904,9	883,0
– prestazioni dei poteri pubblici	640,3	612,7	22,4	33,6	1 658,6	1 658,2
– ricavi locativi immobili	9,4	28,2	0,9	1,1	0,9	1,7
Spese d'esercizio	–4 206,0	–4 117,0	–969,7	–986,9	–3 622,9	–3 498,6
di cui						
– spese per il personale	–1 706,6	–1 680,1	–429,7	–440,9	–1 282,5	–1 225,0
– ammortamenti	–523,8	–510,7	–57,6	–70,4	–959,5	–947,0
– spese per prestazioni per l'esercizio ferroviario	–823,0	–790,9	–238,9	–244,0	–33,6	–36,2
Risultato d'esercizio/EBIT	337,1	314,2	–48,1	–30,8	–100,7	–55,3
Altro risultato	–68,2	–100,3	–3,1	–15,2	–12,2	–22,2
Pagamenti compensativi Infrastruttura/prestiti CP	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	150,0
Risultato del Gruppo	268,9	213,9	–51,2	–45,9	37,1	72,4
Informazioni sul cash flow						
Cash flow dell'attività operativa	1 093,7	575,5	–5,6	–2,4	167,6	35,4
Cash flow dell'attività d'investimento	–973,3	–556,1	–44,3	–39,2	–1 698,8	–1 493,4
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	120,5	19,4	–49,9	–41,8	–1 531,2	–1 458,0
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	29,9	19,3	0,6	0,0	1 574,8	1 455,8
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	150,4	38,7	–49,3	–41,8	43,5	–2,2
	31. 12. 2012	31. 12. 2011	31. 12. 2012	31. 12. 2011	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Informazioni sul bilancio						
Attivi	9 907,1	9 532,8	982,9	989,8	20 553,7	19 819,0
Attivo circolante	2 617,0	1 702,5	241,1	238,1	592,6	637,0
Attivo fisso	7 290,1	7 830,3	741,8	751,7	19 961,1	19 182,0
di cui						
– veicoli	5 469,6	5 078,1	618,1	628,7	457,4	474,1
– sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	388,6	332,1	5,7	5,6	12 205,7	12 220,3
– terreni ed edifici	68,2	66,0	14,4	14,4	1 094,0	1 065,6
– impianti in costruzione e acconti	1 032,5	1 005,3	41,9	51,1	4 059,0	3 295,9
Passivi	9 907,1	9 532,8	982,9	989,8	20 553,7	19 819,0
Capitale di terzi	5 212,2	5 106,7	704,9	657,7	12 649,9	11 951,9
di cui						
– debiti finanziari	3 043,5	3 098,0	467,0	432,6	600,4	642,4
– prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	448,2	383,4	1,0	0,4	10 986,5	10 333,3

Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS	
2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
669,8	615,0	777,9	628,3	-2 266,0	-2 052,3	8 168,5	8 021,7
0,0	0,0	0,0	0,0	-901,6	-859,8	3 705,3	3 675,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 321,3	2 304,5
508,1	474,5	1,6	1,5	-134,4	-153,6	386,5	353,5
-485,2	-438,5	-695,6	-530,0	2 301,7	2 078,9	-7 677,7	-7 492,1
-108,9	-103,4	-238,3	-222,1	133,2	117,2	-3 632,8	-3 554,3
-129,8	-132,1	-21,1	-13,6	0,0	0,0	-1 691,8	-1 673,8
-14,0	-0,8	-3,5	-3,4	872,8	842,8	-240,2	-232,3
184,6	176,5	82,3	98,4	35,7	26,6	490,9	529,7
7,8	5,9	38,2	-26,6	-31,0	-32,5	-68,4	-190,9
-183,8	-180,1	33,8	30,1	0,0	0,0	0,0	0,0
8,6	2,4	154,4	101,8	4,7	-5,8	422,5	338,7
138,0	114,0	42,3	162,4	0,0	0,0	1 436,1	884,9
-323,2	-252,9	904,1	-23,4	0,0	0,0	-2 135,6	-2 365,3
-185,2	-138,9	946,3	138,9	0,0	0,0	-699,5	-1 480,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 605,3	1 475,1
-185,2	-138,9	946,3	138,9	0,0	0,0	905,8	-5,2
31. 12. 2012	31. 12. 2011						
4 236,4	3 898,4	8 596,2	8 979,6	-9 399,6	-9 338,9	34 876,7	33 880,8
160,0	66,9	1 420,9	2 031,9	-2 618,8	-2 386,8	2 412,8	2 289,7
4 076,4	3 831,6	7 175,3	6 947,6	-6 780,8	-6 952,1	32 463,9	31 591,1
5,0	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6 550,2	6 184,0
2,9	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12 602,9	12 561,1
2 750,1	2 735,6	3,5	4,1	0,0	0,0	3 930,2	3 885,7
965,1	735,4	2,9	2,8	0,0	0,0	6 101,4	5 090,6
4 236,4	3 898,4	8 596,2	8 979,6	-9 399,6	-9 338,9	34 876,7	33 880,8
3 483,0	3 153,6	11 054,0	11 591,8	-8 990,8	-8 925,3	24 113,2	23 536,4
3 151,2	2 911,2	8 841,5	9 325,3	-8 450,2	-8 444,8	7 653,2	7 964,6
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11 435,7	10 717,1

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 % 31.12.2012	FFS in % 31.12.2011	
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
Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chevbres SA, Vevey	CHF	0,95	0,87	91,97	5,27	V I
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	75,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V G
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	3,00	2,00	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
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
Cisalpino 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
RAIpin 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
Lyria 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
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	57,00	E P
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
Polizia dei trasporti FFS SA, Berna (fusioneata)	CHF	0,00	0,00	0,00	100,00	V P
SBB Cargo S.r.l., Gallarate (liquidata)	EUR	0,00	0,00	0,00	100,00	V G
STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londra (venduta)	GBP	0,05	0,00	0,00	57,00	V P
STC Switzerland Travel Center GmbH, Stoccarda (venduta)	EUR	0,03	0,00	0,00	57,00	V P
e-domizil AG, Zurigo (venduta)	CHF	0,10	0,00	0,00	28,50	E P

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.ey.com/ch

All'assemblea generale delle
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 8 marzo 2013

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 88 a 118, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012.

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 2012 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

Handwritten signature of Alessandro Miolo.

Alessandro Miolo
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

Handwritten signature of Florian Baumgartner.

Florian Baumgartner
Perito revisore abilitato

Conto economico FFS SA.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2012	2011
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	2 971,1	2 919,4
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 126,7	2 108,4
Ricavi locativi immobili		395,7	363,6
Ricavi complementari	3	977,6	915,3
Prestazioni proprie		865,7	807,6
Totale Ricavo d'esercizio		7 336,7	7 114,4
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale		-670,4	-666,7
Spese per il personale	4	-2 998,9	-2 918,9
Altre spese d'esercizio	5	-1 597,0	-1 487,1
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali		-1 620,7	-1 568,5
Totale Spese d'esercizio		-6 887,1	-6 641,2
Risultato d'esercizio/EBIT		449,6	473,2
Ricavi finanziari		111,8	140,6
Costi finanziari		-190,4	-341,8
Risultato ordinario		371,0	272,1
Risultato estraneo all'esercizio	6	65,0	66,2
Utile ante imposte		436,1	338,2
Imposte sull'utile		-13,1	-3,3
Utile d'esercizio	7	423,0	334,9

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2012	31.12.2011
Attivo circolante			
Liquidità		735,8	149,3
Titoli e crediti finanziari a breve termine		77,1	875,1
Crediti per forniture e prestazioni	8	514,0	672,5
Altri crediti		182,1	175,6
Scorte di merci e lavori in corso		342,1	305,2
Ratei e risconti attivi		407,8	493,1
Totale Attivo circolante		2 258,9	2 670,8
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	9	1 951,9	2 263,4
Immobilizzazioni materiali		23 343,0	22 829,3
Impianti in costruzione immobilizzazioni materiali		5 875,0	4 909,2
Immobilizzazioni immateriali		688,0	636,2
Totale Attivo fisso		31 857,9	30 638,1
Totale Attivi		34 116,8	33 308,9

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2012	31.12.2011
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	10	359,5	948,6
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	46,2	54,7
Debiti per forniture e prestazioni	12	909,3	735,8
Altri debiti a breve termine	13	185,2	155,1
Ratei e risconti passivi		1 396,3	1 321,7
Accantonamenti a breve termine	14	190,3	211,0
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 086,9	3 426,9
Debiti finanziari a lungo termine	10	7 077,6	6 934,5
Prestiti finanziari a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	10 979,0	10 333,6
Altri debiti a lungo termine	13	1 886,8	1 956,9
Accantonamenti a lungo termine	14	593,7	587,0
Totale Capitale di terzi a lungo termine		20 537,0	19 812,0
Totale Capitale di terzi		23 623,8	23 238,9
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		648,9	587,0
Perdita di bilancio			
Perdita portata a nuovo		-1 578,9	-1 852,0
Utile d'esercizio		423,0	334,9
Totale Capitale proprio		10 493,0	10 070,0
Totale Passivi		34 116,8	33 308,9

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 Obblighi previdenziali.

Per la previdenza professionale la FFS SA aderisce alla Cassa pensioni FFS (CP FFS). Al 31 dicembre 2012 la CP FFS presenta un deficit di copertura statico pari a CHF 132,0 mio (esercizio precedente: CHF 521,0 mio).

Il grado di copertura è del 99,1 per cento (esercizio precedente: 96,4 per cento). Al 31 dicembre 2012 è iscritto al passivo un obbligo previdenziale di CHF 1789,1 mio (esercizio precedente: CHF 1855,1 mio).

Per ulteriori informazioni sugli obblighi previdenziali si rimanda all'allegato al conto del Gruppo.

0.3 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 (invariato rispetto all'esercizio precedente). 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).

0.4 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 505,2 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 16,5 mio.

0.5 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 2012, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e i costi di CHF 3,5 mio sono stati addebitati all'accantonamento. L'accantonamento ammonta ancora a CHF 50,6 mio.

0.6 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	2012	2011
Traffico viaggiatori	2 671,9	2 619,8
Prestazioni d'esercizio	69,8	70,9
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	229,5	228,8
Ricavi da traffico	2 971,1	2 919,4

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2012	2011
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	214,7	192,2
Cantoni	253,3	258,0
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	468,0	450,2
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni		
Ammortamento infrastruttura	932,2	901,0
Quote d'investimento non attivabili	126,6	143,6
Sussidio infrastruttura	505,0	510,0
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni	1 563,8	1 554,6
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	77,2	89,3
Cantoni	17,7	14,2
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	94,9	103,6
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 658,6	1 658,2
Prestazioni dei poteri pubblici	2 126,7	2 108,4

3 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2012	2011
Servizi	192,6	204,1
Lavori di assistenza e manutenzione	135,4	136,0
Ricavi da noleggi	76,0	64,9
Ricavi da vendita di energia	63,9	57,9
Cambio di valuta	41,2	41,4
Provvigioni	72,3	71,7
Vendita stampati e materiali	78,8	69,8
Partecipazione alle spese	168,1	139,7
Utile da vendita di attivo fisso d'esercizio	3,2	3,4
Altri ricavi complementari	146,1	126,3
Ricavi complementari	977,6	915,3

4 Spese per il personale.

Mio di CHF	2012	2011
Salari	2 443,9	2 356,0
Assicurazioni sociali	398,6	412,9
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	11,4	9,5
Altre spese per il personale	145,0	140,5
Spese per il personale	2 998,9	2 918,9

5 Altre spese d'esercizio.

Mio di CHF	2012	2011
Prestazioni d'esercizio ferroviario	143,3	134,3
Noleggio di impianti	47,4	46,5
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	553,5	523,3
Veicoli	107,5	97,4
Energia	161,0	179,8
Amministrazione	81,9	76,9
Informatica	225,2	210,9
Pubblicità	55,2	51,9
Concessioni, tributi, tasse	68,9	70,0
Perdita da vendita di attivo fisso d'esercizio	0,5	2,8
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	76,7	76,1
Altre spese d'esercizio	75,9	17,2
Altre spese d'esercizio	1 597,0	1 487,1

6 Risultato estraneo all'esercizio.

Mio di CHF	2012	2011
Utile da vendita di immobili	65,1	66,3
Perdita da vendita di immobili	-0,1	-0,1
Risultato estraneo all'esercizio	65,0	66,2

7 Utile d'esercizio.

Mio di CHF	2012	2011
Utile/perdita d'esercizio da settori che danno diritto all'indennità		
Traffico regionale viaggiatori (TRV) ai sensi dell'art. 36 LTV	6,1	30,9
Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	-45,1	46,3
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	461,9	257,6
Utile d'esercizio	423,0	334,9

8 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Crediti da forniture e prestazioni verso terzi	443,0	628,0
verso società del Gruppo	87,0	52,7
verso società associate	30,7	21,6
Rettifiche di valore	-46,7	-29,8
Crediti per forniture e prestazioni	514,0	672,5

9 Immobilizzazioni finanziarie.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Titoli dell'attivo fisso	228,4	270,0
Partecipazioni ¹	680,2	731,7
Prestiti verso terzi	55,5	633,9
Prestiti verso società del Gruppo	941,3	579,9
Prestiti verso società associate	46,5	47,9
Immobilizzazioni finanziarie	1 951,9	2 263,4

¹ Le partecipazioni detenute dalla FFS SA figurano nell'elenco delle partecipazioni alla nota 18.

10 Debiti finanziari a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Debiti bancari	2 196,3	2 328,0
Impegni di leasing	840,2	1 097,6
Cassa del personale	1 738,7	1 659,9
Debiti finanziari verso società del Gruppo	108,4	484,4
Prestiti della Confederazione (commerciali)	890,0	590,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 663,5	1 723,3
Debiti finanziari	7 437,1	7 883,1

11 Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Prestiti Confederazione fabbisogno di base infrastruttura	3 245,4	3 060,7
Prestiti Confederazione fondo FTP	6 256,1	6 110,6
Prestiti Confederazione fondo infrastrutturale	632,1	416,3
Prestiti Cantoni fondo infrastrutturale	891,6	800,6
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11 025,2	10 388,3

12 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	819,7	676,1
verso società del Gruppo	88,7	59,0
verso società associate	0,9	0,8
Debiti per forniture e prestazioni	909,3	735,8

13 Altri debiti.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Debiti a breve termine verso enti statali	105,8	96,5
Altri debiti a breve termine	79,5	58,6
Ratei e risconti a lungo termine	97,7	101,8
Passivi da istituti di previdenza ¹	1 789,1	1 855,1
Altri debiti	2 072,0	2 112,0

¹ Cfr. nota 0.2 Obblighi previdenziali e chiarimenti relativi ai passivi degli istituti di previdenza riportati nell'allegato al conto del Gruppo.

14 Accantonamenti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Siti contaminati	50,6	54,1
Risanamento nel settore energetico	505,2	521,7
Vacanze/straordinari	77,1	79,1
Ristrutturazione	18,2	24,0
Altri accantonamenti	132,8	119,2
Accantonamenti	783,9	798,0

15 Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31.12.2012	31.12.2011
Debiti finanziari a breve e lungo termine	10	7 437,1	7 883,1
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	11 025,2	10 388,3
Totale debiti finanziari		18 462,3	18 271,4
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-812,9	-1 024,4
Indebitamento netto		17 649,4	17 247,0
Variazione rispetto all'esercizio precedente		402,3	250,6

16 Altre indicazioni.

16.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi/attivi gravati.

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Impianti in leasing	265,1	378,9
Fideiussioni e garanzie	75,4	217,1
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 280,9	862,6
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Altri	26,9	31,7
Totale	1 925,5	1 767,6

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	31.12.2012	31.12.2011
Scadenza entro un anno	1,4	4,7
Scadenza entro 1-2 anni	0,6	1,6
Scadenza entro 2-3 anni	0,5	0,3
Totale	2,5	6,6

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 il Gruppo identifica, analizza e controlla 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 2012 è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 13 dicembre 2012.

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 in uso sistemi interni di controllo e gestione.

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).

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 300 mio (2011: CHF 250 mio) e assicurazioni di responsabilità civile con un importo di copertura di CHF 400 mio (invariato rispetto all'esercizio precedente).

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 accounti (incl. immob. immateriali)	Totale
Valore contabile netto all'1. 1. 2012	454,8	11 973,5	1 181,4	606,4	385,5	239,4	14 841,0	3 252,9	18 093,9
Valori d'acquisto									
Stato all'1. 1. 2012	860,0	18 937,5	2 720,9	606,4	652,9	377,5	24 155,3	3 252,9	27 408,2
Investimenti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 656,7	1 656,7
Uscite impianti	-13,1	-163,7	-68,5	-1,7	-2,9	-4,6	-254,5	0,0	-254,5
Ricontabilizzazioni	18,8	672,0	138,4	4,8	23,3	24,4	881,7	-866,2	15,5
Stato al 31. 12. 2012	865,7	19 445,8	2 790,8	609,6	673,3	397,3	24 782,4	4 043,4	28 825,9
Ammortamenti cumulati									
Stato all'1. 1. 2012	-405,2	-6 964,1	-1 539,5	0,0	-267,4	-138,1	-9 314,3	0,0	-9 314,3
Ammortamenti	-32,8	-643,7	-155,1	0,0	-14,8	-37,8	-884,2	0,0	-884,2
Uscite	11,2	130,4	65,9	0,0	1,6	3,5	212,6	0,0	212,6
Ricontabilizzazioni	0,0	-2,9	-2,6	0,0	-0,1	0,0	-5,6	0,0	-5,6
Stato al 31. 12. 2012	-426,7	-7 480,2	-1 631,3	-0,1	-280,7	-172,5	-9 991,5	0,0	-9 991,5
Valore contabile netto al 31. 12. 2012	439,0	11 965,6	1 159,4	609,5	392,6	224,8	14 790,9	4 043,4	18 834,4

Le ricontabilizzazioni comprendono entrate di immobilizzazioni da altri settori delle FFS per un importo netto di CHF 9,9 mio.

Ammortamenti su immobilizzazioni materiali e immateriali del settore Infrastruttura (art. 7 OCIC).

Mio di CHF	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	846,4	814,7
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	37,8	34,6
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	36,6	39,9
Totale	920,8	889,2

Investimenti del settore Infrastruttura (art. 3 OCIC).

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Investimenti per impianti	1 656,7	1 373,9
Impianti trasferiti da altri settori delle FFS	9,9	29,8
Costi per investimenti non attivati	221,4	247,2
Totale	1 888,0	1 650,9

Gli investimenti comprendono incentivazioni della Confederazione per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili (LDis) per CHF 68,7 mio (esercizio precedente CHF 68,2 mio).

18 Partecipazioni significative.

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2012	Partecipazione FFS in % 31.12.2011
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 SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
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
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	57,00
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
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
Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chevbres SA, Vevey	CHF	0,95	0,87	91,97	5,27
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	3,00	2,00	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
Polizia dei trasporti FFS Svizzera SA, Berna (fusione)	CHF	0,00	0,00	0,00	100,00

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 rapporto del 26 febbraio 2013 l'Ufficio federale dei trasporti ha approvato il conto annuale 2012 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 2012 come segue:

Mio di CHF	31.12.2012	31.12.2011
Utile d'esercizio	423,0	334,9
Perdita portata a nuovo esercizio precedente	-1 578,9	-1 852,0
Perdita di bilancio prima dell'assegnazione alle riserve	-1 155,9	-1 517,1
Assegnazione alle riserve in relazione al risultato 2012		
- Traffico viaggiatori: assegnazione alla riserva ai sensi dell'art. 36 LTV	-6,1	-15,5
- Infrastruttura: prelievo dalla riserva ai sensi dell'art. 67 Lferr	45,1	-46,3
Perdita di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	-1 117,0	-1 578,9
Riporto a nuovo	-1 117,0	-1 578,9

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.ey.com/ch

All'assemblea generale delle
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 8 marzo 2013

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 121 a 131 per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012.

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 2012 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

Handwritten signature of Alessandro Miolo in black ink.

Alessandro Miolo
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

Handwritten signature of Florian Baumgartner in black ink.

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 2012” 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. Per la metodologia vedi www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

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, 25 Febbraio 2013



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 adoperava 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 20 Febbraio 2013. GRI esclude esplicitamente che la presente dichiarazione sia applicata a cambiamenti successivi.

Due altre pubblicazioni completano
il rendiconto annuale 2012 delle FFS:

Racconti di viaggio.

Storie di viaggi «come a casa propria» – i 31 testi
vincitori del concorso di scrittura delle FFS.

Fatti e cifre.

Statistica aziendale con dati relativi all'attività,
ai clienti, ai partner e ai collaboratori.



FFS SA

Comunicazione e Public Affairs
Hochschulstrasse 6
3000 Berna 65, Svizzera
Telefono +41 51 220 41 11
press@ffs.ch

ffs.ch/rapporto_di_gestione



No. 01-11-806788 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership