

The background image shows a woman on the left and a man on the right, both looking upwards. The woman is wearing glasses and a dark coat with a fur collar. The man is wearing a dark suit, a red and blue striped tie, and is holding a smartphone and a red bag. They are standing in front of a train at night, with blurred lights in the background.

Rapporto di gestione
e di sostenibilità delle FFS.

2015

Sommario.

- P 03** Rapporto sulla situazione del Gruppo
- P 13** Corporate Governance
- P 29** Rapporto di sostenibilità
- P 65** Rapporto finanziario

Copertina: Alexandra Baumgartner, portavoce del Comitato clienti, discute con l'agente del treno Vitus Spescha di cortesia verso i clienti.
Dal numero speciale di «In viaggio» sul Rapporto di gestione e di sostenibilità 2015.

Rapporto sulla situazione del Gruppo 2015.

Diamo forma alla mobilità del futuro – semplice, personale, integrata.

G4-1

Nel 2015 le FFS hanno trasportato ogni giorno 1,21 milioni di passeggeri (2014: 1,18 milioni, +2,7 percento). La soddisfazione della clientela è salita. L'utile del Gruppo è calato di CHF 127 mio a CHF 246 mio. Il franco forte ha inciso sul risultato nella misura di CHF 80 mio. FFS Cargo ha registrato una perdita di CHF 22 mio. Nel 2015 le FFS hanno sostenuto spese supplementari per la manutenzione della rete ferroviaria pari a CHF 109 mio. Nella rete a trasporto misto mai così tanti treni erano circolati prima, e ciò nonostante il maggior numero di interventi di manutenzione e cantieri. È stato inoltre possibile mantenere la puntualità dei clienti. Le FFS rimangono così la ferrovia più puntuale d'Europa.

Le nuove tecnologie e la digitalizzazione stanno trasformando radicalmente le esigenze e il comportamento di mobilità dei clienti. La concorrenza intermodale si va rafforzando in un mondo sempre più digitale. Per le FFS questo significa concentrarsi sui punti di forza della ferrovia e diventare più semplici per gli utenti. Inoltre, nella nostra veste di mezzo di trasporto pubblico, vogliamo personalizzare il nostro approccio alla clientela e avvicinarci ulteriormente ad altri sistemi di trasporto e partner commerciali. Con la messa in servizio della nuova galleria di base del San Gottardo giungerà a compimento l'opera del secolo, che assicurerà migliori collegamenti tra l'Europa settentrionale e meridionale e un sostanziale guadagno in termini di tempo e capacità.

Le FFS nel 2015.

G4-4

I nostri oltre 5 milioni di clienti sono più soddisfatti delle offerte e dei servizi rispetto al 2014. La soddisfazione dei clienti è salita complessivamente di 0,5 punti a 74,8 punti. La clientela si è detta più soddisfatta in particolare per quel che riguarda l'offerta di posti (+2,5 a 70,7 punti), l'atteggiamento del personale (+0,7 a 77,8 punti), la pulizia nei treni (+0,7 a 71 punti) e nelle stazioni (+1,2 a 75,3 punti) e il rapporto prezzo/prestazioni (+0,9 a 61,7 punti). Sono invece leggermente peggiorate la percezione della gestione delle perturbazioni (-0,4 a 61,2 punti) e la soddisfazione riguardo alla puntualità (-0,4 a 81,1 punti).

L'efficienza dello sfruttamento della rete – treni per binario principale al giorno – è salita di 0,5 punti a 101,5 punti. Mai così tanti treni erano circolati prima, nonostante il maggior numero di interventi di manutenzione e di cantieri. Nel 2015 l'87,8 per cento dei viaggiatori ha raggiunto puntualmente la propria destinazione, lo 0,1 per cento in più rispetto al 2014, ma non abbiamo ancora raggiunto il nostro obiettivo. Mentre si è riusciti a migliorare la puntualità nella zona di Zurigo, sussiste ancora una necessità d'intervenire soprattutto sull'asse nord-sud e nella rete a lunga percorrenza. In tale contesto sono stati lanciati programmi di ampia portata. Nonostante l'ulteriore aumento dei lavori di manutenzione e di costruzione, le FFS rimangono la ferrovia più puntuale d'Europa. Il 97,0 per cento dei clienti è riuscito a prendere il proprio treno in coincidenza, 0,1 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente. Nel caso di alcuni treni in ritardo, non sono stati aspettati i treni in coincidenza per evitare successivi ritardi nell'intero sistema e non compromettere quindi la puntualità di tutti i viaggiatori.

Nove incidenti ferroviari con un potenziale di danno medio e alto hanno offuscato il bilancio complessivamente positivo sulla sicurezza 2015. Si è verificata una collisione laterale tra due treni viaggiatori a Rafz (ZH) e un treno merci è deragliato a Daillens (VD). Ciò dimostra che anche quando il numero di incidenti sul lungo periodo rimane nella media, non dobbiamo mai abbassare la guardia nei nostri sforzi per la sicurezza e la qualità. Da agosto 2015 una app avverte i macchinisti sull'iPad quando il treno accelera nonostante il segnale di fermata. Il deragliamento di Daillens ha indotto tutte le persone coinvolte a concentrare i propri sforzi per ridurre i rischi del trasporto di merci pericolose.

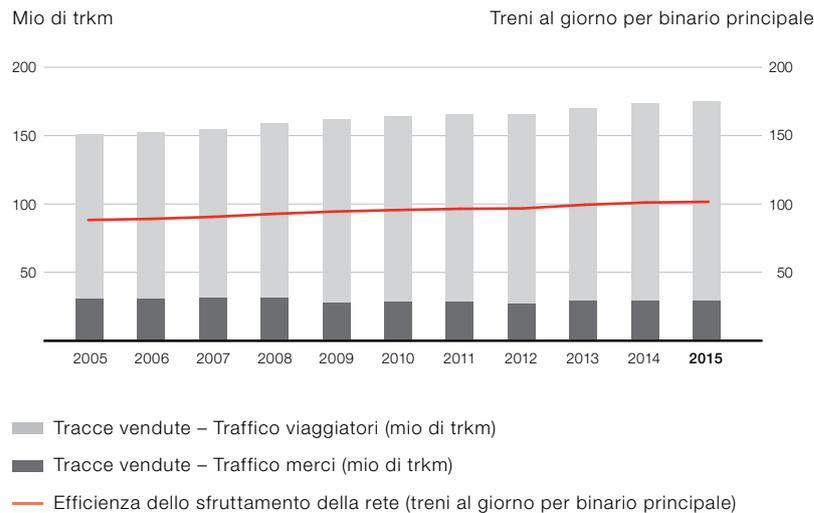
Nonostante l'ulteriore aumento nei lavori di manutenzione e di costruzione, le FFS rimangono la ferrovia più puntuale d'Europa.

Raggiunti importanti traguardi per i clienti.

Il cambiamento d'orario di fine 2015 ha apportato significativi vantaggi per la clientela. Grazie alle nostre collaboratrici e ai nostri collaboratori, il più grande cambiamento d'orario da Ferrovia 2000 sta funzionando perlopiù senza intoppi. Ciò dimostra a chiare lettere la forza della ferrovia integrata. Con la messa in servizio della seconda tappa del passante di Zurigo, la stazione centrale ha smesso di essere una stazione capolinea anche per i treni a lunga percorrenza. L'orario 2016 ha accresciuto di un altro punto percentuale l'offerta di treni nel traffico a lunga percorrenza, e nel traffico regionale addirittura del 3,3 per cento. Nel 2015 sono stati portati avanti importanti progetti di ampliamento, come Léman 2030 o il potenziamento a quattro binari tra Olten e Aarau. Anche il progetto della galleria di base del San Gottardo è in perfetto orario con la tabella di marcia. La conversione delle linee d'accesso alla segnalazione in cabina di guida ETCS Level 2 è riuscita in tempi record; solo in casi sporadici si sono verificati problemi di segnalazione nelle locomotive, cosa che purtroppo è stata in parte percepita anche dai nostri clienti.

Il grande progetto dell'Europaallee ha raggiunto un altro traguardo con la posa della prima pietra dell'area di cantiere H. La vicina Sihlpost, un emblema della città di

Sfruttamento della rete.



Zurigo, è stata completamente risanata. Con lo SpeedyShop, è stato inoltre offerto ai clienti un servizio per ritirare la spesa direttamente in stazione.

FFS Cargo ha prolungato anticipatamente fino al 2020 il mandato di transito per il trasporto di treni merci internazionali attraverso la Svizzera con DB Schenker. Alla luce del contesto economico difficile si tratta di un successo per FFS Cargo.

Con l'introduzione dello SwissPass si è compiuto un primo passo verso la semplificazione delle offerte nella mobilità. Ulteriori offerte saranno integrate gradualmente nello SwissPass e nel 2017 dovrebbe seguire una versione per smartphone.

Sempre più digitali in viaggio.

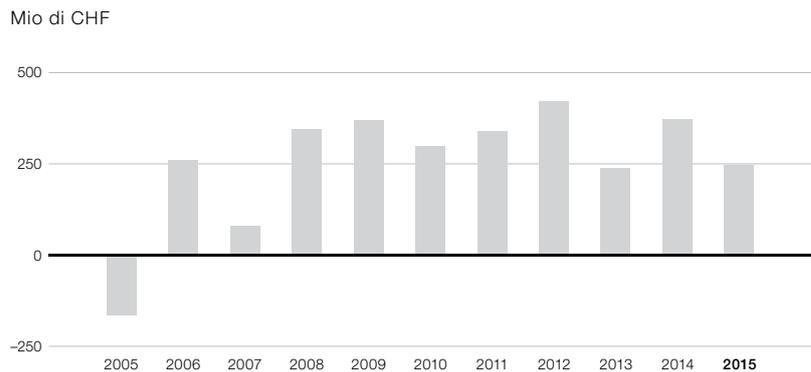
Si registra una forte domanda di connessioni per la telefonia mobile nei treni. Grazie al nostro programma avviato già nel 2013, oggi ci collochiamo al primo posto in Europa per quel che riguarda la «connectivity», come hanno dimostrato inchieste indipendenti. Una posizione di preminenza che intendiamo mantenere. Nel traffico a lunga percorrenza tutte le carrozze sono ormai dotate di ripetitori per la telefonia mobile, nel traffico regionale stiamo provvedendo. Nel 2015 circa 80 stazioni sono state dotate di WiFi gratuito.

I biglietti Mobile FFS sono sempre più apprezzati: nel 2015 i nostri clienti hanno acquistato ogni giorno circa 34 000 biglietti dalla app per smartphone – oltre il 40 per cento in più rispetto al 2014. Con un totale di 12,3 milioni di biglietti, circa il 14 per cento delle vendite complessive, Mobile FFS è la «stazione più grande». Allo sportello sono stati venduti 19,8 milioni di biglietti, circa 1 milione in meno del 2014 (-5,5 per cento). I canali online diventano sempre più importanti. Tuttavia le vendite allo sportello continueranno a rivestire grande importanza anche in futuro. Rimane comunque impegnativo il risanamento dei nostri sistemi di vendita.

Abbiamo migliorato ulteriormente l'informazione ai clienti lungo l'intera catena di viaggio, per esempio con i tabelloni degli orari a LED nelle grandi stazioni, che permettono anche di trasmettere informazioni in caso di perturbazione. Insieme ai clienti, stiamo ulteriormente sviluppando la app Mobile FFS in un assistente di viaggio digitale. Abbiamo inoltre installato più di 1000 nuovi distributori automatici di biglietti.

Le esigenze della clientela stanno cambiando, e le FFS vi si adeguano costantemente. A fine 2015 ci siamo ritirati dall'attività di agenzia viaggi in quanto la domanda era in calo, tra l'altro a causa delle prenotazioni online. Alla luce delle mutate abitudini

Risultato consolidato.



di consumo nei treni e della crescente offerta di ristorazione nelle stazioni, abbiamo riconcepito il catering ferroviario: entro il 2021 il numero delle carrozze ristorante sarà portato dalle attuali 90 a 120. Il servizio al posto in alcuni scompartimenti della prima classe come anche l'offerta takeaway dovranno essere ampliati per sostituire gradualmente da fine 2017 il servizio minibar fortemente in perdita. La domanda troppo bassa ci ha anche indotti a chiudere a fine marzo 2016 i Businesspoint a Berna e Ginevra. La perdita annua in questi tre rami d'attività ammonta a circa CHF 20 mio.

Anche il traffico merci diventa più digitale: FFS Cargo sta sperimentando carri merci «intelligenti» dotati di sensori e GPS, che trasmettono dati durante la corsa e mettono informazioni utili costantemente a disposizione anche dei clienti.

Risultato consolidato in calo – la situazione finanziaria rimane tesa.

Il risultato consolidato delle FFS è calato rispetto al 2014 di CHF 127 mio, attestandosi a CHF 246 mio. Senza gli effetti della forza del franco sarebbe stato più alto di CHF 80 mio. Grazie a una reazione decisa e tempestiva – blocco delle assunzioni e periodo di carenza per i posti vacanti o rinegoziazioni degli acquisti – siamo riusciti a contenere gli effetti negativi. I maggiori ricavi locativi e dal traffico viaggiatori sono stati compensati dai minori ricavi nel traffico merci; sul risultato hanno gravato anche le risorse supplementari necessarie a Infrastruttura per la manutenzione, gli utili inferiori dalle vendite di immobili, le maggiori spese per il personale e gli ammortamenti più elevati.

Il free cash flow è stato di nuovo negativo e si è attestato a CHF -523 mio (2014: CHF -205 mio). L'indebitamento netto soggetto a interessi è salito a CHF 8252 mio (2014: CHF 7720 mio), in particolare a causa degli investimenti nei treni per il traffico regionale, stazioni, oggetti d'investimento nonché a causa del disavanzo di Infrastruttura Rete. Il grado di copertura dei debiti (indebitamento netto soggetto a interessi/EBITDA) si è attestato a 6,9 (2014: 6,7). Se le FFS non si fossero assunte i costi supplementari per la manutenzione dell'infrastruttura tra il 2013 e il 2015, l'indebitamento sarebbe stato inferiore di 6,5.

L'organico di personale è aumentato rispetto al 2014 di 270 posti a tempo pieno posizionandosi a 33000 (+0,8 percento), anche se in maniera molto ridotta rispetto a quanto pianificato. Si è avuto un aumento, ad esempio, tra il personale di locomotiva e presso Infrastruttura come conseguenza del crescente volume di ordini e investimenti. Tra il personale di vendita, al contrario, si sono persi posti di lavoro a seguito della chiusura delle agenzie viaggi, e nell'unità Esercizio di Infrastruttura a causa dell'automatizzazione. Nel 2015 i Settori centrali contano un organico di 4489 unità, con un aumento di ben 200 posti, perché Informatica ha ottenuto dei posti di lavoro per attività che prima

erano svolte esternamente, e le attività di formazione sono state ulteriormente raggruppate. Per motivi di efficienza, dal 2007 le FFS hanno riunito a livello di Gruppo mansioni che prima erano distribuite in diversi settori. Entro la fine del 2020 si prevede di eliminare almeno 900 posti di lavoro in tutta l'azienda per raggiungere l'obiettivo della riduzione dei costi entro quello stesso anno. Allo stesso tempo, però, saranno anche creati nuovi posti di lavoro, ad esempio tra il personale di locomotiva per far fronte all'incremento del traffico, tra gli ingegneri per la gestione dei lavori di manutenzione supplementare e di potenziamento, nel settore Innovazione per affrontare le tematiche del futuro e infine tra le persone in formazione.

La domanda nel traffico a lunga percorrenza è aumentata per la prima volta in misura maggiore nelle ore di traffico ridotto rispetto alle fasce di punta.

Viaggiatori: aumenta la crescita nel traffico a lunga percorrenza al di fuori delle ore di punta.

Il risultato del traffico viaggiatori è salito a CHF 131 mio (2014: CHF 104 mio). Senza gli effetti del franco forte sarebbe stato più alto di CHF 35 mio. Il traffico viaggiatori internazionale ha infatti subito una contrazione dei ricavi, in parte arginata grazie all'adeguamento dei prezzi dei biglietti. Nel contesto internazionale è inoltre aumentata la concorrenza da parte di vettori di mobilità alternativi, come autobus a lunga percorrenza o compagnie aeree low cost. La crescita del risultato è merito innanzitutto dei maggiori ricavi da traffico nel traffico a lunga percorrenza e anche in quello regionale. Nel traffico a lunga percorrenza l'incremento della prestazione di trasporto si è tradotto in prezzi più elevati delle tracce; i costi operativi della produzione sono leggermente aumentati.

Il grado di copertura dei costi del traffico regionale ordinato si è attestato al 58,9 per cento, con una flessione di 1,4 punti rispetto al 2014: infatti, ad aumentare sono stati non soltanto i ricavi da traffico, ma in misura più marcata anche i costi, tra l'altro a causa della messa in servizio di nuove linee e dell'impiego di nuovo materiale rotabile. Il grado di sfruttamento medio nel traffico regionale è stato pari al 22,7 per cento (+0,2 per cento), nel traffico a lunga percorrenza al 31,6 per cento (+0,7 per cento).

Il grado di copertura dei costi del traffico regionale ordinato si è attestato al 58,9 per cento, con una flessione di 1,4 punti rispetto al 2014: infatti, ad aumentare sono stati non soltanto i ricavi da traffico, ma in misura più marcata anche i costi, tra l'altro a causa della messa in servizio di nuove linee e dell'impiego di nuovo materiale rotabile. Il grado di sfruttamento medio nel traffico regionale è stato pari al 22,7 per cento (+0,2 per cento), nel traffico a lunga percorrenza al 31,6 per cento (+0,7 per cento).

Come nel 2014, il maggiore volume di passeggeri ha determinato un analogo incremento della domanda nelle ore di punta (+2 per cento) e in quelle di minor traffico (+1,9 per cento). Fortunatamente, la domanda nel traffico a lunga percorrenza è aumentata per la prima volta in misura maggiore nelle ore di traffico ridotto (+1,8 per cento) rispetto alle fasce di punta (+1,6 per cento). Gli sforzi a favore di un grado di sfruttamento più uniforme sembrano dare i loro frutti – ne sono un esempio i biglietti risparmio o l'iniziativa WorkSmart, cui aderiscono le FFS e circa altri 60 datori di lavoro per promuovere stili di vita e forme di lavoro flessibili.

Un terzo della popolazione svizzera è cliente fedele delle FFS: circa 460 000 clienti utilizzano un abbonamento generale (+1,6 per cento), mentre 2,33 milioni possiedono un metà-prezzo (-0,5 per cento). A fine 2015 erano in circolazione ben 887 000 SwissPass.

FFS Immobili: buon risultato, meno vendite di immobili.

Con CHF 342 mio FFS Immobili ha registrato un risultato prima dei pagamenti compensativi più basso rispetto al 2014 (CHF 395 mio). Gli utili dalle vendite di immobili sono calati (CHF -48 mio), ma va ricordato che l'anno precedente erano risultati straordinariamente elevati a causa dell'alienazione di edifici amministrativi come la sede centrale delle FFS a Berna Wankdorf. FFS Immobili ha continuato però ad approfittare del dinamismo presso le sue posizioni centrali che godono di una buona attrattiva. Il fatturato

realizzato da terzi nelle 32 principali stazioni ha registrato una crescita maggiore rispetto al commercio al dettaglio su scala nazionale, portandosi a CHF 1562 mio (+2 percento). Anche nel 2015 l'utile di FFS Immobili è confluito nel sistema ferroviario. Le risorse vengono impiegate per la stabilizzazione della Cassa pensioni FFS e per i pagamenti annuali a FFS Infrastruttura pari a CHF 150 mio.

Con l'inizio dei lavori per il primo fabbricato del nuovo quartiere Pont-Rouge a Ginevra o la posa della prima pietra dell'Europaplatz a Zurigo sono stati avviati importanti progetti di sviluppo di determinate aree. Circa 900 collaboratrici e collaboratori di FFS Cargo e FFS Infrastruttura si sono trasferiti nella nuova sede Aarepark di Olten, situata direttamente presso la stazione e dotata di moderne postazioni di lavoro.

Le FFS intendono incrementare ulteriormente l'efficienza della manutenzione.

FFS Cargo risente della forza del franco.

Con un risultato annuale di CHF -22 mio (2014: CHF 33 mio), FFS Cargo non è riuscita a confermare i risultati positivi dei due anni precedenti. Da un lato il risultato ha pagato l'apprezzamento del franco. Senza questi effetti, infatti, sarebbe stato più alto di circa CHF 35 mio. Gli effetti negativi dalla conversione dei ricavi in euro si sono fatti sentire soprattutto a SBB Cargo International, nonostante le prestazioni di trasporto di nuovo in crescita e la conquista di quote di mercato. Dall'altro lato, l'indebolimento congiunturale e la crescente deindustrializzazione hanno provocato un calo nella prestazione di trasporto di FFS Cargo Svizzera, come dimostra la flessione del 3,5 percento nelle tonnellate-chilometro nette a 6334 mio. Determinante in tal senso è stata la contrazione nel traffico di carri completi (-3,4 percento) con i suoi elevati costi fissi, imputabile anche al fatto che l'industria ha delocalizzato all'estero i siti di produzione a causa dell'apprezzamento del franco.

Dopo la perdita del grande cliente Tamoil e lo shock del franco forte, il risultato semestrale di FFS Cargo si attestava già a CHF -25 mio. Grazie a misure di risparmio e per ottimizzare l'efficienza, nel secondo semestre è stato possibile raggiungere un risultato in pareggio. All'orizzonte non si profila però alcuna distensione della situazione congiunturale. I volumi sottratti dai trasferimenti della produzione sono ormai persi e lo resteranno per lungo tempo. Dovremo quindi aumentare l'efficienza e la produttività di FFS Cargo e continuare ad adattare la rete di servizi nel traffico di carri completi.

Infrastruttura: costi supplementari per la manutenzione di nuovo autofinanziati.

FFS Infrastruttura ha fatto registrare nuovamente un risultato negativo di CHF -96 mio (2014: CHF -66 mio), imputabile soprattutto alla manutenzione supplementare rispetto a quanto previsto dalla convenzione sulle prestazioni 2013-2016. Nel 2015 le FFS hanno finanziato nuovamente questi oneri supplementari con risorse proprie (CHF 109 mio) al fine di garantire un'elevata disponibilità e sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria. Il maggiore fabbisogno nella manutenzione dei binari è un dato di fatto. Nei prossimi anni la spesa per queste attività subirà un aumento graduale. Secondo la convenzione con la Confederazione le FFS assumeranno per l'ultima volta nel 2016 tali costi supplementari, che sostengono autonomamente dal 2013.

Rispetto al 2014, le FFS hanno lievemente migliorato il raggiungimento degli obiettivi stabiliti nella convenzione sulle prestazioni con la Confederazione, raggiungendo 7 obiettivi su 15 (2014: 5). Va però considerato che oltre la metà degli indicatori non misurano le prestazioni effettivamente fornite da Infrastruttura o non possono esserne influenzati. Le FFS propongono pertanto di adeguare questi indicatori in vista della convenzione sulle prestazioni 2017-2020.

Secondo il rapporto sullo stato della rete 2015, lo stato dell'infrastruttura ferroviaria è complessivamente buono o sufficiente e viene garantita una buona sicurezza. Non sussistono casi di impianti in condizioni molto critiche, mentre lo stato dei binari è appena sufficiente. Come previsto, non è stato ancora possibile stabilizzare il fabbisogno di recupero in maniera durevole: tale cifra è infatti cresciuta di CHF 275 mio a CHF 2796 mio (2014: CHF 2521 mio), che corrisponde come in passato al 3 per cento circa del valore di sostituzione di tutti gli impianti.

Per la convenzione sulle prestazioni 2017-2020 le FFS e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) hanno concordato un limite di spesa. Nonostante il 15 per cento in più di risorse, tale limite di spesa rimane comunque basso se si considera che il fabbisogno di manutenzione è cresciuto notevolmente e lo sfruttamento della rete continua ad aumentare – nel 2015 il numero di tracce-chilometro vendute è aumentato dello 0,9 per cento a 175 milioni. Inoltre, entrano in servizio più impianti come la nuova galleria del San Gottardo e gli obblighi di legge si fanno più rigorosi. Le FFS intendono incrementare ulteriormente l'efficienza della manutenzione. In questo contesto la manutenzione avrà priorità sugli ampliamenti. Per la fase di ampliamento 2030, che sarà decisa presumibilmente nel 2018, dovremo concentrarci su lavori di potenziamento il più economici possibile, anche alla luce dei cambiamenti attesi nella catena della mobilità.

La frequenza dei treni e il carico per l'infrastruttura cresceranno ulteriormente, come anche il fabbisogno di manutenzione e con esso il numero dei nostri cantieri. Intervalli di costruzione e di manutenzione più lunghi permettono di lavorare in maniera più produttiva. Qui si tratta di mantenere un equilibrio tra la puntualità dei clienti, lo stato e la produttività dell'infrastruttura e un'offerta allettante per la clientela, in grado di assicurare ricavi nel traffico merci e viaggiatori.

Prospettive.

Galleria del San Gottardo: un'occasione per riflettere sulla mobilità del futuro.

Il 1° giugno 2016 gli occhi di tutto il mondo saranno puntati sul massiccio del San Gottardo: sarà infatti ufficialmente inaugurata quella che con i suoi 57 chilometri è la galleria ferroviaria più lunga del mondo. La messa in servizio seguirà con il cambiamento d'orario del 10/11 dicembre. Intere generazioni hanno lavorato all'opera del secolo, nel 1992 l'elettorato svizzero ha detto sì al progetto AlpTransit e nel 1998 ha accettato il modello FTP e quindi il finanziamento. Entro il 2030 il traffico merci appropiterà di un aumento del 59 per cento nella capacità di trasporto. I tempi di percorrenza dei nostri clienti tra Milano e Zurigo si ridurranno di 30 minuti, e dal 2020 di 60 minuti.

Nel traffico transfrontaliero intendiamo rafforzare ulteriormente le cooperazioni con le nostre ferrovie partner e sfruttare l'apertura della galleria come un'occasione per promuovere l'affidabilità nei trasporti pubblici transfrontalieri e lanciare ulteriori offerte, in particolare sull'asse nord-sud. Insieme a partner dell'industria e reti di ricerca e sviluppo, intendiamo cogliere le possibilità del progresso tecnologico per sviluppare ulteriormente i nostri sistemi ferroviari.

In futuro le FFS dovranno divenire più agili e soprattutto anche più semplici.

Stabilità e agilità: una grande sfida.

I requisiti dei clienti e le abitudini di mobilità stanno cambiando. Prima rotaia e strada erano rivali: oggi i clienti vogliono offerte semplici e ininterrotte da porta a porta. Nella catena della mobilità stanno però emergendo nuovi elementi, come gli autobus a lunga percorrenza

e in prospettiva i veicoli autonomi. Nel traffico viaggiatori questi hanno il potenziale per diventare un trasporto individuale pubblico e colmare la lacuna dei trasporti pubblici sul classico ultimo miglio. Nel traffico merci, il traffico a carri completi isolati sarà sempre più esposto alla concorrenza di offerte flessibili ed ecologiche su strada come il «platooning», la guida di autocarri a breve distanza sulle autostrade. Ulteriori miglioramenti a livello di sicurezza, capacità, flessibilità e impatto ambientale saranno probabilmente introdotti a breve anche in altri modi di trasporto.

La concorrenza intermodale – ovvero la concorrenza per il posto nella catena della mobilità – sta aumentando e i clienti possono confrontare sempre meglio il comfort e il rapporto prezzo/prestazione. I costi globali del sistema delle FFS sono in crescita, mentre altri modi di trasporto prevedono potenziali di risparmio nell'ordine del 50 per cento. La definizione delle priorità negli investimenti e la realizzazione di aumenti della produttività ci mettono alla prova. I requisiti normativi e di urbanizzazione imposti alle ferrovie sono elevati e diventano sempre più rigorosi; ad esempio a causa del recepimento degli standard tecnici dell'UE, di condizioni più severe per gli appalti pubblici o prescrizioni in materia di tutela dei monumenti. Le risorse pubbliche si fanno più esigue alla luce di altre grosse priorità quali le assicurazioni sociali, la formazione e altro ancora.

Grazie alle nuove tecnologie, le infrastrutture esistenti possono però anche essere sfruttate meglio, sia nel trasporto su rotaia che in quello stradale. Se si riuscisse ad aumentare il grado di sfruttamento dei treni e delle auto, si potrebbero addirittura evitare lavori di potenziamento, liberando così spazi pubblici soprattutto nelle città. Stiamo valutando queste prospettive imprenditoriali ed economiche nel quadro di diversi scenari.

Tutto ciò dimostra che le FFS dovranno divenire più agili e soprattutto anche più semplici. Essere agili e nel contempo stabili è una sfida impegnativa. I punti di forza della ferrovia sono la sicurezza e la puntualità. È su questo che dobbiamo lavorare se vogliamo che il sistema ferroviario e le FFS stesse continuino a funzionare come un orologio svizzero. L'affidabilità dell'esercizio rimane la base su cui fondare il nostro lavoro.

Nella nostra veste di integratori di mobilità, vogliamo organizzare la catena della mobilità in modo più semplice e personale per la nostra clientela, a livello sia fisico e concreto che digitale. Per soddisfare le mutevoli esigenze della clientela, le FFS speri-menteranno in continuazione nuovi prodotti e servizi in un ambiente controllato e si orienteranno in maniera previdente al cambiamento, come sta già avvenendo per esempio in collaborazione con diverse start-up.

Una collaborazione ancora più ravvicinata all'interno del settore dei trasporti pubblici con le sue circa 250 imprese di trasporto e comunità permetterà di accrescere ulteriormente il grande vantaggio dei trasporti pubblici in Svizzera – un viaggio, un biglietto, prenotabili in tutta semplicità. Dobbiamo premere sull'acceleratore e portare avanti le innovazioni in modo mirato. In qualità di colonna portante e forza motrice dei trasporti pubblici, dobbiamo far valere ancora di più la prospettiva economico-aziendale.

Per noi la fiducia dei clienti in merito al trattamento dei dati è di prioritaria importanza.

Diamo forma alla mobilità del futuro in modo concreto.

Con il programma RailFit20/30 intendiamo garantire un buon rapporto prezzo/prestazione per la nostra clientela e la convenienza dei trasporti pubblici per i committenti. Vogliamo ridurre il livello dei costi rispetto al 2014 di almeno CHF 550 mio entro il 2020 e di CHF 1,75 mia entro il 2030. A tal fine verificheremo i concetti di offerta e d'esercizio esistenti e considereremo nuovi progetti, come i «treni tangenziali», che non attraversano le grandi stazioni.

Dovremo risparmiare soltanto dove i clienti non lo percepiscono, anche se siamo consapevoli che i cambiamenti necessari sono spesso visti come misure di risparmio.

Vogliamo sfruttare più intensamente la digitalizzazione. Non solo potremo compiere progressi sul fronte della nostra produttività, ma anche personalizzare i nostri servizi lungo l'intera catena del viaggio e da porta a porta. La nostra strategia «open data» differenziata consente una più stretta collaborazione con altri partecipanti al mercato per quel che concerne i dati delle FFS: oltre ai dati d'orario previsti da ottobre 2015 pubblichiamo infatti anche i dati sulle fermate, da marzo 2016 seguiranno il numero dei treni per sezione di tratta e la frequenza dei passeggeri nelle stazioni, e dal cambiamento d'orario 2016 i dati d'orario effettivi. In cambio, chiediamo che altri offerenti mettano a disposizione i propri dati secondo il principio di reciprocità e ne garantiscano la qualità.

I dati dei clienti non vengono inoltrati né venduti a terzi, come stabilito nei nostri principi del 2015. Per noi la fiducia dei clienti in merito al trattamento dei dati è di prioritaria importanza. Per rendere possibili soluzioni di mobilità su misura – ad es. il ticketing elettronico – abbiamo bisogno di ricevere più dati dai clienti, che dovranno dare il proprio consenso esplicito al trattamento. È dunque necessaria una chiara base giuridica che regolamenti l'utilizzo dei dati.

Le nuove tecnologie cambiano anche la collaborazione all'interno dell'azienda. Nel 2015 tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori delle FFS sono stati dotati di smartphone o tablet. Ciò semplifica il lavoro e apre nuove possibilità per fornire servizi che soddisfano le esigenze della clientela. Un esempio è la app Defect con la quale il personale può segnalare tramite dispositivo mobile i difetti rilevanti per la clientela, che vengono così rapidamente eliminati. Il tradizionale know-how ferroviario, sviluppato nell'arco di decenni e motivo di orgoglio per tanti ferrovieri, rimane un fattore di successo. Le automazioni o i robot non possono sostituirlo. Per questo investiremo in modo mirato nella formazione continua. I nostri quadri dirigenti devono consentire un impiego flessibile, per esempio attraverso l'homeworking. Ciò aumenta la qualità della vita del nostro personale e la nostra attrattiva come datore di lavoro.

Guardiamo quindi al futuro con fiducia. Ringraziamo sentitamente i nostri clienti per la fiducia accordataci. E non dimentichiamo il personale, circa 33 000 tra collaboratrici e collaboratori di 95 nazionalità che si impegnano ogni giorno per la nostra clientela. Il nostro grazie va anche alla politica e alle autorità, che ci sostengono e ci accompagnano nel cammino verso la mobilità del futuro. E nel contempo preghiamo tutti di mostrare comprensione se a volte qualcosa non funziona alla perfezione: nel sistema ferroviario, piccoli problemi possono avere grandi conseguenze. Facciamo del nostro meglio per imparare dagli errori e migliorare la qualità dei nostri servizi e offerte.

Per noi è un onore e un impegno verso la nostra clientela e la Svizzera dare forma alla mobilità del futuro – semplice, personale, integrata. Lavoriamo ogni giorno per poter distribuire anche in futuro dividendi elevati alla Confederazione, contribuendo così alla qualità di vita e alla competitività della Svizzera.



Dr. Ulrich Gygi
Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS SA



Andreas Meyer
CEO FFS SA

Il Gruppo FFS in cifre.

G4-8

G4-9

Conto economico (mio di CHF)

	2015	2014	Differenza
Ricavo d'esercizio	8 786	8 664	1,4 %
Spese d'esercizio	-8 479	-8 350	-1,5 %
Risultato d'esercizio/EBIT	307	314	-2,4 %
Risultato finanziario	-198	-133	-49,3 %
Risultato estraneo all'esercizio	142	190	-25,4 %
Risultato al lordo delle imposte	251	372	-32,6 %
Imposte e interessenze			
azionisti minoritari	-5	1	-484,3 %
Utile del Gruppo	246	373	-34,1 %

Risultati dei segmenti (mio di CHF)

	2015	2014	Differenza
Traffico viaggiatori	131	104	25,6 %
Immobili*	342	395	-13,3 %
Traffico merci	-22	33	-165,2 %
Infrastruttura	-96	-66	-46,3 %

* Prima di tutti i pagamenti compensativi.

Quantità e prestazioni

	2015	2014	Differenza
Traffico viaggiatori			
Viaggiatori al giorno (mio)	1,21	1,18	2,7 %
Viaggiatori-chilometro (mia)	18,6	18,2	1,8 %
Immobili			
Ricavi locativi di terzi (mio di CHF)	433	417	3,8 %
Traffico merci			
Tonnellate-chilometro nette (mia)	15,1	14,5	4,1 %
Infrastruttura			
Tracce-chilometro (mio)	174,8	173,3	0,9 %

La versione integrale del Rapporto di gestione e di sostenibilità 2015 delle FFS è disponibile all'indirizzo ffs.ch/rapporto_di_gestione.

Corporate Governance. Apertura e chiarezza.

La direzione delle FFS si impegna nei confronti dell'opinione pubblica a favore di una Corporate Governance aperta e chiara. In tale contesto si adopera per un rapporto equilibrato tra responsabilità, prestazione e compenso.

Forma giuridica e struttura del Gruppo.

G4-6 G4-7 G4-17

Con un rapporto improntato alla massima chiarezza, 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 struttura e l'organizzazione, è stato redatto il più possibile conformemente alla direttiva della SIX Swiss Exchange concernente le informazioni sulla Corporate Governance (settembre 2014) e allo Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (settembre 2014). In considerazione delle peculiarità delle FFS, sono tuttavia stati apportati determinati adeguamenti.

Forma giuridica.

G4-3 G4-5

L'azienda «Ferrovie federali svizzere FFS» è una società anonima di diritto speciale con sede a Berna basata sulla legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS).

Struttura.

L'organigramma delle FFS è rappresentato alla prossima pagina.

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 (p. 106). 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, che 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 dalle FFS. La partecipazione non è pertanto consolidata.

Azionisti importanti.

Dalla trasformazione delle FFS in una società anonima, la Confederazione è proprietaria al 100 per cento del capitale azionario. Secondo il capoverso 3 dell'articolo 7 della LFFS, la Confederazione deve sempre detenere 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).

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 a quelle previste nel capoverso 3 dell'articolo 7 della LFFS non esistono restrizioni di trasmissibilità previste dalla legge o dallo statuto.

Organigramma (1° gennaio 2016).

G4-34

Presidente del Consiglio d'amministrazione Ulrich Gygi				Revisione interna Stefan Raimann			
Chief Executive Officer Andreas Meyer							
Viaggiatori	Immobili	FFS Cargo	Infrastruttura	Finanze	Human Resources	Informatica	Comuni- cazione
Jeannine Pilloud	Jürg Stöckli	Nicolas Perrin	Philippe Gauderon	Georg Radon	Markus Jordi	Peter Kummer	Kathrin Amacker
Lunga percorrenza	Portfolio Management	Vendita Produzione	Orario e design della rete	Corporate Accounting	Politica del personale	Centro soluzioni Viaggiatori	Comunicazione integrata
Traffico regionale	Development Gestione	Asset Management	Impianti e tecnologia	Corporate Controlling	Formazione FFS Quadri superiori e settori centrali	Centro soluzioni Infrastruttura	Viaggiatori Immobili
Operating	Diritti immobiliari	Finanze	Progetti	Corporate Treasury	Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali	Centro soluzioni Cargo, Settori centrali, ICT Workplace	FFS Cargo Infrastruttura
Gestione del traffico	RailClean Finanze	Human Resources	Manutenzione Esercizio	Gestione dei processi e progetti	Shared Service Center	Finanze, HR, Immobili	Public Affairs e regolamentazione
Distribuzione e servizi	Human Resources	Sviluppo dell'azienda	Acquisti, Supply Chain e produzione	Management delle assicurazioni	Sviluppo dell'azienda	Software Engineering	Strategia, marketing e sostenibilità
Finanze	Marketing e comunicazione	Qualità, sicurezza e ambiente	Energia	Corporate Risk Management	Diversità	Operations Management	Gestione ed esperienza della marca
Human Resources	Diritto, compliance e acquisti		Finanze	Shared Service Organisation		Strategia, architettura e qualità	
Sviluppo dell'azienda	Qualità e sicurezza		Sviluppo dell'azienda	Change Management		Security e management dei rischi	
Sicurezza pubblica			Rischio, sicurezza, qualità e ambiente				
							Sviluppo dell'azienda
							Sicurezza e qualità
							Diritto e compliance
							Supply Chain Management*

Direzione del Gruppo

altri Settori centrali

* settore diretto dal CFO



Ulrich Gygi, Presidente del CdA



Monika Ribar



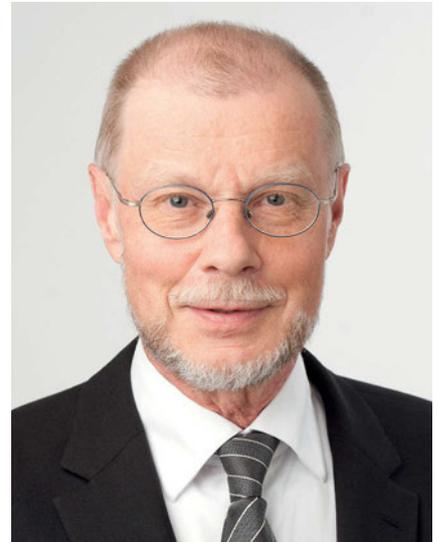
Andrea Hämmerle



Conrad Löffel



Alexandra Post Quillet



Peter Siegenthaler



Hans-Jürg Spillmann



Daniel Trolliet



Pierre-Alain Urech

Consiglio d'amministrazione.

Membri del Consiglio d'amministrazione.

G4-38

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio d'amministrazione al 31 dicembre 2015, 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 importanti 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, Rischi e Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Società svizzera di radiotelevisione (SRG SSR), Berna, presidente del comitato investimenti, membro del comitato di audit | AXA Winterthur, Winterthur, presidente del comitato di audit e rischi | BNP Paribas (Suisse) SA, Ginevra, membro del comitato di audit e membro del comitato di credito.

Monika Ribar (1959, CH)

Vicepresidente dal 2014, lic. oec., presidente del comitato Rischi, membro del comitato Personale e organizzazione e del comitato Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Lufthansa AG, Francoforte, membro | Sika SA, Baar, membro, presidente del comitato di audit | Chain IQ, Zurigo, membro | Rexel SA, Parigi, membro | Capoinvest Ltd., membro.

Andrea Hämmerle (1946, CH), rappresentante del personale
Membro dal 2012, dott. iur., ex consigliere nazionale, membro del comitato Personale e organizzazione.

Altri mandati: Riserva della biosfera Val Müstair – Parco Nazionale Svizzero, membro | Associazione Pro Origen (Festival Culturale Origen), presidente.

Conrad Löffel (1946, CH)

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

Mandato nel consiglio d'amministrazione di Adimmo AG, Basilea, membro.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Membro dal 2012, lic. oec., Crescendo Marketing Unternehmensberatung, cotitolare. Membro del comitato Personale e organizzazione.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Università di Losanna, membro del consiglio di fondazione | Hug AG, membro.

Peter Siegenthaler (1948, CH)

Membro dal 2010, lic. rer. pol., membro dei comitati Esame, Rischi e Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Fondazione svizzera per la cultura Pro Helvetia, membro del consiglio di fondazione | Berner Kantonalbank AG, membro.

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Membro dal 2011, lic. rer. pol., consulente aziendale indipendente (Spillmann Consulting GmbH), presidente del comitato Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Ferrovia Retica SA, membro | zb Zentralbahn AG, membro | Alptransit San Gottardo SA, membro | VMCV SA (Transports publics de la Riviera vaudoise), membro.

Daniel Trolliet (1954, CH), rappresentante del personale

Membro dal 2011, membro del comitato Personale e organizzazione.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Consiglio comunale di Avenches, presidente | Thermoréseau Avenches SA, membro | Avenches Opéra, membro del consiglio di fondazione | Fondazione Général Henri Guisan, membro del consiglio di fondazione | Gran Consiglio del Cantone di Vaud, membro | Association Suisse-Sardaigne, vicepresidente.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Membro dal 2015, CEO del Gruppo Romande Energie, membro del comitato Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Romande Energie Commerce SA, presidente | FMHL SA (Forces Motrices Hongrin-Léman SA), presidente | FMA SA (Forces Motrices de l'Avançon SA), presidente | FGB SA (Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA), presidente | CTV SA (Centrale thermique de Vouvry SA), presidente | DransEnergie SA, vicepresidente | Hydro Explotation SA, membro | TVG SA (Télé Villars-Gryon SA), membro | regioGrid (Associazione di distributori cantonali e regionali di energia), membro della direzione | Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie, membro della commissione strategica.

Altre attività.

G4-39 G4-41

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 Monika Ribar, vigila affinché gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di ricasazione siano rispettate. 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 delle FFS, né della direzione aziendale di società affiliate o di partecipazione delle FFS. Non hanno nemmeno avuto rapporti professionali con le FFS (ad es. come fornitori, creditori ecc.).

Nomina e durata della carica.

G4-40

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). La durata massima del mandato è di dodici anni (limitazione del mandato). Il mandato non può comunque protrarsi oltre i limiti di età previsti, ovvero deve concludersi al più tardi con l'assemblea generale ordinaria successiva all'anno civile in cui si è compiuto il 70° anno di età.

Si tengono di volta in volta elezioni di rinnovo scaglionate. Le prossime elezioni hanno luogo nel 2016.

Organizzazione interna.

G4-36 G4-45

Il Consiglio d'amministrazione si organizza da sé, scegliendo tra i suoi componenti il vicepresidente, i presidenti dei comitati attivi al suo interno e i loro membri. Il Consiglio d'amministrazione designa un segretario che non deve necessariamente essere membro del Consiglio. Tutte le decisioni vengono prese dal Consiglio d'amministrazione in corpore. Il Consiglio d'amministrazione è responsabile per l'attuazione degli obiettivi strategici del Consiglio federale ed emana la strategia del Gruppo per la loro attuazione, tenuto conto delle ripercussioni economiche, ecologiche e sociali.

Nell'anno d'esercizio 2015 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto dieci sedute ordinarie (di cui tre speciali).

Esistono i seguenti comitati con funzione di consulenza preliminare: il comitato Esame (quattro riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Personale e organizzazione (sei riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Rischi (due riunioni nell'anno d'esercizio) e il comitato Infrastruttura (sei riunioni nell'anno d'esercizio). Il Presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentato in tutti i comitati. Il CEO e i membri interessati della Direzione del Gruppo partecipano solitamente alle sedute.

Il comitato Esame si occupa delle questioni legate al Consiglio d'amministrazione per 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 (ad es. definizione del 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 e cura 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 finanziari). Il comitato Rischi si occupa inoltre della consulenza preliminare per l'annuale Corporate Risk Report, il controlling dei provvedimenti e il reporting degli investimenti all'attenzione del Consiglio d'amministrazione come pure della valutazione e dell'ulteriore sviluppo delle attività e dei principi di management dei rischi delle FFS (Risk Policy FFS). Si occupa anche del rapporto Legal & Compliance allestito a cadenza annuale.

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 orientate alle prestazioni). Inoltre si occupa di tutte le questioni relative al personale (ad es. approvazione dei contratti collettivi di lavoro), delle questioni organizzative concernenti i vertici del Gruppo (CEO e primo livello dirigenziale) nonché di altri importanti temi delle risorse umane e di natura sociale.

Il comitato Infrastruttura tratta le questioni legate al Consiglio d'amministrazione nell'ambito dell'infrastruttura, con particolare riguardo per l'esercizio, il mantenimento dell'infrastruttura esistente, la manutenzione e l'ampliamento della rete ferroviaria e il relativo finanziamento. A tal fine si occupa in special modo dei rapporti sullo stato della rete, delle convenzioni sulle prestazioni e degli accordi circa l'esecuzione con le autorità, dei piani di manutenzione, dei piani di ampliamento dell'offerta e della rete e delle conseguenti decisioni d'investimento in base ai valori limite stabiliti nel regolamento organizzativo e degli affari, nonché di tutte le questioni di finanziamento pertinenti.

Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dal Presidente del Consiglio d'amministrazione su proposta del management, 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. Il CEO partecipa alle sedute del Consiglio d'amministrazione.

Una volta all'anno il Consiglio d'amministrazione valuta le prestazioni fornite dai membri della Direzione del Gruppo; inoltre, sempre una volta all'anno effettua un'autovalutazione.

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

G4-35

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 organizzativo e degli affari. Esso 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.

Strumenti informativi e di controllo nei confronti della Direzione del Gruppo.

G4-44

G4-48

G4-49

G4-50

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

- Management Information System (MIS): resoconto finanziario istituzionalizzato da presentare alle sedute del Consiglio d'amministrazione, concernente lo sviluppo finanziario del Gruppo;
- budget, pianificazione aziendale a medio termine (MUP) e pianificazione a lungo termine (LFP);
- forecast sul raggiungimento delle norme budgetarie (regolarmente aggiornato nel corso dell'anno d'esercizio);
- approvazione del rapporto di gestione e di sostenibilità all'attenzione dell'assemblea generale;
- approvazione del rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici all'attenzione del Consiglio federale;
- approvazione del piano annuale per la revisione interna;
- presa di conoscenza dei rapporti stesi dal servizio di revisione interno ed esterno e presa di conoscenza del rapporto completo del servizio esterno di revisione;
- approvazione del Corporate Risk Report annuale, presa di conoscenza del controlling dei provvedimenti, presa di conoscenza del rapporto Legal & Compliance;
- sistema di controllo interno ai sensi dell'articolo 728a del Codice delle obbligazioni;
- approvazione del rendiconto annuo sulle società alle quali le FFS partecipano;
- presa di conoscenza del rapporto annuo sullo stato della rete;

- approvazione del rapporto annuo concernente la convenzione sulle prestazioni;
- approvazione del rapporto annuo concernente la sicurezza (Security e Safety).

Revisione interna.

La revisione interna sostiene il Consiglio d'amministrazione, il comitato Esame e la Direzione del Gruppo nell'adempimento degli obblighi di vigilanza e di controllo che competono loro. È subordinata direttamente al Presidente del Consiglio d'amministrazione e pertanto indipendente dalla direzione operativa del Gruppo. La revisione interna fa correntemente rapporto al presidente del comitato Esame.

Management dei rischi.

G4-46 G4-47

Le FFS gestiscono un sistema di management dei rischi a livello di Gruppo, orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo. La base è costituita dalla Risk Policy FFS adottata dal Consiglio d'amministrazione, che disciplina gli obiettivi e i principi nonché i compiti e le responsabilità nel management dei rischi delle FFS. Nel processo annuale di management dei rischi si identificano e si valutano i rischi e si introducono misure per il loro controllo. La Direzione del Gruppo, il comitato Rischi e il Consiglio d'amministrazione si occupano dei principali rischi e delle relative misure. Le decisioni prese a questo livello sono tenute in considerazione nei successivi processi di management dei rischi. Ai sensi dell'articolo 961c del Codice delle obbligazioni, in allegato al conto del Gruppo viene presentato un rapporto in merito allo svolgimento della valutazione dei rischi.

Compliance.

G4-56 G4-57 G4-58

Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo professano una cultura aziendale che soddisfa sia i requisiti di legge sia gli elevati standard etici. Le FFS sono consapevoli della propria responsabilità di partner equo e corretto nei confronti del personale, della clientela e dei partner commerciali come pure dell'opinione pubblica. Nel codice di condotta («Code of Conduct») sono stabiliti i principi, i valori e le norme di comportamento vincolanti in egual misura per il personale, i clienti e i fornitori. Le persone interne, ma anche gli esterni, possono segnalare le violazioni effettive o presunte in forma riservata al neocostituito Servizio segnalazioni in materia di compliance o anche in forma anonima attraverso un sistema sicuro basato sul web. Nell'esercizio in esame è stata inoltre prestata particolare attenzione all'integrazione delle funzioni di compliance nell'organizzazione esistente nonché alla collaborazione tra Revisione interna, Management dei rischi e Compliance. Con il nuovo Compliance Management System (CMS), le FFS garantiscono un'effettiva conformità alla legge e alle regolamentazioni.

Direzione del Gruppo.

Membri della Direzione del Gruppo.

G4-38

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione della Direzione del Gruppo al 31 dicembre 2015, 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 importanti nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

Andreas Meyer (1961, CH)

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

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Unione dei trasporti pubblici (UTP), membro della direzione | Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società di Infrastruttura (CER), vicepresidente | Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), membro.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Svizzera Turismo, membro della direzione | Consiglio del turismo del Cantone dei Grigioni, membro.

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.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: smeyers Holding AG, membro.

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 d'amministrazione e altri mandati: HPC Hamburg Port Consulting GmbH, membro del consiglio di vigilanza.

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 d'amministrazione e altri mandati: ÖBB-Infrastruktur AG, Vienna, membro del consiglio di vigilanza | BLS Netz AG, Berna, membro | LITRA, membro della direzione | USIC, membro del consiglio consultivo.

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 di Boston. Da ultimo Group Chief Financial Officer e membro della direzione del gruppo SR Technics a Zurigo Kloten.



Andreas Meyer, CEO



Jeannine Pilloud



Jürg Stöckli



Nicolas Perrin



Philippe Gauderon



Georg Radon



Markus Jordi



Peter Kummer



Kathrin Amacker

Markus Jordi (1961, CH)

Capo 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.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Residenza per disabili Blumenhaus-Buchegg, presidente del comitato direttivo | Casa di cura e per anziani Am Bach, presidente del consiglio di fondazione.

Peter Kummer (1965, CH)

Capo Informatica (dal 2013), lic. rer. pol. (con indirizzo informatica di gestione). Prima responsabile Qualità e architettura IT, alle FFS dal 2007.

Kathrin Amacker (1962, CH)

Capo Comunicazione (dal 2013), dott. phil. II. In precedenza diverse attività presso Ciba-Geigy/Novartis (capoprogetto produzione clinica farmaceutica e sviluppo, gestione delle risorse umane). Da ultimo Chief Communication Officer presso Swisscom SA e membro della Direzione del gruppo Swisscom. Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Merian-Iselin Stiftung, Basilea, membro del consiglio di fondazione | Associazione Regio Basiliensis, presidente del comitato direttivo | Università di Basilea, membro del consiglio universitario.

Contratti di management.

Le FFS e le società del Gruppo non hanno concluso, al giorno di riferimento 31 dicembre 2015, alcun contratto di management con società o persone fisiche che non fanno parte del Gruppo.

Organizzazione della Direzione del Gruppo.

La Direzione del Gruppo è composta dal CEO, dai capi delle divisioni Infrastruttura, Viaggiatori, FFS Cargo e Immobili nonché delle gestioni specialistiche Personale, Finanze, Informatica e Comunicazione.

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 delle gestioni specialistiche Sicurezza e qualità, Sviluppo dell'azienda, Diritto e compliance, non rappresentate nella Direzione del Gruppo. Supply Chain Management è invece diretta dal CFO.

Indennità.

G4-51 G4-52 G4-53

Il Consiglio d'amministrazione ha stabilito le indennità e le prestazioni accessorie da versare ai suoi membri nel regolamento degli onorari e delle spese 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 giornaliere conformemente alle disposizioni del regolamento degli onorari e delle spese. 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 ai risultati 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. Inoltre il Consiglio d'amministrazione approva il conseguimento degli obiettivi e i relativi premi per le prestazioni e i risultati dell'esercizio dell'anno precedente. Le indennità dei membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo sono comunicate alla Confederazione nell'ambito del reporting sulla retribuzione dei quadri¹.

Indennità corrisposte agli ex membri.

Come nel 2014, agli ex membri della Direzione del Gruppo non sono state versate indennità. Nemmeno ai membri del Consiglio d'amministrazione usciti precedentemente sono state pagate indennità, ad eccezione degli abbonamenti generali gratuiti (a vita per il presidente, per quattro anni dopo l'uscita per i membri).

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 servizi supplementari prestati alle FFS o a una società 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.

¹ Rapporto alla delegazione finanziaria delle Camere federali sulla retribuzione e su altre condizioni contrattuali dei quadri di massimo livello e degli organi direttivi di imprese e istituti della Confederazione.

G4-51

Consiglio d'amministrazione

CHF	2015	2014
Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	810 834	812 500
Onorari/spese supplementari	98 226	120 211
Spese forfetarie	79 084	79 082
Abbonamento generale	77 653	80 460
Indennità complessiva	1 065 797	1 092 253
Presidente del Consiglio d'amministrazione		
Onorario	225 000	225 000
Onorari/spese supplementari	26 129	29 000
Spese forfetarie	22 500	22 500
Abbonamento generale	8 830	8 640
Indennità complessiva	282 459	285 140
Vicepresidente		
Onorario	90 000	97 500
Onorari/spese supplementari	16 493	12 000
Spese forfetarie	7 000	7 582
Abbonamento generale	8 823	11 965
Gli altri sette membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	495 834	490 000
Onorari/spese supplementari	55 604	79 211
Spese forfetarie	49 584	49 000
Abbonamento generale	60 000	59 855

Direzione del Gruppo

CHF	2015	2014
Tutti i membri della Direzione del Gruppo		
Salario di base fisso	3 425 341	3 395 338
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	1 839 734	1 991 778
Premio straordinario	0	20 000
Spese forfetarie	178 800	178 800
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	300 000	300 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	81 924	82 375
Indennità complessiva	5 845 304	5 987 796
CEO		
Salario di base fisso	593 333	580 000
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	336 270	375 463
Spese forfetarie	25 200	25 200
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	60 000	60 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	11 878	11 855
Indennità complessiva	1 046 186	1 072 023

Ufficio di revisione.

Durata del mandato e della carica conferita al revisore.

G4-33

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 SA di Berna. Di norma, Ernst & Young funge da ufficio di revisione anche per le società affiliate del Gruppo. Il revisore preposto è responsabile per le FFS dal 2014.

Onorario della revisione e ulteriori onorari.

L'incarico di base contempla l'esame delle singole chiusure contabili delle FFS e di FFS Cargo SA e il controllo del conto del Gruppo. Sono state sottoposte a esame anche società del Gruppo. Inoltre, sono stati effettuati una revisione della chiusura intermedia e altri compiti di verifica diretta. Nell'anno d'esercizio 2015 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 088 000 (2014: CHF 1 173 070). Per le mansioni di consulenza attinenti alla contabilità, alle imposte, all'organizzazione e al management, Ernst & Young non ha ricevuto alcun onorario supplementare (2014: CHF 596 115).

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 e si fa un quadro della collaborazione instauratasi tra l'ufficio di revisione esterno e quello interno.

Rapporti con la Confederazione, diritti di partecipazione dell'azionista.

Condotta impresa alle FFS.

G4-27 → G4-37

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 la Confederazione rimarrà azionista unico, il Consiglio federale eserciterà i poteri dell'assemblea generale (art. 10 cpv. 2 LFFS). 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 in particolare dei seguenti strumenti direttivi:

- determinazione degli obiettivi a lungo termine nella LFFS;
- definizione di un limite di spesa quadriennale per l'esercizio, il mantenimento dell'infrastruttura esistente e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte del Parlamento;
- determinazione degli obiettivi strategici per le FFS da parte del Consiglio federale; attuazione di tali obiettivi a opera del Consiglio d'amministrazione; approvazione del rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici da parte del Consiglio federale;
- determinazione dell'utilizzo concreto dei crediti d'impegno per gli investimenti di ampliamento tra il DATEC e le FFS in un accordo circa l'esecuzione;
- definizione degli obiettivi concernenti l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria esistente in una convenzione sulle prestazioni tra l'UFT e le FFS;
- approvazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale) del rapporto di gestione e di sostenibilità, incluso il conto annuale e il conto del Gruppo, oltre all'impiego dell'utile;
- nomina o non rielezione dei membri del Consiglio d'amministrazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale);
- discarico dei membri del Consiglio d'amministrazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale);
- rapporti regolari al DATEC/DFF.

Le FFS e la sostenibilità.

La nostra idea di sostenibilità.

G4-1

«La nuova galleria del San Gottardo, che potremo prendere in carico a metà anno, è un progetto secolare e si adatta perfettamente a noi: le FFS sono di principio obbligate a pensare e ad agire in maniera lungimirante e sostenibile. Le FFS, nel corso dei decenni, non si limitano a costruire e a mantenere l'infrastruttura ferroviaria, ma forniscono inoltre un importante contributo alla salvaguardia delle basi naturali della vita nel nostro Paese. Così le FFS, in quanto maggiori consumatrici di energia, perseguono obiettivi ambiziosi per l'efficienza energetica. Dal 2025 vogliamo utilizzare corrente elettrica proveniente esclusivamente da fonti di energia rinnovabili. Anche la nostra attenzione alla soddisfazione dei clienti contribuisce alla sostenibilità: più clienti decidono di fruire della nostra offerta, più la mobilità della Svizzera sarà rispettosa dell'ambiente e sicura. Vogliamo dare forma alla mobilità del futuro – concentrandoci intensamente sull'ecologia.»

Andreas Meyer, CEO FFS SA

Le FFS sono un'azienda sostenibile che non mira solamente al successo economico di lungo periodo, ma affronta ogni singola decisione assumendosi una precisa responsabilità ecologica e sociale:

- Impiegano le risorse in modo efficiente, consapevole e rispettoso dell'ambiente, riducono l'impatto negativo sull'uomo e sull'ambiente e garantiscono una catena di fornitura responsabile.
- Sono un datore di lavoro responsabile e progressista per le collaboratrici e i collaboratori.
- Offrono ai loro clienti soluzioni di trasporto ecologiche e sicure a prezzi conformi al mercato. Nel traffico viaggiatori, inoltre, offrono soluzioni di mobilità «da porta a porta» e senza barriere.
- Grazie alla loro offerta e al loro impegno, forniscono un contributo fondamentale a uno sviluppo sostenibile della Svizzera.

Indirizzi strategici e campi d'azione.

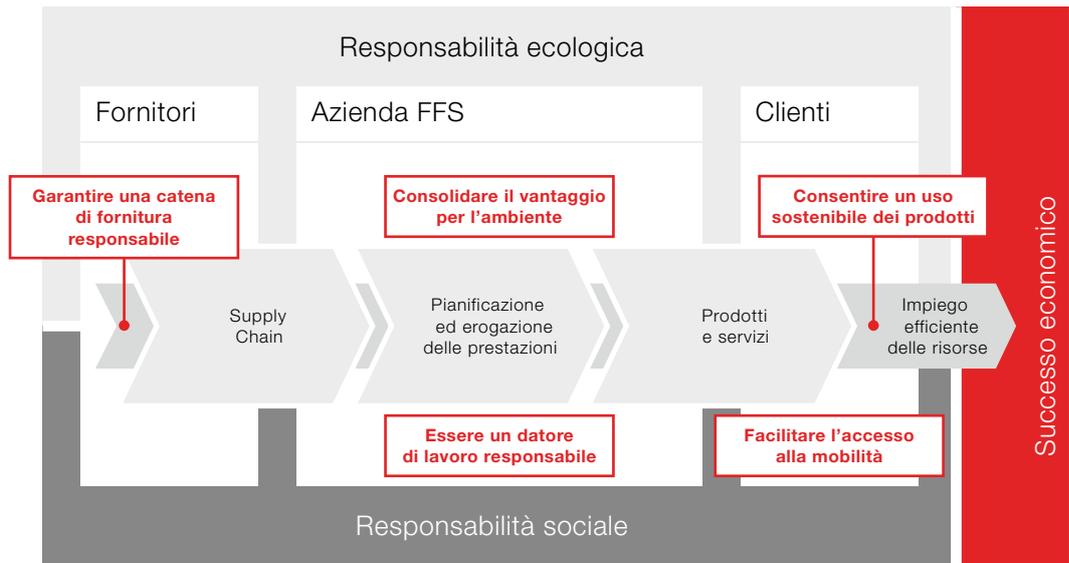
Per conservare il loro primato in materia di sostenibilità e diventare la prima scelta per le soluzioni di mobilità sostenibile in Svizzera, le FFS hanno definito insieme agli stakeholder interni 5 indirizzi strategici nati dalla loro idea di sostenibilità e da un forte orientamento alla creazione di valore. Tali indirizzi tracciano così un cammino incentrato sulla prestazione chiave e sul cliente e favoriscono inoltre il conseguimento degli obiettivi del Gruppo.

Le FFS ...

1. garantiscono una catena di fornitura responsabile;
2. assicurano un vantaggio ecologico rispetto al trasporto su strada;
3. sono un datore di lavoro responsabile;
4. offrono un accesso facile e sicuro alla mobilità;
5. si assumono la responsabilità dei servizi di mobilità e ne consentono un utilizzo sostenibile.

G4-20
G4-21

Sostenibilità lungo la catena di creazione del valore.



Imprescindibile per garantire il successo economico di lungo periodo delle FFS è un utilizzo efficiente delle risorse finanziarie disponibili, un concetto le cui diverse sfaccettature sono declinate nella strategia finanziaria. A questa si contrappone la strategia di sostenibilità delle FFS, che mira invece a definire la responsabilità ecologica e sociale dell'azienda.

I 5 indirizzi della strategia di sostenibilità sono subordinati a diversi campi d'azione che, oltre a rivestire enorme rilevanza per la clientela delle FFS, forniscono un contributo decisivo alla sostenibilità dell'azienda, permettendole di preservare il vantaggio di cui gode in questo ambito. I diversi campi d'azione si ricollegano, come segue, ai 5 indirizzi strategici.

G4-19

14 campi d'azione prioritari danno concretezza ai 5 indirizzi strategici.

Prima scelta in Svizzera per le soluzioni di mobilità sostenibile.				
Garantire una catena di fornitura responsabile	Consolidare il vantaggio per l'ambiente	Essere un datore di lavoro responsabile	Facilitare l'accesso alla mobilità	Consentire un uso sostenibile dei prodotti
Acquisti sostenibili	Alta efficienza energetica	Condizioni di lavoro interessanti e competitive	Mobilità combinata	Prodotti verdi
Smaltimento ecologico	Protezione attiva del clima	Collaboratrici e collaboratori sani e produttivi	Accesso senza barriere	Pulizia nei treni e nelle stazioni
	Protezione contro i rumori efficace	Elevata sicurezza sul lavoro e dell'esercizio	Sicurezza nell'area della stazione	Flussi omogenei di pendolari

G4-18

Il presente rapporto ricalca la struttura dei cinque indirizzi strategici con i relativi campi d'azione.

Analisi di materialità e verifica della strategia di sostenibilità.

G4-2

G4-27

G4-37

L'attuale strategia di sostenibilità abbraccia gli anni 2014-2016 e si basa, tra le altre cose, su un ampio sondaggio condotto nel 2014 tra gli stakeholder. Nell'ambito di questo sondaggio, 1000 clienti e 13 specialisti si sono espressi indicando quali siano, a loro giudizio, gli aspetti della sostenibilità rilevanti per le FFS sotto il profilo economico, ecologico e sociale. Il sondaggio ha evidenziato che è proprio nell'attività di base delle FFS, ovvero «promuovere il trasferimento del traffico su rotaia», che gli intervistati ravvisano la misura più importante ai fini della sostenibilità. Questa ed altre misure fondamentali trovano espressione negli indirizzi della strategia di sostenibilità, o sono almeno associate a un campo d'azione.

I 3 aspetti della sostenibilità che gli stakeholder ritengono più rilevanti in base a dimensioni predefinite.

Dimensione	Aspetto	Ranking per dimensione
Ecologia	Promuovere il trasferimento del traffico su rotaia	1
	Aumentare l'efficienza energetica	2
	Promuovere le energie rinnovabili	3
Economia	Verificare e valutare i fornitori in base a criteri ecologici e sociali	1
	Istituire sistemi certificati di gestione ambientale e della qualità	2
	Creare strutture dirigenziali trasparenti	3
Condizioni d'impiego e diritti umani	Promuovere la salute e la sicurezza del personale	1
	Garantire la parità salariale tra donne e uomini	2
	Offrire al personale formazione di base e continua	3
Responsabilità sociale e di prodotto	Tutelare la salute e la sicurezza della clientela	1
	Contrassegnare offerte e prezzi con trasparenza	2
	Costruire in modo sostenibile	3

Per il 2016 le FFS hanno in programma un aggiornamento della loro strategia di sostenibilità. Gli attuali campi d'azione saranno quindi riesaminati insieme agli stakeholder e, se necessario, integrati con altre tematiche.

Coinvolgimento degli stakeholder.

- G4-24
- G4-25
- G4-26

Come principale azienda fornitrice di servizi di trasporto e mobilità, le FFS sono in contatto con numerosi stakeholder. Particolarmente importanti per le FFS sono i clienti privati e commerciali, la Confederazione come proprietario, i Cantoni come committenti di prestazioni nel traffico regionale, le collaboratrici e i collaboratori, i fornitori, le parti sociali, le associazioni tecniche, i gruppi di interesse nel settore della tutela ambientale, le associazioni di disabili, l'universo scientifico, gli esponenti del mondo politico e l'opinione pubblica.

I servizi specializzati delle FFS hanno contatti regolari anche con i propri stakeholder principali. Il dialogo assume diverse forme: dalle ricerche anonime di mercato agli incontri informali, dall'adesione ad associazioni fino a vere e proprie partnership con scambi frequenti e regolari. Particolarmente intensa è la collaborazione tra le FFS e la proprietà, le diverse autorità e gli organi parlamentari rilevanti.

Per il confronto con alcuni stakeholder selezionati le FFS hanno, inoltre, dato vita a speciali comitati. Oltre al Servizio clienti FFS e a regolari sondaggi sulla soddisfazione della clientela, ad esempio, le FFS gestiscono con grande attenzione il dialogo con il Comitato clienti, una speciale piattaforma che permette a viaggiatori selezionati di dare il proprio contributo alla riflessione, discussione e organizzazione. Sempre più presenti anche su Internet e sui social media, negli ultimi anni le FFS hanno utilizzato questi canali per instaurare un dialogo molto più interattivo con ampie fasce della popolazione.

Anche con le parti sociali prosegue da anni una stretta e proficua collaborazione. Le FFS inviano regolarmente informazioni e offerte alle associazioni ambientaliste per poter avere un dialogo con loro.

Gestione della sostenibilità in seno alle FFS.

- G4-34
- G4-35
- G4-36
- G4-37

La strategia di sostenibilità delle FFS è definita da un team dedicato che opera a livello di Gruppo e ne cura l'attuazione in collaborazione con gli incaricati all'interno delle singole Divisioni. Le FFS vegliano sulla sua applicazione e sull'efficace gestione delle relative misure con un'attenta attività di monitoraggio. Speciali indicatori strategici per ogni campo d'azione permettono di monitorare e gestire non solo le prestazioni economiche dell'azienda, ma anche quelle sociali e ambientali legate alla strategia della sostenibilità. Il grado di attuazione della strategia è documentato e presentato ogni anno alla Direzione del Gruppo che, insieme al Consiglio d'amministrazione, è il massimo responsabile per la prestazione economica sostenibile delle FFS.

L'impegno profuso dalla Direzione e dai quadri di massimo livello nel perseguire i nove obiettivi del Gruppo trova il giusto riconoscimento a livello di bonus. Quattro di questi obiettivi si sposano perfettamente con quelli della strategia di sostenibilità, ovvero motivazione del personale, sicurezza, soddisfazione dei clienti e, primo fra tutti, sostenibilità sul piano ecologico.

Kathrin Amacker, capo Comunicazione e membro della Direzione del Gruppo, si fa portavoce della tematica della sostenibilità in seno alla Direzione del Gruppo. Per diventare la prima scelta quanto a soluzioni di mobilità sostenibile, le FFS hanno innanzitutto bisogno di collaboratori motivati di tutti gli ambiti specialistici che vivano e diffondano l'idea di sostenibilità nella propria quotidianità lavorativa. Per questo nel 2014 le FFS hanno creato una community di ambasciatori per il personale che mostra una particolare propensione per queste tematiche. Da allora, all'iniziativa hanno aderito oltre 140 ambasciatori che si impegnano quotidianamente per garantire la sostenibilità delle FFS e sensibilizzare i colleghi creando più consapevolezza in questo ambito.

Progressi ottenuti nel conseguimento degli obiettivi strategici.

Indirizzo strategico	Obiettivi strategici	Progressi nell'attuazione della strategia 2015	Prospettive 2016
Acquisti sostenibili	Principi di comportamento vincolanti per i fornitori e applicazione di criteri sociali ed ecologici negli acquisti.	↗	Il rollout sui principi di comportamento per i fornitori deve essere concluso nel corso di quest'anno.
Smaltimento ecologico	Azioni mirate a evitare la produzione di rifiuti e gestione ottimale dei materiali riciclabili.	↗	Le FFS hanno pianificato di costruire ad Olten nel 2016 un centro per il riciclaggio che si basa sui principi di gestione del materiale da riciclo.
Alta efficienza energetica	Riduzione dei consumi energetici in tutti i settori.	↗	L'aumento dei risparmi energetici dovuto all'implementazione di oltre 250 progetti singoli, tra cui il sistema di guida adattiva (ADL) e il pacchetto di risparmio energetico 3 sul materiale rotabile a due piani della S-Bahn di Zurigo (DTZ).
Protezione attiva del clima	Vengono coerentemente ridotte al minimo le emissioni di gas ad effetto serra generate da tutte le attività.	↑	È prevista per primavera 2016 l'adozione della nuova strategia climatica.
Protezione contro i rumori efficace	Le FFS riducono il rumore prodotto dall'esercizio e comunicano attivamente con le parti interessate nel caso di rumore prodotto dai cantieri.	↗	Ulteriore implementazione della strategia (ripari fonici, provvedimenti sulle rotaie) secondo la pianificazione.
Condizioni di lavoro interessanti e competitive	Le FFS vogliono diventare un datore di lavoro di primissimo livello.	→	Le FFS trattano questo tema nell'ambito della nuova strategia HR.
Collaboratrici e collaboratori sani e produttivi	Le FFS creano condizioni quadro favorevoli alla salute e promuovono un comportamento sano.	↑	Le FFS trattano questo tema nell'ambito della nuova strategia HR.
Elevata sicurezza sul lavoro e dell'esercizio	Occorre ridurre al minimo gli infortuni professionali e gli incidenti d'esercizio.	→	A livello di Gruppo sono stati coinvolti oltre 3000 team nei workshop sulla sicurezza e sulla qualità al fine di promuovere ed implementare misure di miglioramento.
Mobilità combinata	Ai clienti vengono offerti gli strumenti e l'infrastruttura per pianificare la propria mobilità «da porta a porta».	↗	Come passo fondamentale dell'implementazione è prevista, nella seconda metà dell'anno, l'introduzione di un sistema di pianificazione dei viaggi da porta a porta.
Accesso senza barriere	Le persone con mobilità ridotta possono usufruire autonomamente e senza discriminazioni di tutti i servizi delle FFS.	↗	Entro fine anno tutti i distributori automatici di biglietti disporranno di uno schermo tattile che serve da supporto per gli ipovedenti.
Sicurezza nell'area della stazione	I clienti percepiscono treni e stazioni come ambienti sicuri e si sentono in buone mani.	↗	Verranno introdotti dei provvedimenti mirati secondo il programma annuale sulla Security.
Prodotti verdi	Le FFS forniscono supporto ai clienti nella riduzione della loro impronta ecologica.	↗	Sarà portato avanti lo sviluppo di concetti per i prodotti verdi in particolar modo nell'ambito dell'informazione ambientale.
Pulizia nei treni e nelle stazioni	Un'infrastruttura di smaltimento efficace e di facile utilizzo garantisce la pulizia nei treni e nelle stazioni.	↑	La quota superiore alla media di rifiuti differenziati da parte dei viaggiatori deve essere mantenuta ed il processo di riciclaggio deve essere ottimizzato.
Flussi omogenei di pendolari	Soluzioni innovative assicurano una distribuzione efficiente dei flussi di pendolari nell'arco della giornata.	↗	Nel 2016, grazie ad un'opera di sensibilizzazione interna, sempre più collaboratori e superiori devono essere persuasi dell'utilità delle forme di lavoro flessibili.

- ↑ obiettivo annuale superato
- ↗ obiettivo annuale raggiunto/quasi raggiunto
- progressi scarsi/nulli
- ↓ prestazione in calo

Garantire una catena di fornitura responsabile.

Acquisti sostenibili.

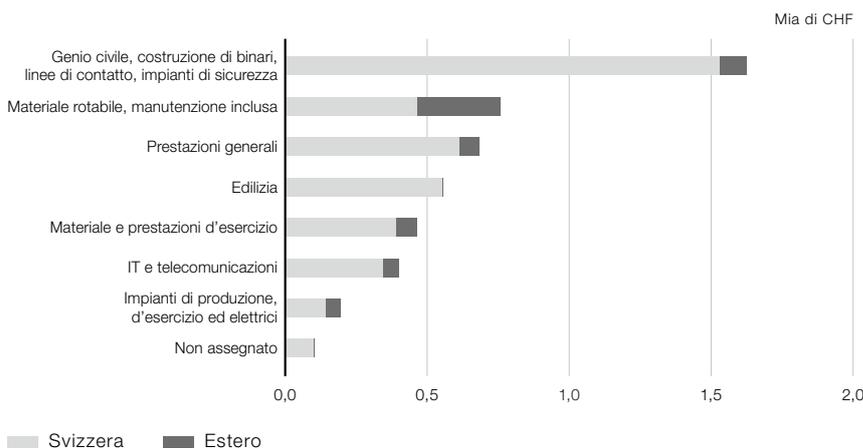
G4-12

Le FFS sono tra i principali committenti della Svizzera e come tali sono un importante motore dell'economia nazionale. Nel 2015 hanno conferito ordini a terzi per un valore pari a CHF 4,8 mia (2014: CHF 5,0 mia) e collaborato con circa 16 000 fornitori.

La catena di fornitura delle FFS è straordinariamente ampia e variegata, poiché è il denominatore comune cui fanno capo settori del tutto differenti, quali ordini di costruzione, reti di dati e impianti energetici interni, acquisizione di veicoli o manutenzione della flotta. La grande varietà della catena di fornitura si riflette in una gamma altrettanto diversificata dei metodi di acquisto. Contratti di appalto nelle costruzioni, acquisti di progetti nell'ambito della flotta, magazzini in conto deposito o contatto diretto del fornitore tramite cataloghi sono alcune delle strade percorse dall'azienda.

G4-EC9

Le FFS in veste di committente nel 2015.



G4-DMA

Le FFS operano nel pieno rispetto delle norme relative alle procedure di aggiudicazione per gli acquisti pubblici, orientandosi ai principi aziendali interni di sostenibilità finanziaria, ecologica e sociale e applicando i requisiti minimi richiesti in termini di qualità e sicurezza. Per garantire la sostenibilità della catena di fornitura è inoltre possibile definire ulteriori requisiti, in funzione dell'oggetto dell'acquisto.

Le FFS si sono prefisse, entro il 2016, di inserire nei contratti con i fornitori principi di comportamento vincolanti. Il rispetto di questi accordi in merito alla sicurezza e all'ambiente verrà analizzato regolarmente nell'ambito della qualifica dei fornitori. Nelle strategie specifiche delle FFS per i singoli gruppi di merce non mancano inoltre aspetti di natura sociale ed ecologica.

Andamento nel 2015.

I sondaggi tra gli stakeholder e il confronto con altre aziende dimostrano che i criteri sociali, etici ed ecologici assumono sempre maggiore importanza in fase di conferimento dell'incarico. È per questo che nell'esercizio in esame le FFS hanno voluto analizzare più a fondo i propri gruppi di merci e i propri fornitori per valutarne gli aspetti legati alla sostenibilità.

Nel 2015 le FFS hanno definito una serie di requisiti minimi di qualità e sostenibilità applicabili a diversi settori del Gruppo, che rappresentano i criteri di base per i bandi pubblici di concorso.

In questo contesto si inserisce anche il progetto «Requisiti di qualità e sostenibilità negli acquisti» della divisione Infrastruttura. Con un approccio basato sui rischi, tale progetto delinea per ciascun gruppo di merce precisi requisiti di sostenibilità cui committenti e acquirenti possono rifarsi nel gestire le procedure di appalto.

Sotto il profilo ecologico, le FFS hanno analizzato nel dettaglio l'impatto ambientale dei singoli gruppi di merci. L'importanza di una politica degli acquisti sostenibile balza subito agli occhi se si considera, ad esempio, la protezione del clima. Basti pensare che, nell'ambito delle FFS, le emissioni di gas ad effetto serra derivanti dall'acquisto di prodotti e di servizi sono, in seguito a una stima, di gran lunga superiori alle emissioni dirette prodotte dall'esercizio.

A partire dal 2016 tutti i partner commerciali e i fornitori dovranno attenersi al codice di condotta FFS, operando nel pieno rispetto dei requisiti di legge e di rigorosi standard etici. Le FFS garantiscono così sicurezza, qualità e sostenibilità, creando inoltre le premesse di un ambiente di lavoro esemplare e proteggendo la propria reputazione. In futuro le FFS inseriranno esplicitamente l'obbligo di rispettare il codice di condotta nei propri contratti, e in determinati casi pretenderanno dai fornitori un'ulteriore dichiarazione scritta di integrità.

Acquisto sostenibile di veicoli ferroviari presso FFS Infrastruttura.

FFS Infrastruttura ha ordinato 47 nuove locomotive di manovra e di linea, oltre a 35 nuovi trattori del servizio lavori. Per la prima volta, i criteri di efficienza energetica hanno svolto un ruolo significativo nell'acquisto. Ai fornitori è stato chiesto infatti di presentare anche simulazioni dei consumi energetici per diverse destinazioni d'uso delle singole tipologie di veicoli e i risultati dei calcoli sono stati inclusi nei costi per il ciclo di vita. I costruttori dei veicoli sono stati così incentivati a elaborare soluzioni efficienti sotto il profilo energetico. Le locomotive di manovra e di linea ordinate sulla base dei nuovi criteri di valutazione sono veicoli a doppia propulsione che soddisfano questo requisito. Dotate di una trazione elettrica oltre che del motore diesel, permettono alle FFS di ridurre enormemente i consumi di carburante diesel e le emissioni di anidride carbonica.

Smaltimento ecologico.

G4-DMA

G4-EN23

Le FFS raccolgono ogni anno 467 722 tonnellate di rifiuti speciali, rifiuti derivanti dall'esercizio, rifiuti del pubblico (di cui 303 188 tonnellate di materiale di scavo dei binari). Lo smaltimento e il riciclaggio di materiali usati è una parte importante della responsabilità ecologica e rappresenta quindi una priorità all'interno dell'azienda. Agire in modo sostenibile nell'ambito dei materiali significa per le FFS evitare, ove possibile, la produzione di rifiuti o quanto meno ridurre la quantità, curare la raccolta differenziata e il riciclaggio, e smaltire il materiale non riciclabile e non riutilizzabile nel rispetto dell'ambiente.

Il «Centro di competenza Smaltimento» (CC) ha la responsabilità di garantire lo sviluppo, l'attuazione e il monitoraggio di una gestione unificata e coerente dei rifiuti all'interno del Gruppo.

Le FFS sono determinate a ridurre al minimo la produzione di rifiuti. Un obiettivo che intendono perseguire con un impiego mirato delle risorse e un utilizzo consapevole dei materiali riutilizzabili. Una gestione del materiale riciclabile e dello smaltimento unificata a livello di Gruppo, oltre a una gestione attiva dei costi dei rifiuti e dei ricavi derivanti dai materiali riciclabili, sono gli strumenti scelti dall'azienda per assicurarsi che tutti i rifiuti siano smaltiti in base a procedure ecologiche e rispettose della legge.

Andamento nel 2015.

Nel primo semestre del 2015 il CC ha intensificato la collaborazione con i partner incaricati dello smaltimento e ottimizzato costantemente le procedure. Migliorando la trasparenza dei dati è stato possibile individuare ed eliminare le inefficienze, incrementando inoltre il grado di sfruttamento di benne e container. Quando opportuno si è anche aumentato il numero dei press-container o delle macchine compattatrici utilizzate, riducendo così i costi di trasporto.

Nell'esercizio in esame il CC si è fatto carico di un kick-off, al quale hanno partecipato oltre 180 collaboratrici e collaboratori delle FFS, e di formazioni di base alle quali hanno partecipato circa 125 responsabili di sede. Tali iniziative hanno permesso al personale di approfondire il tema dello smaltimento e comprendere appieno l'importanza e i benefici della raccolta differenziata. Per sostenere ulteriormente il personale nel compito di riconoscere, separare e smaltire correttamente i rifiuti e i materiali riciclabili, il CC ha inoltre adottato un sistema unitario di marcatura dei contenitori per la raccolta.

Nell'esercizio in esame è stato sviluppato e ampliato il web-shop per rifiuti speciali introdotto nel 2014. In questo contesto si inserisce anche la digitalizzazione dei processi fondamentali per l'archiviazione dei moduli d'accompagnamento OTRif, un provvedimento che serve a ridurre l'onere amministrativo pur garantendo la tracciabilità dei rifiuti speciali, dalla loro produzione fino allo smaltimento.

Introdotta con ottimi risultati nel 2014, il progetto pilota per il conferimento dei rifiuti in rame al magazzino centrale di Dulliken è proseguito in collaborazione con Anyway FFS anche nell'esercizio in esame. Malgrado i prezzi sfavorevoli delle materie prime, a fine ottobre 2015 l'attività di raggruppamento, riciclaggio e vendita di rame aveva garantito all'azienda ricavi supplementari per quasi CHF 125 000.

G4-EN1

Consumo di sostanze inquinanti		2015	2014	$\Delta\%$
Diesel	1 000 l	14 595	14 448*	1,0
Olio combustibile per il riscaldamento	1 000 l	8 237	8 221**	0,2
Olio lubrificante	t	740	704	5,1
Acidi, liscivie, prodotti chimici	t	72	74	-2,7
Colori, vernici e solventi	t	103	105	-1,9
Erbicidi	t	2,8	2,2	29,0

* Valore corretto a posteriori tenendo conto dei consumi di carburante diesel delle linee di autobus FFS (incl. autobus a lunga percorrenza).

** Valore corretto a posteriori tenendo conto dei consumi di olio combustibile di Infrastruttura.

G4-EN23

Rifiuti industriali	Metodo di smaltimento		2015	2014	$\Delta\%$
Materiale di scavo dei binari (pietrisco, sabbia ghiaiosa)	Riciclaggio	t	258 288	265 700	-2,8
	Discarica	t	44 900	68 450	-34,4
Rottami metallici	Riciclaggio	t	68 473	85 231	-19,7
Legname	Combustione	t	16 205	17 273	-6,2

G4-EN23

Rifiuti speciali	Metodo di smaltimento		2015	2014	$\Delta\%$
Materiale di scavo altamente inquinato	Combustione	t	40 593	58 356*	-30,4
Fanghi	Discarica	t	502	312	60,8
Oli esausti, grassi usati	Combustione	t	885	351	152,3
Batterie	Riciclaggio	t	240	299	-19,8

* Valore corretto a posteriori grazie al miglioramento del processo di inserimento dei dati.

Rafforzare i vantaggi per l'ambiente.

Alta efficienza energetica.

Che si tratti della corrente di trazione a 16,7 Hz che fa circolare i treni o della corrente domestica a 50 Hz che alimenta stazioni, uffici e l'infrastruttura ferroviaria, l'energia elettrica riveste un ruolo cruciale per le FFS. Nei prossimi anni l'offerta ferroviaria sarà ampliata e, malgrado gli enormi sforzi compiuti per migliorare l'efficienza, ciò comporterà anche un maggiore fabbisogno di energia.

G4-DMA

La strategia energetica delle FFS si prefigge espressamente di incrementare l'efficienza in questo ambito. L'unità d'affari «Management dell'energia» è responsabile di tutte le attività mirate a risparmiare energia, ridurre i picchi di carico della corrente di trazione e incentivare l'uso di nuove energie rinnovabili. Ha inoltre il compito di identificare e verificare i potenziali di risparmio e di promuovere all'interno del Gruppo l'attuazione di misure volte a ridurre i consumi energetici nei settori legati alla tecnica, alla produzione ferroviaria e alla struttura dell'offerta. Oltre a preservare l'ambiente, infatti, il risparmio energetico si riflette positivamente sul budget.

Con un pacchetto completo di misure, le FFS intendono ridurre del 20 per cento il consumo annuo previsto (complessivamente 600 GWh) nel 2025. Inoltre, a partire da tale data, i treni dovranno viaggiare con corrente di trazione interamente proveniente da fonti rinnovabili. Le FFS sostengono in tal modo la Confederazione nel promuovere la Strategia energetica 2050 e forniscono un importante contributo alla crescita sostenibile della mobilità.

Andamento nel 2015.

G4-EN6

Nel 2015 le FFS hanno ulteriormente implementato il loro ambizioso programma di risparmio energetico introducendo diverse misure che hanno permesso di ridurre i consumi di 193 GWh, pari al consumo medio di quasi 50 000 famiglie.

Sempre più evidenti sono gli ottimi risultati ottenuti con la guida adattiva («onda verde per la ferrovia»), un successo sottolineato anche dal Prix Watt d'Or 2016 conferito dall'Ufficio federale dell'energia. Le FFS hanno inoltre effettuato modifiche mirate sui veicoli al fine di incrementarne quanto più possibile l'efficienza energetica, sia nell'esercizio ferroviario che in regime di parcheggio. A tale scopo sono intervenute non solo sui treni acquistati recentemente, ma anche sulle flotte già esistenti ottimizzando la propulsione, mettendo il riscaldamento in stand-by nelle carrozze ricoverate, installando nelle carrozze impianti di ventilazione che funzionano in base al numero di viaggiatori e sostituendo le vecchie lampade con luci a LED.

G4-EN3

Consumo di energia		2015	2014	Δ%
Corrente di trazione	GWh	1 844	1 836	0,4
Diesel per trazione ferroviaria	GWh	103	103	0,5
Carburante (senza trazione)	GWh	45	44*	1,4
Consumo proprio dovuto all'approntamento della corrente di trazione	GWh	153	145	5,6
Energia elettrica per immobili e impianti	GWh	243	240**	1,3
Energia termica per immobili	GWh	224	212***	5,5
Totale	GWh	2 612	2 580	1,2

* Valore aggiornato, includendo il consumo di carburante diesel delle linee di autobus FFS.

** Valore aggiornato, includendo i Settori centrali.

*** Valore aggiornato non corretto in base ai gradi giorno e comprendente i consumi di FFS Infrastruttura.

G4-EN5

Consumo specifico di energia del traffico viaggiatori e merci*		2015	2014**	Δ%
Consumi di energia per vkm	Wh/vkm	74,5	75,5	-1,4
Consumi di energia per tkm netta	Wh/tkm netta	53,5	54,1	-1,2

* Ai sensi della DIN EN 16258, tank-to-wheel.

** Valori modificati rispetto alla GRI 2014 sulla base del mix di corrente di trazione aggiornato.

A lungo termine le FFS intendono tener conto di criteri di efficienza energetica per la loro struttura dell'offerta. In definitiva, però, è il personale che, con il proprio sostegno e il proprio operato, contribuirà a raggiungere questo ambizioso obiettivo di risparmio energetico. Con il loro programma di risparmio energetico, le FFS sono determinate a promuovere al loro interno un processo di cambiamento e trasformazione culturale che induca i collaboratori a considerare un utilizzo oculato e quindi economico delle risorse come parte integrante della quotidianità professionale. Perché ciò avvenga è necessario che il concetto di efficienza energetica affondi saldamente le sue radici nella cultura aziendale.

Tempo di preriscaldamento basato sull'orario.

La flotta HVZ-D dei treni della S-Bahn di Zurigo è utilizzata solo per poche ore al giorno, cioè quando la maggior parte dei viaggiatori si sposta con i mezzi pubblici. Grazie a un software di ultima generazione, gli impianti di riscaldamento dei treni sono collegati all'orario giornaliero, in modo da accendersi automaticamente all'ora prestabilita per l'utilizzo del veicolo. Questa misura permetterà di risparmiare approssimativamente 5 GWh l'anno, l'equivalente del consumo energetico annuale di circa 1200 famiglie, senza compromettere in alcun modo il comfort dei clienti.

Protezione attiva del clima.

Con il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, le FFS forniscono un notevole contributo alla protezione del clima in Svizzera. Ogni anno il Paese riduce così di 5 mio di tonnellate la produzione annua di anidride carbonica, pari al 10 per cento delle emissioni totali svizzere. Con la loro strategia climatica le FFS sono determinate a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra nell'esercizio ferroviario, nelle stazioni, negli uffici, negli stabilimenti industriali e negli impianti.

G4-DMA

In seno alle FFS la responsabilità strategica in materia di protezione del clima è affidata a uno speciale team che opera a livello di Gruppo per promuoverne la sostenibilità. L'attuazione operativa delle misure avviene poi nelle singole Divisioni.

Le FFS non si accontentano tuttavia di questo vantaggio rispetto agli altri sistemi di trasporto e proseguono nel loro impegno per ridurre ulteriormente le proprie emissioni di anidride carbonica. Per tenere fede a questo impegno, al più tardi entro il 2025 le FFS produrranno l'intera quantità di corrente di trazione da fonti di energia rinnovabili. La corrente a 50 Hz per stazioni, uffici e impianti sarà totalmente ricavata da risorse di questo tipo già a partire dal 2019.

Andamento nel 2015.

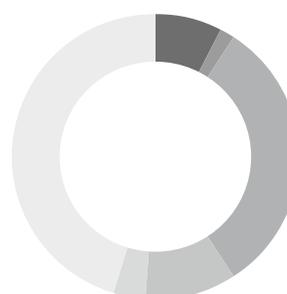
Le FFS rispettano il clima, grazie all'energia idroelettrica.

Consumo di energia



■ Corrente di trazione
 ■ Consumo proprio dovuto all'approntamento della corrente di trazione
 ■ Diesel per trazione ferroviaria

Emissioni gas a effetto serra



■ Carburante (senza trazione)
 ■ Energia elettrica per immobili e impianti
 ■ Energia termica per immobili e impianti

G4-EN19	Emissioni di gas a effetto serra suddivise per Scope*		2015	2014	Δ%
	Emissioni di gas a effetto serra (Scope 1-3)	t CO ₂ e	237 988	242 685	-1,9
G4-EN15	Emissioni dirette di gas a effetto serra (Scope 1)	t CO ₂ e	83 625	80 081	4,4
	Combustibili (calore)	t CO ₂ e	42 811	40 781	5,0
	Prodotti refrigeranti e gas isolante (SF6)	t CO ₂ e	4 220	3 008	40,3
	Carburanti usati su rotaia	t CO ₂ e	27 585	27 449	0,5
	Carburanti usati su strada	t CO ₂ e	9 009	8 843	1,9
G4-EN16	Emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 2)	t CO ₂ e	9 439	16 011	-41,0
	Teleriscaldamento	t CO ₂ e	5 054	4 756	6,3
	Corrente a 16,7 Hz (corrente di trazione)	t CO ₂ e	1 652	1 612	2,5
	Corrente a 50Hz	t CO ₂ e	2 734	9 643	-71,7
G4-EN17	Altre emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 3)**	t CO ₂ e	144 923	146 594	-1,1
	Forniture di energia a terzi	t CO ₂ e	1 700	1 655	2,7
	Processi a monte della catena energetica	t CO ₂ e	43 731	44 461	-1,6
	Smaltimento	t CO ₂ e	1 197	1 626	-26,4
	Viaggi d'affari e tragitti per recarsi al lavoro	t CO ₂ e	24 010	24 010	0,0
	Acquisto di materiali	t CO ₂ e	74 285	74 841	-0,7
	Emissioni di gas a effetto serra generati dal consumo di energia (Scope 1-3)	t CO ₂ e	132 575	137 545	-3,6

* Le emissioni di gas ad effetto serra derivati dai consumi energetici pubblicate nel «Fatti e cifre» corrispondono alla somma di Scope 1 (senza i prodotti refrigeranti e gas isolante), Scope 2 e i processi a monte della catena energetica.

** Le emissioni di gas serra di Scope 3 non sono rappresentate completamente. In particolare modo, l'acquisto di materiali e servizi comporta, secondo una stima, una quantità di emissioni 6 volte superiore.

G4-EN18

Emissioni di CO₂ specifiche del traffico viaggiatori e merci*		2015	2014**	Δ%
Emissioni di CO ₂ per vkm	g CO ₂ e/vkm	0,44	0,46	-4,2
Emissioni di CO ₂ per tkm netta	g CO ₂ e/tkm netta	2,01	2,12	-5,1

* Ai sensi della DIN EN 16258, well-to-wheel.

** Valori modificati rispetto alla GRI 2014 sulla base dei fattori aggiornati di emissione di gas a effetto serra.

G4-EN20

G4-EN21

Altri inquinanti atmosferici*		2015	2014	Δ%
Sostanze ozono lesive	kg ODP CFC 11-equivalenti	0,55	0,83	-33
NO _x	t	441	410	1
SO _x	t	16	16	1

* I valori indicati comprendono le emissioni dirette del consumo di energia e sono stati calcolati in base ai fattori di emissione standard dell'UFAM.

Nel 2015 le FFS hanno adottato misure mirate per la protezione del clima, concentrandosi da un lato su edifici e impianti e dall'altro sull'acquisto di locomotive ibride e su una tecnica di guida efficiente. Per le nuove costruzioni e per i risanamenti, ad esempio, FFS Immobili ha puntato su provvedimenti in grado di aumentarne considerevolmente l'efficienza energetica e ha sostituito gli impianti di riscaldamento a combustibili fossili con altri che utilizzano energie rinnovabili.

Grazie al Fondo verde per il clima, le FFS dispongono di un efficace strumento atto a sostenere finanziariamente le idee di progetto presentate da collaboratrici e collaboratori e ritenute utili a contribuire al conseguimento di ambiziosi obiettivi climatici. Tra le iniziative finanziate negli ultimi anni rientrano l'incentivazione di riscaldamenti a pellet di legno e pompe di calore, come pure la distribuzione di prese multiple a risparmio energetico a prezzo agevolato per il personale.

Già a fine 2014 le FFS avevano raggiunto l'obiettivo prefissato per il 2020. Nell'esercizio in esame le FFS si erano pertanto prefisse di aggiornare la loro strategia per il clima. Un progetto in corso ha tuttavia ritardato la conclusione della stesura, che sarà completata solo nel 2016. Oltre alle emissioni dirette derivanti dall'esercizio, la futura strategia terrà conto anche di quelle dei processi a monte e a valle della catena di fornitura, concentrandosi in particolare sulle emissioni di fornitori, mandatari, organismi incaricati dello smaltimento, ma anche su quelle legate alla mobilità del personale e alla ristorazione del personale.

Protezione contro i rumori efficace.

G4-DMA

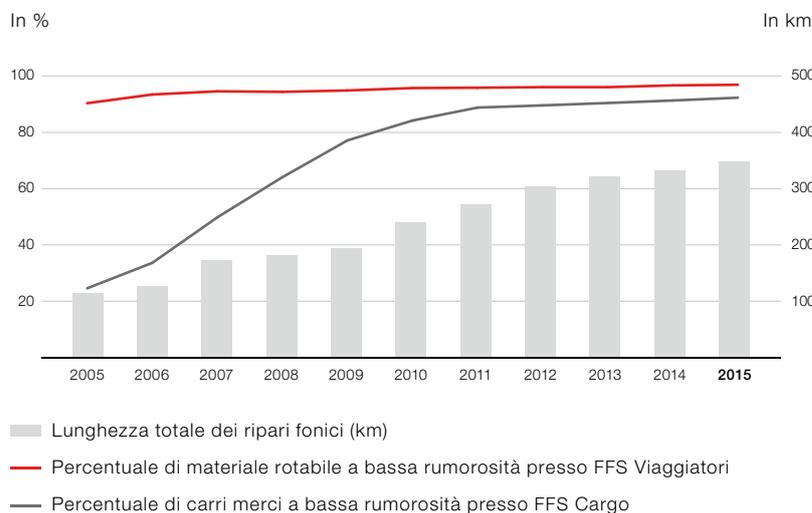
Lo sfruttamento intensivo della rete ferroviaria delle FFS assicura notevoli vantaggi all'uomo e all'ambiente. A questi si accompagnano tuttavia alcuni aspetti negativi, seppure marginali. Uno di questi è il rumore. Da anni le FFS compiono quindi considerevoli sforzi per proteggere i residenti da un inquinamento acustico eccessivo. Fulcro centrale dell'iniziativa è il progetto FTP «Risanamento fonico delle ferrovie». In marzo del 2014 è inoltre entrata in vigore la versione modificata della legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie, che stabilisce quali ulteriori provvedimenti antirumore dovranno essere attuati negli anni a venire con le risorse rimanenti del fondo FTP.

Nel quadro del progetto FTP «Risanamento fonico delle ferrovie», la Confederazione ha definito, inoltre, un obiettivo vincolante per le FFS: conclusa l'attuazione di tutte le misure entro il 2015, $\frac{2}{3}$ delle persone interessate dovranno essere protette da livelli eccessivi di rumore delle ferrovie.

Andamento nel 2015.

I provvedimenti disposti dall'UFT in materia di risanamento del materiale rotabile e infrastruttura hanno raggiunto circa il 64 percento della popolazione esposta al rumore delle ferrovie, mancando così di poco l'obiettivo del 66 percento. Ciò significa che, complessivamente, a metà 2015 circa 150 000 delle 232 000 persone interessate godevano di un'adeguata protezione da livelli eccessivi di rumore come previsto dalla legge. A ciò si aggiunga che, alla conclusione del progetto, negli edifici adiacenti alle ferrovie erano state installate in tutto il Paese circa 80 000 finestre insonorizzate.

Il ruolo pionieristico delle FFS nella protezione contro i rumori.



Le FFS rinnovano continuamente la loro flotta di carrozze passeggeri e carri merci. A fine 2015 avevano effettuato interventi tecnici di risanamento fonico su circa 7500 dei veicoli più datati. La flotta delle FFS ha quindi raggiunto livelli di rumorosità conformi allo stato della tecnica e soddisfa con ciò i requisiti internazionali in materia. Con poche eccezioni, a fine 2015 si è concluso anche il risanamento dei carri merci di proprietà privata. Le FFS confermano il loro ruolo pionieristico in Europa proteggendo adeguatamente la popolazione dal rumore delle ferrovie.

Nell'anno di riferimento le FFS hanno realizzato 10 progetti per la costruzione di ripari fonici, prevalentemente nella Svizzera occidentale. A Zugo e a Bienne hanno inoltre installato impianti di lubrificazione delle rotaie per eliminare il fastidioso stridore in curva. Tali impianti sono attualmente oggetto di studi volti a verificarne l'efficacia.

Oltre il 50 percento dei treni merci internazionali che viaggiano sulle principali tratte di transito è formato da carri che montano ancora sistemi di frenatura obsoleti e rumorosi. In base alla legge federale sul risanamento fonico, tuttavia, entro il 2020 sulla rete ferroviaria svizzera non potranno più transitare carri merci rumorosi e sarà consentito intervenire sulle rotaie per ridurre la rumorosità e predisporre mezzi per promuovere sistemi innovativi. Tutte queste misure porteranno a un'ulteriore attenuazione del rumore delle ferrovie.

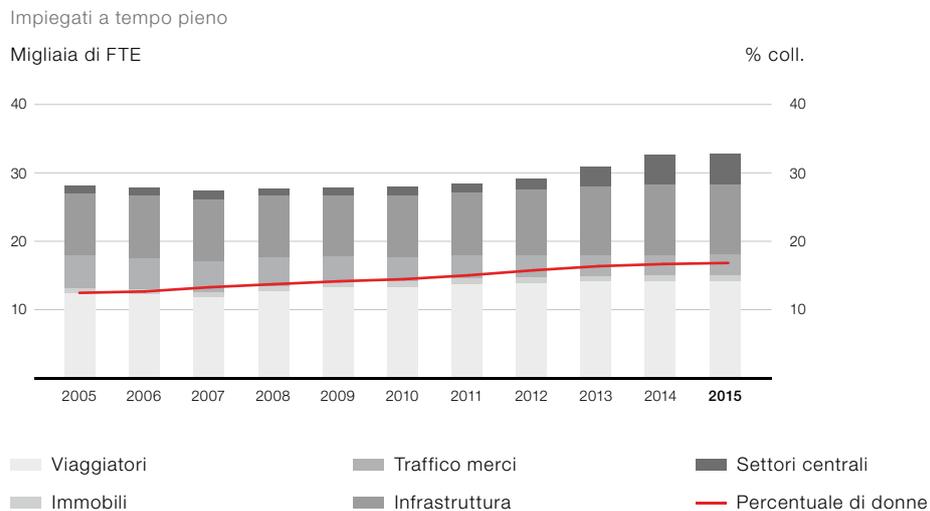
Essere un datore di lavoro responsabile.

Condizioni di lavoro interessanti e competitive.

G4-10

Nel 2015 l'organico delle FFS contava 33 000 dipendenti. Ciò significa che le FFS non sono solamente la più grande impresa svizzera di viaggi e trasporti, ma anche uno dei principali datori di lavoro del Paese.

Andamento e quote rosa.

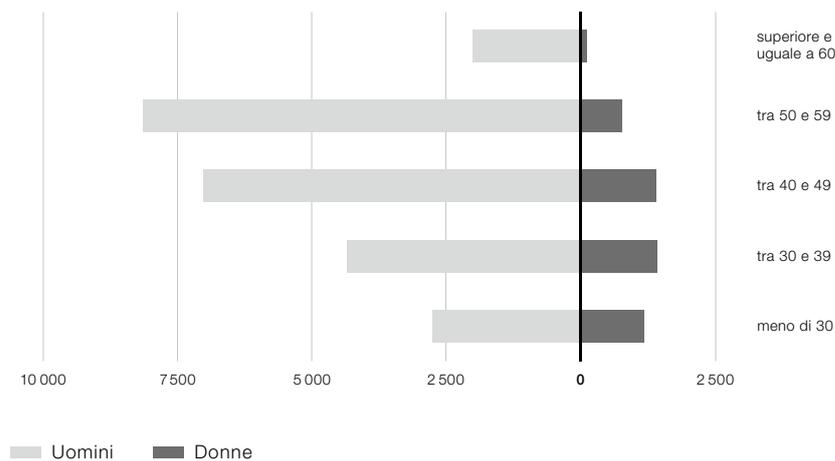


Collaboratrici e collaboratori soddisfatti sono motivati e rendono di più. Inoltre migliorano l'immagine del datore di lavoro, spingendo così persone qualificate in cerca di lavoro a entrare nelle FFS. E poiché nei prossimi anni sarà reclutato nuovo personale in quasi tutte le funzioni, per l'azienda è importante rafforzare tale immagine proponendosi come datore di lavoro di primissimo livello. L'aumento di organico riguarderà principalmente gruppi professionali quali ingegneri, specialisti IT, artigiani qualificati, esperti di finanza, ma anche personale dei treni e di locomotiva. Ogni anno le FFS assumono in media 2000 nuovi collaboratori, di cui, il 5 per cento, ha più di cinquant'anni. Le assunzioni serviranno in primo luogo a compensare le dimissioni, che presso le FFS si aggirano intorno al 7,6 per cento. L'andamento demografico in crescita determina tuttavia un aumento dei pensionamenti.

Le FFS sono un datore di lavoro di primissimo livello, già oggi tra i più apprezzati della Svizzera. Per assicurarsi anche in futuro risorse qualificate, le FFS si impegnano a incrementare la loro attrattiva con condizioni d'impiego competitive.

Suddivisione per sesso ed età del personale impiegato.

Media di collaboratori impiegati nel 2015



Andamento nel 2015.

Il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS (CP FFS) ha deciso di adeguare le basi tecniche per il mese di gennaio 2016. Una scelta resa necessaria dalla mancanza di riserve per i casi di oscillazione, dagli interessi ridotti – e pertanto da una prevedibile diminuzione degli utili da investimenti – come pure da un’aspettativa media di vita in crescita. Come datore di lavoro responsabile, le FFS impediscono con adeguate misure di ammortizzazione che tali adeguamenti si ripercuotano negativamente sulle rendite degli assicurati: da un lato partecipando all’aumento dei contributi di risparmio, e dall’altro con un investimento una tantum di CHF 690 mio nella CP FFS. Questa somma consentirà alla Cassa pensioni di aumentare del 12 per cento il credito di cui dispongono tutte le collaboratrici e i collaboratori delle FFS garantendo così il livello di rendita degli assicurati, sia quelli più giovani che quelli già prossimi al pensionamento. Per contro, a partire da gennaio 2016, al personale delle FFS sarà chiesto di partecipare con un contributo sostanziale in modo da garantire le rendite. Questi provvedimenti sono il frutto di un accordo concluso dalle FFS con le parti sociali.

G4-DMA

G4-LA13

Dopo un’analisi approfondita, nel 2015 l’Associazione Svizzera per Sistemi di Qualità e di Management (SQS) ha conferito alla FFS SA il certificato «Excellence in Fair Compensation», riconoscendole l’applicazione della parità salariale in termini di sesso, età e nazionalità. Le FFS sono state così la prima azienda a raggiungere il livello più elevato di certificazione per un sistema retributivo equo.

Le FFS promuovono con diversi programmi il processo di cambiamento teso a portare l’azienda ai vertici delle classifiche. Nel marzo del 2015 si è concluso ufficialmente il programma TOP FFS II, un progetto con il quale le FFS hanno inteso dare forma alla loro immagine, rafforzare il loro orientamento al cliente e garantire al personale l’accesso al mondo digitale. Per radicare ulteriormente l’orientamento al cliente e ai risultati all’interno dell’azienda è stato poi lanciato il programma TOP «Trasformazione», che mira a

dare ancora maggiore risalto al punto di vista del cliente lungo l'intera catena di creazione di valore e a diffondere nell'azienda uno stile di gestione incisivo e stimolante. Perché solo collaboratrici e collaboratori che lavorano con passione possono riuscire a entusiasmare i clienti.

Le FFS contro il razzismo.

Alle FFS lavorano collaboratrici e collaboratori di 95 diverse nazionalità. La collaborazione nell'ambito di team misti e multiculturali è una componente fondamentale della prestazione fornita quotidianamente dalle FFS e l'espressione della loro varietà culturale. Per questo durante lo scorso anno l'azienda ha partecipato alla campagna «Svizzera variopinta» lanciata dalla Commissione federale contro il razzismo (CFR). Per tre settimane, l'account Facebook «We Are Swiss» è stato arricchito dalle testimonianze di vita quotidiana postate da persone in formazione. Markus Jordi, capo Human Resources e membro della Direzione del Gruppo, ha espresso pubblicamente la sua posizione: «Ogni giorno accogliamo clienti di qualsiasi origine. Da noi razzismo e discriminazione non sono tollerati.»

Collaboratrici e collaboratori sani e produttivi.

G4-DMA

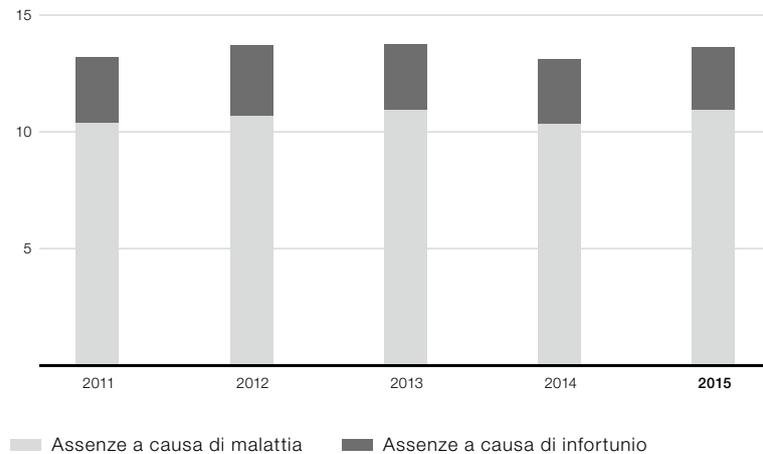
Profondamente consapevoli della propria responsabilità sociale, le FFS promuovono la salute e la competitività del proprio personale sul mercato del lavoro. Tra le prime realtà svizzere a elaborare e introdurre nel 2010 una strategia della salute, ricoprono un ruolo del tutto pionieristico in tema di management della salute in azienda. Questa strategia crea i presupposti di un sistema globale di management della salute che non coinvolge solo il comportamento di collaboratrici e collaboratori, ma guarda anche con grande attenzione alle condizioni e ai processi all'interno dell'azienda.

La salute del personale è messa a dura prova dal mutare delle situazioni all'interno e all'esterno dell'azienda, come l'intensificazione del lavoro o le trasformazioni demografiche. Le FFS si sono quindi prefisse l'obiettivo di preservare a lungo la salute e la produttività di collaboratrici e collaboratori, oltre a mantenere costante il numero dei giorni di assenza. Le misure adottate nel quadro del management della salute assicurano un contributo fondamentale in questo ambito, con una riduzione annua dei costi del personale pari a circa CHF 60 mio.

G4-LA6

Andamento dei giorni di assenza.

Giorni civili per FTE



Andamento nel 2015.

G4-LA6

G4-LA7

Le attività che richiedono sforzi fisici sono tuttora diffuse presso le FFS. Circa il 50 per cento di tutte le malattie di lunga durata ha origine da problemi muscolo scheletrici. Per questo, nel 2015, l'azienda ha fornito ai suoi specialisti del settore Sicurezza sul lavoro e qualità la formazione necessaria a riconoscere i rischi di natura ergonomica. Entro il 2017, inoltre, tutte le collaboratrici e i collaboratori delle FFS saranno istruiti sull'utilizzo di tecniche di lavoro ergonomiche. Oltre a misure applicabili a livello di Gruppo, un management professionale della salute richiede provvedimenti mirati per gruppi target specifici. Così, ad esempio, nel 2015 le FFS hanno ottimizzato con successo l'organizzazione dei turni della Polizia dei trasporti, ripianificato le attività di pulizia dei treni per una distribuzione ottimale del carico di lavoro e introdotto brevi pause per prevenire sintomi da affaticamento tra il personale agli sportelli.

Ogni anno le FFS forniscono assistenza a circa 1500 collaboratrici e collaboratori con assenze prolungate per infortuni o malattia. Nel 58 per cento dei casi conclusi gli interessati sono stati reintegrati nella precedente funzione (talvolta con opportuni ritocchi delle mansioni svolte), mentre il 12 per cento ha trovato una nuova collocazione all'interno o all'esterno dell'azienda (a volte con l'ausilio di misure di riqualificazione).

Nel 2015 le FFS hanno sottoposto la propria strategia della salute a un'attenta verifica, allineandola alle nuove tendenze che si vanno profilando all'interno dell'azienda e della società. Oltre a consolidare le misure applicate sino ad ora con successo, a partire dal 2016 il management della salute si concentrerà su aspetti quali intervento tempestivo, salute psichica del personale e creazione di profili professionali compatibili con la salute dei lavoratori.

Attivi nel tempo libero.

Con il programma «FFS attivi», da gennaio 2015 l'azienda incoraggia le collaboratrici e i collaboratori a vivere attivamente al di fuori della sfera lavorativa, ad esempio proponendo attività sportive e culturali alle colleghe e ai colleghi. In questa ottica fornisce sostegno organizzativo e finanziario agli istruttori dei corsi. «FFS attivi» promuove così l'iniziativa personale, un comportamento sano e la socializzazione tra colleghi. Al programma hanno già aderito oltre 1000 collaboratrici e collaboratori.

Elevata sicurezza sul lavoro e dell'esercizio.

G4-14

G4-DMA

Assicurare un traffico ferroviario senza incidenti e la totale incolumità per clienti, collaboratrici, collaboratori e terzi è una priorità e fa parte dei tre obiettivi principali delle FFS. La sicurezza è uno dei punti fissi trattati ad ogni riunione della Direzione del Gruppo, il settore Sicurezza dipende infatti direttamente dal CEO.

Le FFS si impegnano attivamente con svariate misure per diffondere e consolidare la cultura della sicurezza nella quotidianità di tutto il personale, con la consapevolezza che questo impegno va rinnovato giorno dopo giorno. Un sistema di management della sicurezza perfezionato negli anni sostiene gli sforzi dell'azienda nel perseguire tale obiettivo.

L'attuale strategia delle FFS mostra come sia possibile migliorare ulteriormente un livello di sicurezza già da anni molto elevato. Le FFS intendono affinare una cultura della sicurezza già eccellente, garantire in ogni momento il rispetto di tutte le regole volte a preservarla e a migliorarne il livello sfruttando appieno il potenziale di tecnologie e innovazioni.

Andamento nel 2015.

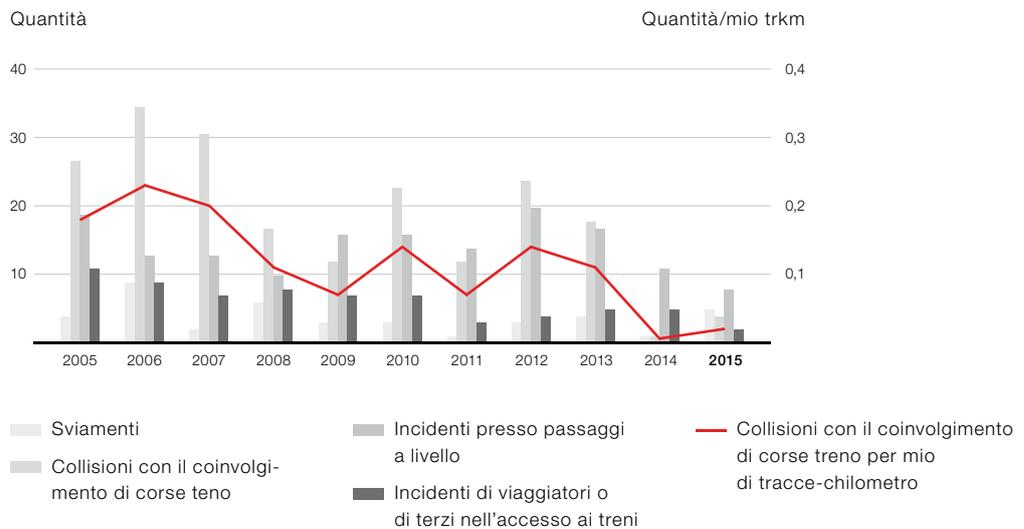
G4-LA8

G4-PR1

Tutti gli indicatori di sicurezza misurati evidenziano che i continui sforzi compiuti negli anni a favore della sicurezza danno buoni risultati. Nel 2015 si sono verificati 9 incidenti ferroviari (sviamenti e collisioni) con potenziale di impatto medio o elevato. Le FFS non hanno quindi uguagliato lo straordinario primato dell'anno precedente, ma hanno raggiunto un risultato che rientra nella media pluriennale. 3 dei 9 incidenti ferroviari meritano uno sguardo più attento: la collisione laterale di due treni viaggiatori a Rafz, lo sviamento di un treno merci a Daillens e quello di un treno viaggiatori a causa di una caduta di massi sulla linea del San Gottardo.

Per ridurre ulteriormente il rischio di un incidente analogo, dopo la collisione di Rafz le FFS hanno ridotto a 40 km/h la velocità massima dei treni in fase di partenza e di inversione di marcia. L'incidente di Daillens ha causato la prima fuoriuscita di una grande quantità di sostanze pericolose dopo oltre 20 anni. Fortunatamente non si sono registrati danni permanenti per l'uomo e per l'ambiente. Quanto agli altri indicatori di sicurezza, le FFS hanno ridotto sensibilmente i casi di superamento di segnali disposti su fermata passando da 66 a 44, mentre, sul fronte degli infortuni professionali, hanno confermato un trend da anni in diminuzione uguagliando il risultato dell'anno precedente.

Andamento degli incidenti ferroviari.



Nel 2015 le FFS hanno introdotto diverse misure volte a consolidare il loro elevato livello di sicurezza. Una fra tutte l'installazione di segnali con sistema di controllo sulla marcia dei treni, che rimane tutt'ora una delle priorità tecniche più pressanti. Grandi progressi sono stati registrati anche sul fronte della modernizzazione degli impianti e della sicurezza dei cantieri. Vanno infine citati approcci innovativi che contribuiscono a migliorare ulteriormente aspetti specifici della sicurezza, come la WarnApp sviluppata dalle FFS, che invia un avviso sull'iPad del macchinista se si rileva un'accelerazione del treno malgrado un segnale di fermata.

Per trovare una soluzione duratura agli enormi rischi derivanti dal trasporto di cloro, le FFS hanno deciso di riunire intorno a un tavolo tutti i principali stakeholder. È così che, sotto la direzione dell'Ufficio federale dell'ambiente e con la partecipazione di Confederazione, Cantoni interessati, industria chimica e FFS, è stato dato il via a un progetto finalizzato a creare le condizioni quadro per una produzione locale di cloro, riducendo così drasticamente i trasporti necessari in futuro.

Nel 2015 le FFS si sono inoltre dedicate con particolare impegno alla prevenzione dei suicidi. Nel lungo periodo si sono poste l'obiettivo di stabilizzare o persino ridurre i casi di suicidio sulla rete ferroviaria, con tutte le ripercussioni negative che questi comportano.

Intensa opera di sensibilizzazione del personale con il workshop sulla sicurezza e sulla qualità.

G4-LA8

Nell'esercizio in esame le FFS hanno organizzato il workshop sulla sicurezza e la qualità orientato ai clienti e dato vita ai primi eventi pilota con la partecipazione del CEO. Il workshop SQ serve a dare la giusta risonanza a queste importanti tematiche, affrontandole con un approccio top-down che coinvolge tutta l'azienda, dai quadri superiori fino ai team in superficie. In tal modo si vuole inoltre consolidare e affinare la cultura della sicurezza e della qualità a tutti i livelli dell'azienda – e permettere inoltre ad ogni collaboratore di fornire un valido contributo personale al servizio della clientela. Per raggiungere questo obiettivo, 3000 team lavorano per individuare campi d'azione concreti, determinare misure adeguate e metterle in atto per accrescere continuamente il livello di sicurezza e qualità all'interno dell'azienda.

Agevolare l'accesso alla mobilità.

Mobilità combinata.

In futuro la mobilità non sarà solamente un'esigenza pratica quotidiana, ma piuttosto un requisito indispensabile a garantire qualità della vita, crescita economica, libertà personale, autorealizzazione e valorizzazione del tempo libero.

Le FFS si sono poste l'obiettivo di garantire alle persone una mobilità illimitata e rafforzano progressivamente la loro posizione di integratore dei servizi di trasporto pubblico. Pur continuando a concentrarsi sulla loro attività di base, in futuro le FFS riserveranno sempre più spazio ad aspetti quali informazioni di viaggio e prenotazioni «da porta a porta» lungo l'intera catena di viaggio. L'azienda non intende certo sviluppare in totale autonomia le offerte di mobilità destinate a trasportare i clienti da e verso le stazioni, ma piuttosto collaborare con diversi partner per realizzare e promuovere tali servizi.

Le FFS assicurano il collegamento della ferrovia con altri sistemi di trasporto. Le stazioni dispongono di offerte interessanti e vantaggiose e garantiscono la mobilità combinata. Le FFS lavoreranno al fianco dei partner per ampliare e sviluppare ulteriormente queste offerte, dando così ai viaggiatori la possibilità di personalizzare la catena della mobilità «da porta a porta» adattandola alle diverse situazioni ed esigenze.

Andamento nel 2015.

Nel 2015 le FFS sono intervenute in 19 stazioni costruendo 592 nuovi parcheggi P+Rail e risanandone 369. Oltre a ciò hanno lavorato in stretta collaborazione con i Comuni di 24 stazioni per costruire o risanare 3670 parcheggi per biciclette (Bike+Rail). In aprile l'azienda ha lanciato a livello nazionale l'app P+Rail FFS, così che a fine 2015 i clienti

di 350 stazioni erano già in grado di pagare la tariffa di parcheggio con il loro smartphone. Nell'esercizio in esame oltre 12 000 automobilisti si sono registrati per usufruire di tale servizio.

Nel corso dell'anno le FFS hanno collaborato con Mobility alla realizzazione di due progetti: il servizio di car sharing non vincolato a una stazione «Catch a Car», istituito e perfezionato a Basilea nell'ambito di un test di mercato, e il Mobility Carsharing collegato allo SwissPass. Da agosto 2015 l'abbonamento dei trasporti pubblici funge anche da chiave per le auto della flotta Mobility. Analogamente, i clienti in possesso di uno SwissPass possono utilizzarlo per il prestito di una bicicletta o una e-bike di PubliBike. Numerose grandi città hanno iniziato a pianificare le loro reti di bike sharing, favorendo così la diffusione della combinazione di bici e treno.

Nel 2016 le FFS intendono costruire o risanare circa 2500 posti Bike+Rail e 200 parcheggi P+Rail. Per il secondo semestre dell'anno hanno inoltre in agenda il lancio di un sistema per la pianificazione dei viaggi «da porta a porta». Tale sistema permetterà ai clienti di pianificare e prenotare ogni singola fase del viaggio da un'unica piattaforma efficiente e intermodale che tiene conto di tutti i mezzi di trasporto. Combinando tra loro trasporti pubblici e individuali, permetterà ai viaggiatori di ricevere proposte di viaggio che soddisfano ogni esigenza specifica attingendo alle varie offerte di traffico intermodale – e tutto senza lunghe e complicate operazioni di coordinamento.

Accesso senza barriere alla ferrovia.

Ai sensi della legge sui disabili del 2004, le FFS si impegnano a garantire ai viaggiatori, con limitazioni di varia natura, la possibilità di spostarsi autonomamente con la ferrovia. Inoltre stanno progressivamente intervenendo con i necessari adeguamenti sul materiale rotabile, l'infrastruttura e le informazioni ai viaggiatori.

Le FFS si prefiggono l'obiettivo di fare sì che le persone con mobilità ridotta, che intendono muoversi senza assistenza nei luoghi pubblici, possano usufruire autonomamente e senza discriminazioni di tutti i servizi delle FFS.

Andamento nel 2015.

Le FFS agevolano l'accesso senza discriminazioni alla mobilità. Operano incessantemente per eliminare gli ostacoli legati a limitazioni fisiche o mentali e a tutt'oggi sono intervenute in oltre la metà delle stazioni FFS. Ad oggi l'82 per cento dei nostri clienti gode di tali benefici. Entro il 2020 si sono inoltre poste l'obiettivo di eliminare ogni tipo di barriera architettonica nel 66 per cento di tutte le stazioni, intervento di cui appropiterà l'89 per cento della clientela.

Accesso alla ferrovia	2015	2014	Δ%
Stazioni e fermate	794	794	0,0
di cui accessibili ai disabili	445	432	3,0

Nel 2015 le FFS hanno creato una nuova fermata (Neuhausen Rheinfal) e concluso i lavori di ristrutturazione in 13 stazioni, che ora sono così prive di barriere. Sui marciapiedi di 97 delle stazioni esistenti sono state inoltre installate segnalazioni visivo-tattili che permettono in particolare agli ipovedenti di orientarsi facilmente.

I gradini di salita e discesa rappresentano spesso un ostacolo insormontabile per i clienti con disabilità motorie e in sedia a rotelle. Durante lo scorso anno le FFS hanno quindi compiuto enormi progressi nell'ambito delle carrozze a pianale ribassato. Dal cambiamento dell'orario di dicembre 2015, infatti, tutti i treni della S-Bahn di Zurigo dispongono di almeno un'entrata di questo tipo, con l'unica eccezione di alcuni treni che viaggiano negli orari di punta affiancandosi a quelli del normale servizio.

I distributori automatici di biglietti sono un canale di distribuzione prioritario per le FFS e devono poter essere utilizzati con facilità anche dai clienti ipovedenti. Per questo le FFS stanno provvedendo a modificarli con speciali scritte leggibili al tatto. A fine 2015 erano già intervenute su 1250 distributori automatici, in modo che ogni punto vendita disponesse di almeno un esemplare privo di barriere. I distributori rimanenti, circa 200, saranno modificati nel corso del 2016, così che entro la fine dell'anno tutti i distributori automatici saranno dotati di scritte leggibili al tatto.

15 anni di Call Center Handicap.

Da 15 anni il Call Center Handicap FFS offre aiuto e assistenza a tutti i viaggiatori con mobilità ridotta che possono chiamare gratuitamente il numero 0800 007 102. Il servizio è a disposizione ogni giorno dalle 6.00 alle 22.00 in 168 stazioni di appoggio in tutta la Svizzera e può essere richiesto fino a un'ora prima della partenza del treno. Il Call Center Handicap FFS riceve in media 200 chiamate al giorno e, dalla sua fondazione nel 2000, ha organizzato 1,88 mio di interventi di assistenza. Il servizio di consulenza ubicato nel Contact Center FFS di Briga funge anche da principale centro di competenza per le imprese di trasporto svizzere sul tema «In viaggio senza barriere con i trasporti pubblici».

Sicurezza nell'area della stazione.

G4-DMA

Gli sviluppi sociali hanno un impatto sempre più evidente sulla sicurezza dei luoghi pubblici. In questo quadro rientrano anche il mutare delle abitudini di uscita e consumo di bevande alcoliche, l'evidenziarsi delle dinamiche di gruppo tra giovani e adolescenti e una crescente propensione alla violenza. E poiché la stessa aria si respira anche in treni e stazioni, le FFS non sono immuni da atti di violenza e vandalismo. Per questo l'azienda si impegna al massimo delle sue possibilità per garantire la sicurezza in ambito ferroviario. La Polizia dei trasporti FFS, in stretta collaborazione con tutti i partner interni ed esterni, si occupa della sicurezza della clientela e del personale nelle stazioni e nei treni. La Sicurezza pubblica delle FFS ha inoltre il compito di monitorare e analizzare costantemente la situazione, intervenendo ove necessario con misure adeguate. Per garantire la sicurezza nell'area della stazione, oltre alla tutela della sicurezza (Security) sono necessarie misure per la prevenzione degli incidenti (Safety).

La ferrovia è uno dei mezzi di trasporto più sicuri in assoluto. Da anni le FFS investono enormi risorse per conservare questo primato e fare sì che i clienti si sentano sempre protetti e sicuri sia in treno che in stazione. Con uguale impegno lavorano inoltre per proteggere il personale, il materiale rotabile, gli impianti e gli immobili da atti criminosi e per una prevenzione mirata degli incidenti.

Andamento nel 2015.

G4-LA8

G4-PR1

Nel 2015 la situazione della sicurezza si è mantenuta su livelli stabili. Le cifre relative agli eventi sono diminuite complessivamente del 17 percento rispetto all'anno precedente, in evidente controtendenza con gli sviluppi sociali. La situazione politica in Europa e nel Vicino Oriente ha tuttavia creato un clima che incrina continuamente la sensazione di sicurezza provata dalla clientela. La sicurezza percepita in treno si è attestata a 80,0 punti indice, 0,6 punti sotto l'obiettivo fissato per il 2015. Diverso invece il valore registrato nelle stazioni, che ha raggiunto un massimo storico di 77,5 punti indice.

Le aggressioni (molestie, minacce, atti di violenza) nei confronti del personale registrate nel 2015 sono leggermente diminuite rispetto al 2014. Il personale dei treni è stato, come sempre, il bersaglio più esposto agli atti di violenza. La maggior parte degli episodi di questo tipo è scaturita da discussioni con i viaggiatori senza titolo di trasporto e da atti compiuti da viaggiatori renitenti.

Aggressioni	2015	2014	$\Delta\%$
Atti di violenza contro il personale	184	194	-5,2
di cui contro il personale dei treni	158	159	-0,6

Nel 2015 il concetto globale di Security e le misure adottate in tale ambito hanno sortito gli effetti desiderati. Attraverso misure mirate è stato ad esempio possibile ridurre del 50 percento rispetto all'anno precedente le perdite causate dai furti di rame e identificare il responsabile degli oggetti piazzati ripetutamente sui binari nella zona di Soletta. Un'opera di pianificazione e gestione unitaria della Polizia dei trasporti ha inoltre permesso di razionalizzare la presenza e l'efficienza dei servizi di sicurezza.

Anche nel 2015 il Treno scuola e scoperta ha continuato a istruire bambini e ragazzi sui pericoli nell'accesso alla ferrovia e sull'utilizzo sicuro di questo mezzo di trasporto. Infine, il personale delle FFS ha proseguito nella sua opera di informazione mirata tra i clienti che si espongono a rischi, distribuendo inoltre l'opuscolo «Sempre sicuri alla meta».

La Security delle FFS si adatta costantemente al mutare delle condizioni sociali, ad esempio migliorando il controlling della situazione, i circoli di security regionali e il programma di prevenzione della violenza RailFair, così da accrescere ulteriormente la capacità di intervento della Polizia dei trasporti FFS. Un importante contributo alla sicurezza ferroviaria (Security) dei viaggiatori e del personale viene anche dalle campagne di prevenzione. Fondamentali sono inoltre le misure per la prevenzione degli incidenti (Safety), che proseguiranno anche in futuro. L'introduzione di soluzioni tecniche avanzate contribuisce infine a garantire una maggiore sicurezza per persone (viaggiatori e personale) e cose (oggetti e valori).

Campagna di prevenzione nella Svizzera romanda «Insieme contro i borseggiatori».

Dopo il successo della campagna condotta congiuntamente dalla Polizia dei trasporti FFS e dalla Polizia federale tedesca per la prevenzione dei borseggi nella Svizzera tedesca, nel febbraio del 2015 è stata lanciata per la prima volta anche nella Svizzera romanda un'iniziativa ispirata allo stesso modello. La campagna di prevenzione, alla quale hanno partecipato l'Ambasciata britannica e l'aeroporto di Ginevra, era rivolta specificatamente ai numerosi cittadini britannici che entrano ogni anno nel nostro Paese attraverso l'aeroporto di Ginevra e che cadono vittime dei furti già all'arrivo o più tardi nei treni. I collaboratori dell'Ambasciata britannica a Berna e della Polizia dei trasporti FFS hanno presidiato l'aeroporto e alcuni dei treni che collegano Ginevra a Losanna, distribuendo ai viaggiatori opuscoli e consigli su come difendersi dai borseggiatori. L'importanza dell'iniziativa è stata sottolineata dallo stesso ambasciatore britannico a Berna, che si è impegnato attivamente partecipando in prima persona.

Consentire un utilizzo sostenibile dei prodotti.

Prodotti verdi.

La ferrovia è la colonna portante della mobilità sostenibile in Svizzera. Molti dei clienti delle FFS sanno bene che il treno è il mezzo di trasporto più «verde», e che rappresenta quindi la scelta di mobilità più rispettosa dell'ambiente.

Recentemente l'industria automobilistica ha rafforzato le misure pubblicitarie e dedicato maggiore attenzione alle innovazioni tecniche, per poter proporre i suoi prodotti sotto una luce più ecologica. Per questo le FFS devono rinnovare i propri sforzi e imporsi proattivamente come soluzione di mobilità «verde», legittimando il loro primato non solo nei confronti della clientela, ma anche della Confederazione come proprietario.

L'azienda veglia sull'intera catena di viaggio per garantire che, ora come in futuro, l'utilizzo dei suoi servizi di trasporto riduca quanto più possibile le ripercussioni negative sull'uomo e sull'ambiente. I servizi offerti dalle FFS si guadagnano quindi a giusto titolo la denominazione di «prodotti verdi», una caratteristica cui deve essere dato il necessario risalto nell'ambito della comunicazione. Oltre a quelli già esistenti, in futuro le FFS intendono sviluppare e proporre sul mercato altri «prodotti verdi».

Andamento nel 2015.

Il 2015 è stato un anno improntato al lavoro di organizzazione per le FFS, che si sono concentrate sulla preparazione di un portafoglio di «prodotti verdi» già esistenti o ancora in elaborazione. Le idee così raccolte vengono ora valutate e classificate in ordine di priorità. Laddove si ravvisi un grande potenziale di mercato, si darà il via allo sviluppo dei prodotti o al lancio delle offerte per la clientela FFS. Lo sviluppo di alcuni prodotti è già partito nell'esercizio in esame.

Nel 2015 le FFS hanno inoltre iniziato a mettere a disposizione di tutti gli interessati informazioni ambientali più precise sui propri prodotti. Nel quadro di questa iniziativa si collocano l'aggiornamento dell'ecocalcolatore inserito nell'orario e lo sviluppo di una app con la stessa funzione anche per il nuovo sistema di pianificazione dei viaggi «da porta a porta». Insieme ai partner di progetto UFE, Swisscom e Öbu, inoltre, le FFS stanno preparando il rilancio di Mobitool, una banca dati online del bilancio ambientale che mette a confronto i diversi mezzi di trasporto nell'ambito del traffico aziendale. La nuova pagina web di Mobitool sarà prevedibilmente online a metà 2016. Le principali modifiche riguardano l'introduzione di fattori ambientali aggiornati per il confronto dei vari mezzi di trasporto e un layout più moderno.

Per lo sviluppo di nuovi «prodotti verdi» le FFS stanno lavorando fianco a fianco con start-up Cleantech. Un modello di collaborazione la cui efficacia è stata dimostrata recentemente dal lancio di soluzioni mobili per ricaricare i cellulari. L'idea è stata realizzata in collaborazione con l'azienda Batterie, che ha predisposto dei chioschi in cui i viaggiatori possono prendere in prestito delle batterie alimentate a energia solare per ricaricare i loro cellulari durante gli spostamenti.

Pulizia nei treni e nelle stazioni.

G4-DMA

Circa 1300 collaboratrici e collaboratori delle FFS rimuovono ogni giorno da stazioni e treni oltre 100 tonnellate di rifiuti. I rifiuti smaltiti ogni anno basterebbero a riempire circa 2700 carri merci. Lo smaltimento tempestivo e a regola d'arte di quantità sempre maggiori di rifiuti rappresenta una grande sfida per l'azienda.

Le FFS riducono l'impatto ambientale causato dai rifiuti del pubblico creando un'infrastruttura che permetta ai clienti uno smaltimento ordinato e rispettoso dell'ambiente.

Andamento nel 2015.

Nel novembre 2014 le FFS hanno installato speciali punti di riciclaggio per la raccolta differenziata nelle cinque principali stazioni della Svizzera. A poco più di un anno di distanza, il bilancio stilato dalle FFS è decisamente positivo: l'obiettivo di raccogliere separatamente il 25 per cento dei rifiuti è stato di gran lunga superato, raggiungendo a fine 2015 la straordinaria quota del 42 per cento.

G4-EN23

Rifiuti del pubblico	Metodo di smaltimento		2015	2014	Δ%
Rifiuti indifferenziati	Combustione	t	31 126	31 440	-1,0
Carta, cartone	Riciclaggio	t	6 126	6 120	0,1
Vetro	Riciclaggio	t	43	21	105,0
PET	Riciclaggio	t	294	158	86,6
Alluminio	Riciclaggio	t	47	21	123,8

Sull'onda di questo successo, nel 2015 le FFS hanno deciso di estendere la raccolta differenziata ad altre 4 stazioni (Losanna, San Gallo, Winterthur e Zugo). Nel corso dell'anno si deciderà se realizzare lo stesso progetto in altre 25 stazioni già selezionate. La decisione dipende, non da ultimo, dalla logistica dei trasporti poiché l'efficacia della raccolta differenziata in stazione non si esaurisce solamente nell'area aperta al pubblico, ma richiede anche numerosi adattamenti dietro le quinte. Dato che lo spazio disponibile nelle stazioni è spesso molto scarso (e occupato in gran parte per lo stoccaggio o il trasporto delle merci in arrivo e in partenza), la logistica rappresenta una sfida enorme. Presso la stazione di Berna le FFS hanno quindi installato una nuova stazione fissa per la compattazione dei rifiuti.

Le FFS svuotano i punti di riciclaggio a intervalli prestabiliti, anche se non sono del tutto pieni. Per questo l'azienda intende ottimizzare lo svuotamento e testare un indicatore di livello elettronico che segnali al personale della regia centrale quali punti di riciclaggio devono essere svuotati. I risultati del test dovrebbero essere disponibili nel primo trimestre del 2016.

In collaborazione con il centro di competenza per l'integrazione della Città di Berna e nell'ambito di un programma di formazione professionale, nell'estate del 2015 le FFS hanno creato dodici posti di lavoro per rifugiati, persone ammesse provvisoriamente e richiedenti l'asilo. I partecipanti al programma puliscono gli scompartimenti dei treni a lunga percorrenza nella Regione Berna – un servizio accolto con largo consenso dalla clientela. L'accesso al programma è molto ambito. I partecipanti imparano infatti a organizzare la propria giornata, accumulano esperienza pratica e acquisiscono competenze e referenze importanti per l'ingresso nel mercato del lavoro. Le FFS e la Città di Berna hanno così deciso di prolungare l'iniziativa a tempo indeterminato.

L'impegno personale delle collaboratrici e dei collaboratori delle FFS.

Nel settembre 2015 oltre 100 collaboratrici e collaboratori delle FFS hanno partecipato volontariamente al Clean-Up Day nazionale, lanciando così un segnale forte contro il littering. Oltre a raccogliere rifiuti, giornali, bottiglie in PET, lattine di alluminio e mozziconi di sigaretta abbandonati nei treni e nelle stazioni, i volontari hanno rimosso le gomme da masticare dai pavimenti delle stazioni. Anche il CEO Andreas Meyer ha deciso di scendere in campo nella lotta alla sporcizia e ai mozziconi di sigaretta, così in novembre ha affiancato la squadra di pulizia del Clean-Up Day per la pulizia dei binari nella stazione di Olten. Oltre a ringraziare i clienti che smaltiscono correttamente i rifiuti, con questa azione il CEO ha voluto attirare l'attenzione sull'instancabile lavoro svolto dai 1300 collaboratori che ogni giorno si impegnano per mantenere stazioni e treni puliti.

Flussi omogenei di pendolari.

Circa la metà della clientela delle FFS viaggia nel 25 percento dell'orario di esercizio, quindi prevalentemente al mattino per recarsi al lavoro e alla sera per rientrare a casa. Molti treni regionali e a lunga percorrenza sono così soggetti a un elevato grado di sfruttamento concentrato nelle ore di punta. Non stupisce quindi che una delle principali

esigenze espresse dai clienti sia la disponibilità di posti a sedere nel traffico a lunga percorrenza e sulle tratte più lunghe.

Le FFS conoscono bene l'importanza della mobilità per uno sviluppo territoriale sostenibile della Svizzera e si impegnano quindi al fianco di altre aziende e dei poteri pubblici per garantire un'offerta adeguata di trasporti pubblici e fare sì che la domanda si distribuisca più uniformemente nell'arco della giornata.

Un utilizzo più razionale dei treni permetterebbe di soddisfare le esigenze della clientela e di sfruttare in modo ancora più efficiente le attuali capacità.

Andamento nel 2015.

Nella primavera del 2015, in collaborazione con altri datori di lavoro (Swisscom, Microsoft, La Mobiliare, La Posta Svizzera, Witzig The Office Company), le FFS hanno dato vita all'iniziativa Work Smart, che mira a promuovere il lavoro flessibile in Svizzera. L'utilizzo intelligente di risorse e infrastrutture è uno dei suoi obiettivi.

Nel 2015 l'iniziativa Work Smart ha stilato innanzi tutto una Charta finalizzata a ottenere l'adesione del maggior numero possibile di aziende. Alla fine dell'anno questa Charta era già stata sottoscritta da 55 imprese. Nell'ambito della settimana promozionale, inoltre, si sono rese pienamente disponibili a fornire informazioni e assistenza sul tema del lavoro flessibile.

Per comprendere appieno il potenziale del lavoro flessibile all'interno della loro stessa azienda, nella primavera 2015 le FFS hanno condotto un sondaggio tra collaboratrici e collaboratori, appurando che il profilo professionale di circa un terzo del personale (9500 collaboratori) è compatibile con un modalità di lavoro flessibile. Già oggi, grazie a modelli occupazionali di questo tipo, circa 3500 collaboratori riescono occasionalmente a evitare di spostarsi nelle ore di punta.

Il prossimo anno sarà messa in atto una forte opera di sensibilizzazione volta a convincere il personale delle FFS e i superiori dei vantaggi di questa soluzione. Come membro dell'iniziativa Work Smart, l'azienda sostiene attivamente un'ulteriore diffusione di forme di lavoro flessibile in Svizzera e promuove il confronto tra le imprese partecipanti.

Studio: «Utilizzo intelligente delle infrastrutture per il traffico grazie a forme di lavoro flessibile».

Uno studio commissionato da FFS, Cantone di Berna, La Posta Svizzera e Swisscom (disponibile solo in tedesco) quantifica per la prima volta i possibili vantaggi della soluzione proposta: incentivando con coerenza le forme di lavoro flessibili e adattando in parte gli orari scolastici è possibile alleggerire sensibilmente il traffico nelle ore di punta, con una riduzione del 20-30 per cento nella fascia mattutina e del 10 per cento circa in quella serale. Ciò assicurerebbe più posti a sedere per i clienti che non possono evitare di viaggiare nelle fasce orarie più affollate. A livello nazionale sarebbe inoltre possibile risparmiare ogni anno circa CHF 140 mio sulle misure di rinforzo per le ore di punta.

Principi fondamentali del reporting di sostenibilità.

Profilo del rapporto.

- G4-17
- G4-23
- G4-28
- G4-29
- G4-30
- G4-31
- G4-32
- G4-33

Il presente rapporto di sostenibilità è parte integrante dell'attività di reporting annuale delle FFS. Sulle sue pagine l'azienda rende note le principali prestazioni sul piano economico, sociale ed ecologico nel rispetto delle direttive della Global Reporting Initiative (GRI). Il rapporto è stato infatti realizzato, come lo scorso anno, in accordo con la linea guida GRI G4 («Core» Option).

Le FFS pubblicano ogni anno un rapporto di gestione e sostenibilità. Parallelamente viene diffuso un numero speciale della rivista per il personale «In viaggio», che ne rispecchia appieno i contenuti. Tutte le pubblicazioni collegate alla rendicontazione annuale sono disponibili in tre lingue sul sito web delle FFS.

Il Rapporto di gestione e di sostenibilità 2015 riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio 2015 e il 31 dicembre 2015. L'ultimo Rapporto di gestione e di sostenibilità relativo all'anno 2014 è stato pubblicato il 26 marzo 2015. Come lo scorso anno, la struttura del rapporto riflette gli indirizzi strategici e i campi d'azione della strategia di sostenibilità. Né l'obiettivo, né il perimetro o i metodi di misurazione utilizzati nel report hanno subito modifiche significative, così da garantire la confrontabilità con l'esercizio precedente.

A pagina 59 è riportato in forma tabellare l'indice dei contenuti GRI, completo di rimandi alle pagine corrispondenti. Il presente Rapporto di gestione e di sostenibilità si riferisce alla Casa madre FFS (FFS SA e FFS Cargo, senza affiliate e partecipazioni). Qualora i dati o le informazioni riguardino solo una parte (singola Divisione o FFS SA) dell'azienda o dell'intero Gruppo è espressamente specificato.

L'indice dei contenuti del presente rapporto è stato sottoposto a una verifica della GRI che serve a confermare la corretta e totale corrispondenza alla linea guida GRI G4 dei contenuti presentati nell'indice stesso. Per quanto riguarda la qualità e la completezza delle informazioni fornite non si è fatto ricorso ad alcuna «Assurance» esterna. Quando opportuno si è fatto riferimento agli standard significativi per il controlling interno.

Contatto per ulteriori domande:

Christina Meier
Responsabile Sostenibilità
FFS SA
Hilfikerstrasse 1, 3000 Berna 65
christina.meier@ffs.ch

Indice dei contenuti GRI.



Informative standard generali.

Informazioni standard di natura generale	Pagina del Rapporto di gestione e di sostenibilità FFS	Pagina di riferimento nel sito web FFS	Considerazioni dirette	Verifica esterna	Dettagli delle informazioni standard di natura generale
Strategia e analisi					
G4-1	3 29			x	Dichiarazione del CEO sulla rilevanza della sostenibilità.
G4-2	31		Riferimenti ai rischi legati a sostenibilità, opportunità e impatti sono presenti in ogni parte del presente rapporto, in particolare nella descrizione dei campi d'azione e della strategia di sostenibilità.	x	Impatti dell'organizzazione sulla sostenibilità ed effetti dei relativi rischi e opportunità.
Profilo dell'organizzazione					
G4-3	14			x	Nome dell'organizzazione.
G4-4	4			x	Principali marche, prodotti e servizi.
G4-5	14			x	Sede centrale dell'organizzazione.
G4-6	14		Rapporto dell'Ufficio di revisione nel Rapporto di gestione e di sostenibilità, pagine 107-108.	✓	Paesi nei quali opera l'organizzazione.
G4-7	14			x	Assetto proprietario e forma legale.
G4-8	12			x	Mercati serviti.
G4-9	12	Fatti e cifre		x	Dimensioni dell'organizzazione.
G4-10	44	Personale Casa madre Diversity		x	Numero di collaboratori/collaboratrici per categorie.
G4-11		Personale Casa madre	Organico per tipo di contratto 2015 (Casa madre FFS senza affiliate): CCL: 26 354 FTE; CO: 1221 FTE.	x	Personale coperto da contratti collettivi.
G4-12	35			x	Catena di fornitura dell'organizzazione.
G4-13	84		Rapporto dell'Ufficio di revisione nel Rapporto di gestione e di sostenibilità, pagine 107-108.	✓	Modifiche significative durante il periodo di rendicontazione in termini di dimensioni, struttura e proprietari.
G4-14	48		Il principio di precauzione riveste un ruolo importante nell'esercizio delle infrastrutture e nei servizi delle FFS. Esempi utili in questo ambito sono gli approcci preventivi per la tutela dell'ambiente e della salute e sicurezza sul lavoro.	x	Spiegazione dell'applicazione del principio di precauzione.
G4-15			Le FFS sono rappresentate in numerosi comitati nazionali e internazionali e hanno aderito a diversi accordi internazionali. In questo ambito si inseriscono in particolare: – Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) – Unione internazionale delle ferrovie (UIC) – Transparency International Svizzera – Foreign Trade Association (FTA) – Öbu (Associazione Svizzera per l'Integrazione dell'Ecologia nella Gestione delle Ditte)	x	Adozione di codici e principi esterni.
G4-16			Le FFS sono rappresentate in circa 280 comitati nazionali e internazionali. Tra questi figurano comitati normativi (circa 75), tecnici (circa 110), di sicurezza (7) e specifici di Divisione (circa 85).	x	Appartenenza attiva ad associazioni o organizzazioni.

Aspetti materiali identificati e confini

G4-17	14 58			x	Unità aziendali incluse nel rapporto.
G4-18	31			x	Principi per la definizione dei contenuti del rapporto e differenze.
G4-19	31			x	Aspetti materiali e contenuti del rapporto.
G4-20	30		I campi d'azione degli indirizzi strategici – consolidare il nostro vantaggio per l'ambiente rispetto alla strada – essere un datore di lavoro responsabile hanno ripercussioni dirette all'interno delle FFS.	x	Delimitazione degli aspetti materiali e definizione del campo di applicazione del rapporto all'interno dell'organizzazione.
G4-21	30		I campi d'azione degli indirizzi strategici – garantire una catena di fornitura responsabile – facilitare l'accesso alla mobilità – consentire un utilizzo sostenibile dei prodotti sono importanti per le FFS, in particolare per il grande impatto su clienti e fornitori.	x	Delimitazione degli aspetti materiali e definizione del campo di applicazione del rapporto all'esterno dell'organizzazione.
G4-22	84		Rapporto dell'Ufficio di revisione nel Rapporto di gestione e di sostenibilità, pagine 107-108.	✓	Indicazioni sulla nuova rappresentazione delle informazioni rispetto all'anno precedente e relative motivazioni.
G4-23	58			x	Cambiamenti significativi in termini di campo di applicazione e aspetti rispetto all'anno precedente.

Coinvolgimento degli stakeholder

G4-24	32			x	Stakeholder coinvolti dall'organizzazione.
G4-25	32			x	Identificazione e selezione degli stakeholder da coinvolgere.
G4-26	32			x	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder.
G4-27	27 31	Comitato clienti Politica e società		x	Aspetti chiave emersi dal coinvolgimento degli stakeholder.

Profilo del rapporto

G4-28	58			x	Periodo di rendicontazione.
G4-29	58			x	Data di pubblicazione dell'ultimo rapporto.
G4-30	58			x	Periodicità di rendicontazione
G4-31	58			x	Contatti per informazioni sul rapporto.
G4-32	58			x	Opzione «In accordance» scelta.
G4-33	26 58			x	Verifica esterna.

Gestione aziendale

G4-34	15 33			x	Struttura dirigenziale dell'organizzazione in merito agli impatti economici, ambientali e sociali.
G4-35	19 33			x	Descrizione del processo di delega riguardante gli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-36	18 33			x	Responsabilità rispetto agli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-37	27 31 33			x	Descrizione del processo di consultazione tra gli stakeholder e il più alto organo a livello dirigenziale.
G4-38	17 21			x	Composizione del più alto organo a livello dirigenziale.
G4-39	18			x	Funzione del più alto organo a livello dirigenziale.
G4-40	18			x	Nomina e selezione dei componenti del più alto organo a livello dirigenziale.
G4-41	18			x	Prevenzione e segnalazione dei conflitti d'interesse al più alto livello dirigenziale.

G4-42			La strategia di sostenibilità delle FFS è stata discussa in seno alla Direzione del Gruppo (KL), che l'ha approvata nell'aprile 2014. La performance di sostenibilità viene presentata annualmente alla Direzione del Gruppo con KPI specifici per ciascun campo d'azione.	x	Ruolo del più alto organo a livello dirigenziale nello sviluppo delle strategie aziendali relative agli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-43			I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo dispongono di informazioni complete in merito a tematiche economiche, ambientali e sociali. Gli attuali sviluppi sono oggetto di analisi periodiche nell'ambito della verifica degli obiettivi del Gruppo e di tematiche specifiche.	x	Sviluppo delle conoscenze degli aspetti economici, ambientali e sociali da parte del più alto organo a livello dirigenziale.
G4-44	19		Le prestazioni delle FFS sono misurate sulla base dei nove obiettivi del Gruppo. Il perfetto equilibrio tra obiettivi finanziari e non è la base sulla quale poggia la gestione delle FFS. Il conseguimento degli obiettivi viene misurato continuamente e sottoposto a cadenza trimestrale all'attenzione della Direzione del Gruppo e del Consiglio d'amministrazione.	x	Valutazione della performance del più alto organo a livello dirigenziale in merito agli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-45	18			x	Ruolo del più alto organo a livello dirigenziale nell'identificazione e gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità relative agli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-46	20			x	Ruolo del più alto organo a livello dirigenziale nella verifica dell'efficacia del sistema di gestione dei rischi per gli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-47	20			x	Frequenza della revisione da parte dei più alti organi a livello dirigenziale degli impatti, dei rischi e delle opportunità legate ad aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-48	19			x	Verifica e approvazione del rapporto di sostenibilità.
G4-49	19			x	Comunicazione delle criticità ai più alti organi a livello dirigenziale.
G4-50	19			x	Tipo e numero di criticità comunicate ai più alti organi a livello dirigenziale.
G4-51	24-25			x	Politiche per la remunerazione dei più alti organi a livello dirigenziale.
G4-52	24			x	Descrizione del processo di determinazione della remunerazione.
G4-53	24			x	Considerazione delle opinioni degli stakeholder nelle politiche retributive.
G4-54			Nel 2015 il rapporto tra la remunerazione annua totale del collaboratore con stipendio più elevato e quella del collaboratore con reddito più basso è stato di 1:19.	x	Rapporto tra lo stipendio più elevato all'interno dell'organizzazione e la retribuzione media.
G4-55			All'1.1.2015 l'incremento percentuale della remunerazione annua totale del collaboratore con lo stipendio più elevato è risultato essere del -2,0 per cento; l'incremento percentuale della remunerazione annua totale di tutti i collaboratori del 0,4 per cento. Il rapporto che ne deriva è di 1:-5.	x	Rapporto tra l'incremento percentuale dello stipendio più elevato rispetto all'incremento medio all'interno dell'organizzazione.
Etica e integrità					
G4-56	20	Codice di condotta		x	Valori, principi, standard e regole di comportamento dell'organizzazione.
G4-57	20			x	Procedure interne ed esterne per richiedere supporto in relazione agli aspetti connessi all'etica e all'integrità.
G4-58	20			x	Meccanismi interni ed esterni per la segnalazione di comportamenti considerati contrari all'etica e all'integrità.

Informative standard specifiche.

DMA e indicatori	Pagina del Rapporto di gestione e di sostenibilità FFS	Pagina di riferimento nel sito web FFS	Dichiarazioni	Verifica esterna	Dettagli indicatore
-------------------------	---	---	----------------------	-------------------------	----------------------------

Categoria: economia

Acquisti

G4-DMA	35	Acquisti		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (acquisti).
G4-EC9	35			x	Percentuale di spesa concentrata su fornitori locali in relazione alle sedi operative più significative.

Categoria: ambiente

Materiali

G4-DMA	37			x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (materiali).
G4-EN1	38	Indici ambientali		x	Materie prime utilizzate per peso o volume.

Energia

G4-DMA	38	Energia		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (energia).
G4-EN3	39			x	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione.
G4-EN5	39			x	Intensità energetica.
G4-EN6	39			x	Riduzione del consumo di energia.

Emissioni

G4-DMA	40	Clima		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (emissioni).
G4-EN15	41			x	Emissioni dirette di gas a effetto serra (Scope 1).
G4-EN16	41			x	Emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 2).
G4-EN17	41			x	Altre emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 3).
G4-EN18	42			x	Intensità delle emissioni di gas a effetto serra.
G4-EN19	41			x	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.
G4-EN20	42			x	Emissioni di sostanze ozono lesive.
G4-EN21	42			x	NO _x , SO _x e altre emissioni significative in atmosfera.

Acque reflue e rifiuti

G4-DMA	37 55	Rifiuti		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (acque reflue e rifiuti).
G4-EN23	37 38 55			x	Peso totale dei rifiuti per tipologia e per metodi di smaltimento.

Categoria: aspetti sociali

Sottocategoria: pratiche di lavoro e lavoro dignitoso

Sicurezza sul lavoro e tutela della salute

G4-DMA	46 48			x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (sicurezza sul lavoro e tutela della salute).
G4-LA6	47	<u>Personale Casa madre</u>		x	Tipologia e tasso di infortuni sul lavoro, di malattia, di giornate di lavoro perse, assenteismo e numero totale di decessi, divisi per area geografica e sesso.
G4-LA7	47			x	Lavoratori ad alta incidenza o ad alto rischio di infortunio o di malattia professionale in relazione alla loro mansione.
G4-LA8	48 50 53			x	Tematiche relative a salute e sicurezza regolamentate all'interno di accordi formali con i sindacati.

Parità di retribuzione per donne e uomini

G4-DMA	45			x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (parità di retribuzione per donne e uomini).
G4-LA13	45			x	Rapporto tra salario base e retribuzione femminile e maschile per categorie e sedi operative più significative.

Sottocategoria: responsabilità di prodotto

Salute e sicurezza dei clienti

G4-DMA	42 48 52	<u>Sicurezza</u>		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (salute e sicurezza dei clienti).
G4-PR1	48 53			x	Percentuale delle categorie di prodotti e servizi di cui si valutano gli impatti sulla salute e sulla sicurezza per determinare i potenziali di miglioramento.

Sommario.

Rapporto finanziario.

Gruppo FFS

- P 66 Rapporto finanziario sulla gestione
- P 76 Conto economico del Gruppo FFS
- P 77 Bilancio del Gruppo FFS
- P 78 Rendiconto finanziario del Gruppo FFS
- P 79 Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS
- P 80 Allegato al conto del Gruppo 2015
- P 107 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo

FFS SA

- P 109 Conto economico FFS SA
- P 110 Bilancio FFS SA
- P 111 Allegato al conto annuale FFS SA
- P 120 Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio
- P 121 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

Rapporto finanziario sulla gestione.

Le FFS nel 2015.

Rispetto all'esercizio precedente il risultato consolidato delle FFS è diminuito di CHF 127,2 mio, passando da CHF 372,9 mio a CHF 245,7 mio. Sul risultato consolidato, in particolare sul traffico internazionale viaggiatori e merci, hanno gravato le ripercussioni della forza del franco (CHF -80,0 mio), cui si sono aggiunti il maggiore fabbisogno di risorse per il mantenimento dell'infrastruttura (CHF -30,5 mio) e la riduzione dell'utile risultante dall'alienazione di oggetti immobiliari (CHF -48,2 mio rispetto all'esercizio precedente, nel 2014: vendita delle sedi amministrative a Berna). L'aumento dei ricavi da traffico nel traffico viaggiatori nazionale (maggiore domanda e misure tariffarie) e l'adozione di contromisure (in particolare le rinegoziazioni negli acquisti e la sospensione selettiva delle assunzioni) hanno permesso di limitare il calo del risultato a CHF 127,2 mio.

La divisione Viaggiatori ha realizzato un risultato di CHF 130,5 mio (CHF +26,6 mio rispetto al 2014). I ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati in particolare grazie all'incremento della domanda e all'adozione delle misure tariffarie nel dicembre 2014.

Immobili ha realizzato un risultato prima dei pagamenti compensativi pari a CHF 342,5 mio (CHF -52,5 mio rispetto al 2014). Di questi, CHF 150,0 mio di pagamenti compensativi sono confluiti nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 180,5 mio nel risanamento della Cassa pensioni FFS.

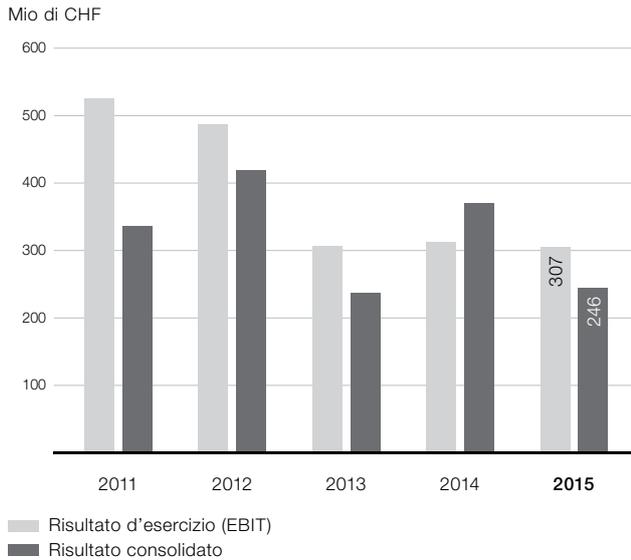
Dopo un riuscito risanamento e risultati positivi nel 2013 e nel 2014, la forza del franco e il rallentamento congiunturale hanno colpito pesantemente soprattutto FFS Cargo Svizzera. In un mercato particolarmente difficile il traffico merci è retrocesso in territorio negativo con un risultato di CHF -21,5 mio (CHF -54,6 mio rispetto al 2014). Nel secondo semestre del 2015 diverse misure di risparmio e di efficienza hanno permesso di stabilizzare la situazione e di conseguire un risultato in pareggio.

Come nel 2014, anche nel 2015 Infrastruttura Rete ha compiuto ulteriori sforzi per il mantenimento dell'infrastruttura, non completamente coperte con le risorse previste dalla convenzione sulle prestazioni. Il risultato di Infrastruttura è stato di CHF -96,3 mio (CHF -30,5 mio rispetto al 2014).

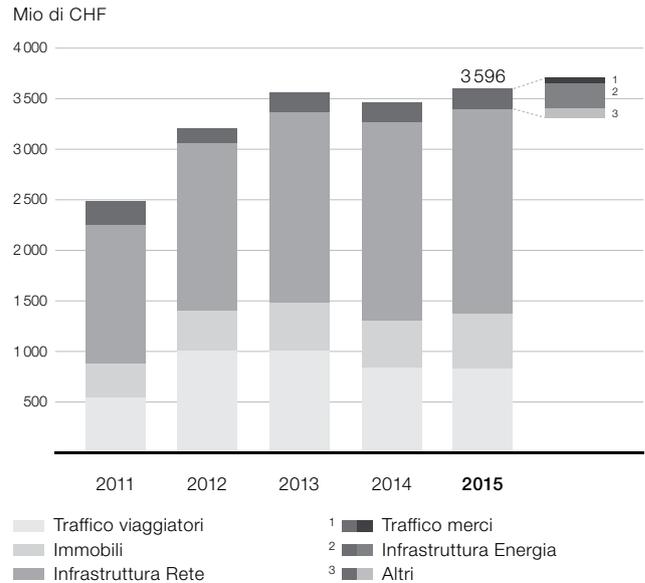
Il free cash flow è stato pari a CHF -522,6 mio (2014: CHF -205,2 mio). Il free cash flow negativo è riconducibile in particolare all'elevata attività d'investimento e ai minori afflussi dall'alienazione di oggetti immobiliari rispetto all'esercizio precedente.

L'indebitamento netto soggetto a interessi è stato pari a CHF 8,3 mia, con un incremento di CHF 0,5 mia dovuto in particolare a investimenti in materiale rotabile nel traffico regionale e a lunga percorrenza così come alla presa in carico del deficit di Infrastruttura.

Risultato consolidato 2011-2015.



Investimenti 2011-2015.



Con CHF 245,7 mio il risultato consolidato è diminuito di CHF 127,2 mio rispetto al 2014.

Il ricavo d'esercizio è aumentato di CHF 121,8 mio (+1,4 per cento) portandosi a CHF 8786,2 mio per l'incremento dei ricavi dal traffico viaggiatori (CHF +109,8 mio), la crescita dei ricavi locativi (CHF +16,1 mio) e delle prestazioni dei poteri pubblici. Per contro, i ricavi del traffico merci sono diminuiti di CHF 44,5 mio in seguito alla forza del franco e al rallentamento congiunturale.

Le spese d'esercizio (CHF 8479,3 mio) sono aumentate di CHF 129,2 (+1,5 per cento) mio rispetto al 2014 in seguito all'incremento delle spese per il personale e degli ammortamenti.

Il risultato d'esercizio è quindi leggermente peggiorato rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a CHF 306,9 mio (CHF -7,4 mio, -2,4 per cento).

Sul minor risultato finanziario, pari a CHF -198,1 mio (CHF -65,4 mio rispetto al 2014), hanno gravato in particolare la rettifica di valore delle voci in euro presenti in bilancio e la valutazione delle immobilizzazioni finanziarie.

Con CHF 141,8 mio il risultato estraneo all'esercizio è stato inferiore rispetto al 2014 di CHF 48,2 mio a causa dei minori utili conseguiti con la vendita di oggetti immobiliari.

Il volume d'investimento, pari a CHF 3596,4 mio, è stato maggiore di CHF 133,9 mio rispetto all'esercizio precedente. Sono stati effettuati investimenti in materiale rotabile per il trasporto viaggiatori, in nuova infrastruttura ferroviaria, in immobili e in impianti per l'energia.

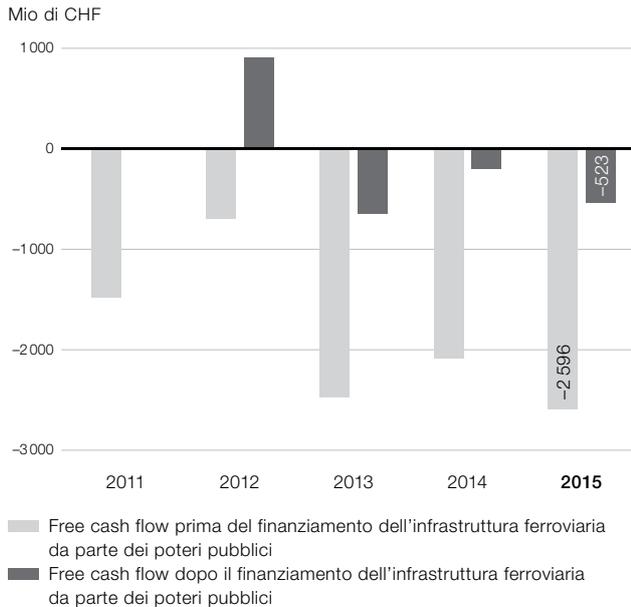
Per migliorare l'offerta e il comfort di viaggio, la divisione Viaggiatori ha investito CHF 828,2 mio (2014: CHF 848,2 mio) in particolare in nuovi treni (es. treni bipiano Regio ed elettrotreni ETR 610) e nella modernizzazione del materiale rotabile. Gli investimenti nel traffico viaggiatori si suddividono in traffico a lunga percorrenza (CHF 229,0 mio; 2014: CHF 310,2 mio), traffico regionale ordinato (CHF 498,5 mio; 2014: 396,8 mio) e centri di manutenzione e sistemi di vendita (CHF 100,8 mio; 2014: CHF 141,1 mio).

Immobili ha investito CHF 550,6 mio (2014: CHF 458,1 mio) nell'ammodernamento e nell'ampliamento degli edifici delle stazioni e nello sviluppo di aree centrali vicine alle stazioni.

Nel complesso CHF 2017,6 mio (2014: CHF 1962,7 mio) sono stati investiti nel mantenimento e nell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria per migliorare la stabilità dell'orario e ampliare l'offerta ferroviaria.

L'unità Energia ha investito CHF 122,7 mio (2014: CHF 121,6 mio) nell'ampliamento e nel mantenimento di impianti per la produzione e il trasporto di energia.

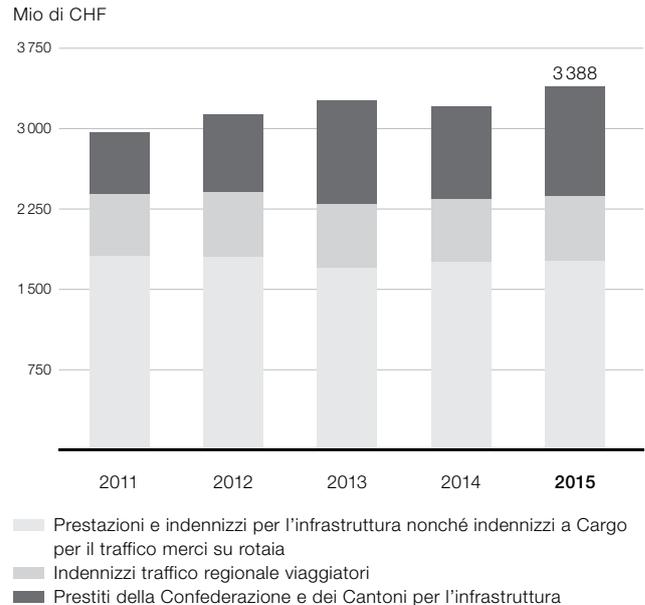
Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici 2011-2015.



Il free cash flow dopo il finanziamento dei poteri pubblici è stato negativo (CHF -522,6 mio). Rispetto all'esercizio precedente il free cash flow è diminuito di CHF 317,4 mio (2014: CHF -205,2 mio) a causa dei maggiori investimenti, dei minori afflussi dall'alienazione di oggetti immobiliari e per il deficit di Infrastruttura.

Per gli investimenti sostitutivi ordinati e finanziati dalla convenzione sulle prestazioni e per investimenti a finanziamento speciale, nel 2015 le FFS hanno ricevuto dai poteri pubblici CHF 2073,5 mio. I pagamenti, maggiori di CHF 188,6 mio rispetto all'esercizio precedente, sono dovuti in particolare agli investimenti a finanziamento speciale per l'ampliamento di Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse e per il passante di Zurigo.

Prestazioni dei poteri pubblici 2011-2015.

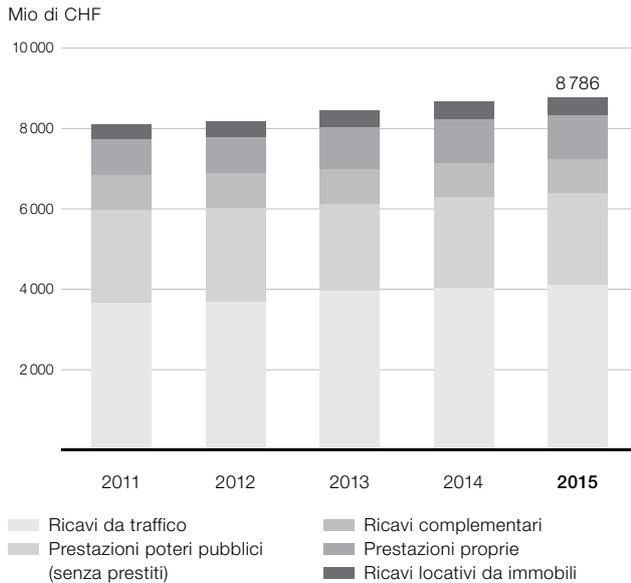


Le prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura FFS comprendono i costi per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria che non vengono coperti dai prezzi delle tracce fissati per legge nonché il contributo per il mantenimento della rete in misura corrispondente agli ammortamenti iscritti (CHF 1769,0 mio), incluso l'indennizzo a Cargo per il traffico merci su rotaia (CHF 19,0 mio).

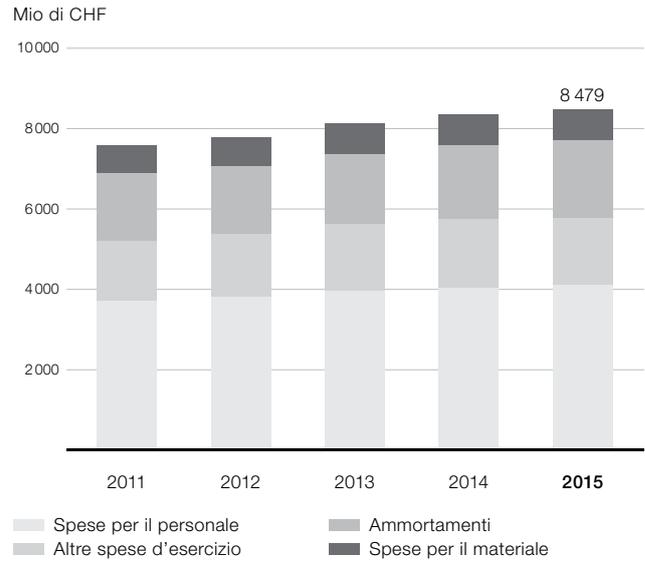
Gli indennizzi per il traffico regionale viaggiatori corrispondono ai costi dell'offerta richiesta dai poteri pubblici, che non sono coperti dai viaggiatori (CHF 602,4 mio).

Il fondo infrastrutturale e il fondo FTP hanno messo a disposizione prestiti in particolare per l'ampliamento della linea Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, per la preparazione dell'esercizio sull'asse del San Gottardo e per vari progetti nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (CHF 1017,1 mio).

Ricavo d'esercizio 2011-2015.



Spese d'esercizio 2011-2015.



Il ricavo d'esercizio, pari a CHF 8786,2 mio, è aumentato dell'1,4 per cento rispetto al 2014.

I ricavi del traffico viaggiatori sono passati a CHF 3154,7 mio (+3,6 per cento) in seguito all'aumento della domanda e alle misure tariffarie. I ricavi del traffico merci sono diminuiti di CHF 44,5 mio (-5,1 per cento) e sono giunti a CHF 822,0 mio, in particolare per gli effetti diretti sui prezzi dovuti alla forza del franco e a una minore prestazione di trasporto nel traffico interno in seguito al rallentamento dell'economia svizzera.

Le prestazioni dei poteri pubblici comprendono le componenti con impatto sul conto economico per l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente e gli indennizzi per il traffico regionale e per il traffico merci (CHF 2291,0 mio). L'aumento rispetto all'esercizio precedente, in crescita di CHF 42,2 mio, è dovuto ai maggiori contributi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

Anche i ricavi complementari hanno risentito della forza del franco: rispetto all'esercizio precedente sono diminuiti di CHF 27,9 mio (-3,3 per cento) passando a CHF 830,0 mio per i minori proventi risultanti dal noleggio di materiale rotabile a ferrovie estere.

Le prestazioni proprie (CHF 1116,2 mio) riflettono la parte dei beni creati autonomamente nell'ambito degli investimenti. L'aumento di CHF 24,9 mio (+2,3 per cento) è proporzionale al maggior volume degli investimenti.

I ricavi locativi in Immobili sono aumentati di CHF 16,1 mio (+3,8 per cento rispetto al 2014) in particolare per la disponibilità di ulteriori superfici.

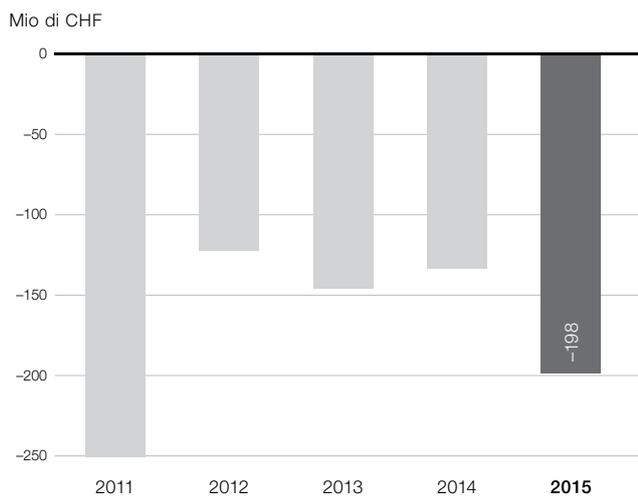
I ricavi locativi in Immobili sono aumentati di CHF 16,1 mio (+3,8 per cento rispetto al 2014) in particolare per la disponibilità di ulteriori superfici.

Rispetto al 2014 le spese d'esercizio sono aumentate di CHF 129,2 (+1,5 per cento) passando a CHF 8479,3 mio.

L'aumento del volume degli ordini e degli investimenti a Infrastruttura e l'introduzione di nuovi modelli di pensionamento per le categorie professionali che svolgono lavori particolarmente usuranti e con un salario basso hanno concorso all'aumento delle spese per il personale, cresciute di CHF 79,5 mio (+2,0 per cento rispetto al 2014).

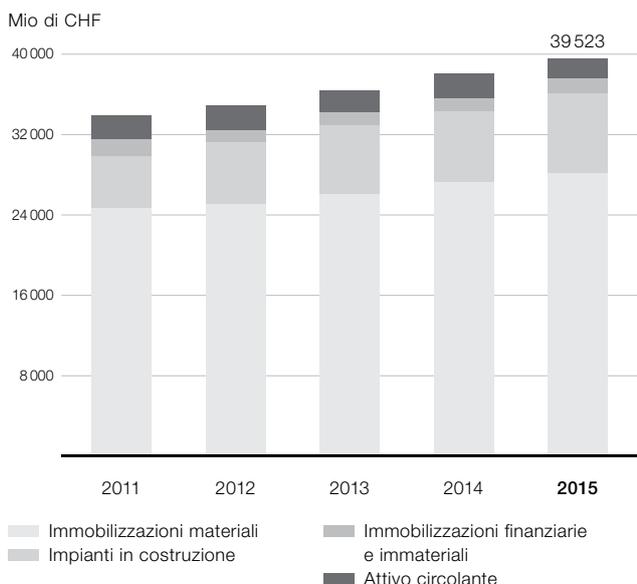
In particolare la messa in funzione di nuove infrastrutture (passante di Zurigo) e nuovo materiale rotabile ha comportato un aumento degli ammortamenti di CHF 86,4 mio.

Risultato finanziario 2011-2015.

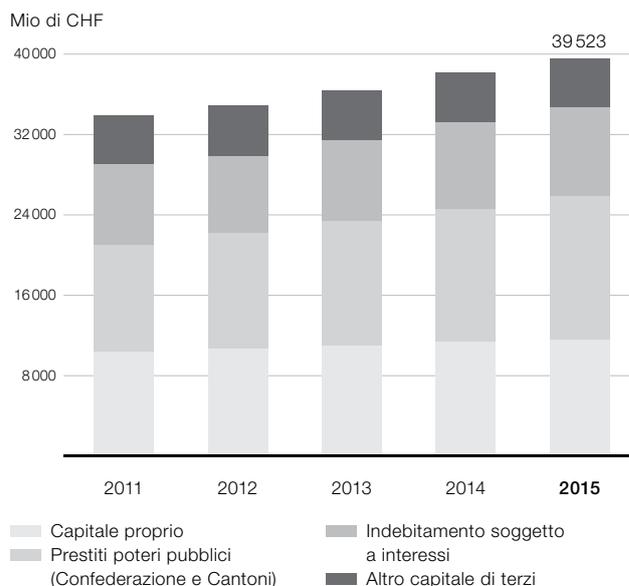


Nel 2015 il risultato finanziario si è attestato a CHF –198,1 mio (comprende tra l'altro interessi passivi, ricavi da partecipazioni ed effetti valutari). Sul minor risultato finanziario (CHF –65,4 mio) hanno gravato in particolare la rettifica di valore delle voci in euro presenti in bilancio e la valutazione delle immobilizzazioni finanziarie.

Struttura di bilancio Attivi 2011-2015.



Struttura di bilancio Passivi 2011-2015.



Le immobilizzazioni materiali e gli impianti in costruzione sono passati da CHF 34 275,7 mio nel 2014 a CHF 36 101,4 mio nel 2015 (CHF+1825,7 mio rispetto al 2014; +5,3 percento). Dal 2011 si registra una crescita annua media del 4,9 percento. L'incremento nell'esercizio in esame è dovuto in primo luogo al mantenimento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (CHF +983,6 rispetto al 2014; +4,7 percento). Sono stati inoltre messi in funzione nuovi treni bipiano Regio ed elettrotreni ETR 610 e sono stati realizzati progressi nella costruzione di oggetti immobiliari (tra cui l'Europaallee di Zurigo).

Le immobilizzazioni finanziarie e immateriali sono state pari a CHF 1448,0 mio nel 2015 (2014: CHF 1384,0 mio). L'incremento è dovuto in particolare al rinnovo del software per il conteggio del traffico. La riduzione dell'attivo circolante (CHF -473,1 mio) è principalmente attribuibile alle minori disponibilità liquide.

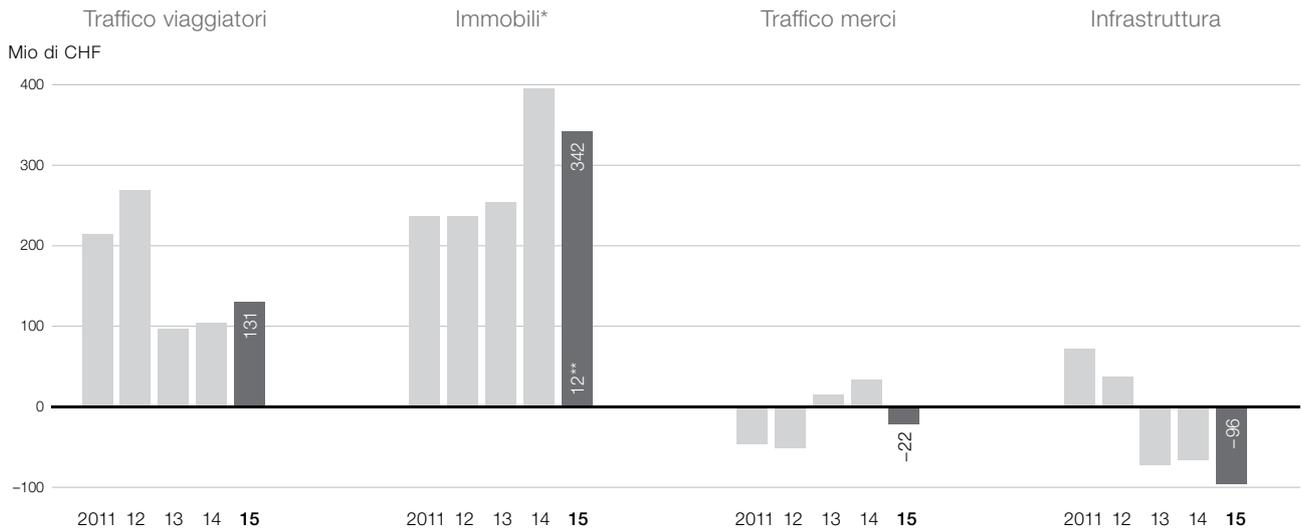
I prestiti concessi dai poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono aumentati di CHF 1017,2 mio, portandosi a CHF 14 277,9 mio, in particolare per i grandi progetti ordinati dalla Confederazione e dai Cantoni.

L'indebitamento netto soggetto a interessi (debiti finanziari soggetti a interessi detratta la liquidità) è aumentato di CHF 532,1 mio rispetto al 2014, giungendo a CHF 8252,1 mio, in particolare per gli investimenti in materiale rotabile e immobili, e per l'aumento delle spese di manutenzione per l'infrastruttura ferroviaria.

A partire dal 2015 il grado di copertura dei debiti viene esposto coerentemente con gli obiettivi strategici della Confederazione per le FFS in base all'EBITDA (indebitamento netto soggetto a interessi diviso per l'EBITDA, rettificato tenendo conto degli indennizzi per gli ammortamenti di Infrastruttura), ed è passato da 6,7 nell'esercizio precedente a 6,9 nell'esercizio in corso. Il miglioramento dell'EBITDA rettificato compensa solo parzialmente l'incremento messo a segno dall'indebitamento netto soggetto a interessi rispetto all'esercizio precedente.

Pari a CHF 4829,8 mio il restante capitale di terzi, che comprende in particolare fatture di fornitori, ratei e risconti passivi e accantonamenti, è rimasto praticamente invariato.

Risultati dei segmenti 2011-2015.



* prima di tutti i pagamenti compensativi

** dopo i pagamenti compensativi

Traffico viaggiatori.

Rispetto all'esercizio precedente il risultato è aumentato di CHF 26,6 mio, giungendo a CHF 130,5 mio, in particolare per l'aumento dei ricavi generati dal traffico viaggiatori (CHF +109,8 mio) sia nel traffico regionale che in quello a lunga percorrenza (soprattutto misure tariffarie 2014 e crescita generale). Hanno esercitato un effetto negativo tra l'altro i maggiori ammortamenti (CHF -21,9 mio) e le ripercussioni della forza del franco.

Immobili.

Immobili ha realizzato un risultato prima dei pagamenti compensativi pari a CHF 342,5 mio (CHF -52,5 mio rispetto al 2014). Nel complesso, CHF 150,0 mio sono confluiti come pagamenti compensativi nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 180,5 mio nel risanamento della Cassa pensioni. La contrazione del risultato è dovuta in particolare al minor utile risultante dall'alienazione di oggetti immobiliari (CHF -48,2 mio).

Traffico merci.

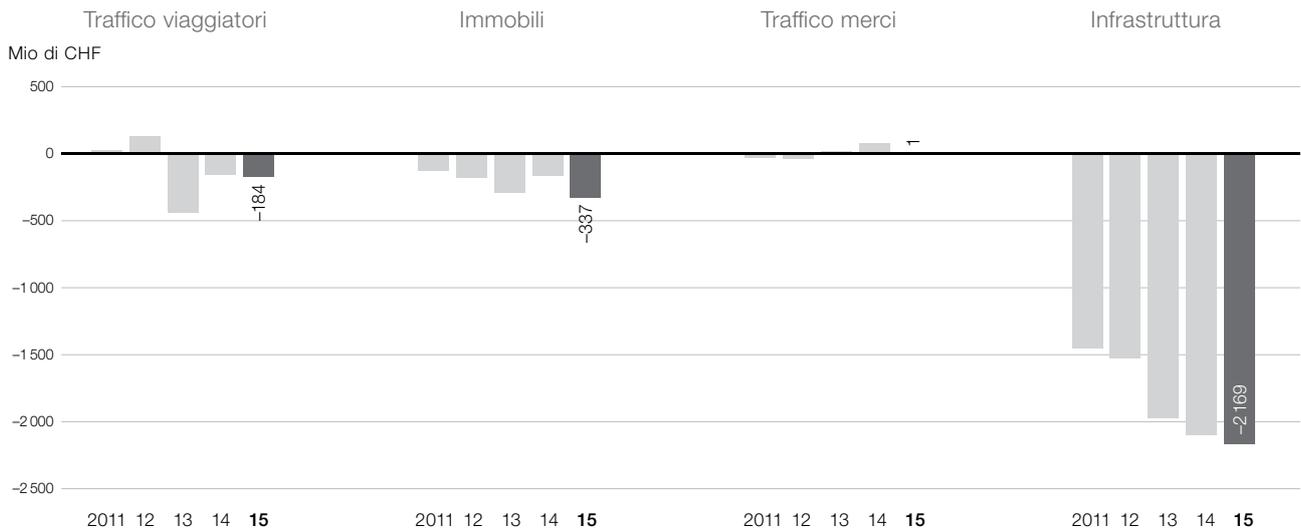
Il risultato è stato di CHF -21,5 mio (CHF -54,6 mio rispetto al 2014). A causa della forza del franco e del rallentamento congiunturale dell'economia svizzera, dopo due anni di risultati positivi il traffico merci è tornato in territorio negativo.

Infrastruttura.

Il risultato annuale è stato di CHF -96,3 mio (CHF -30,5 mio rispetto al 2014).

L'infrastruttura ferroviaria è gravata da una scarsa manutenzione preventiva in passato, oltre che da un elevato grado di sfruttamento. Per garantire una qualità e una sicurezza costanti della strada ferrata, anche nel 2015 Infrastruttura Rete ha fornito maggiori prestazioni di mantenimento, non completamente coperte con le risorse previste dalla convenzione sulle prestazioni. In base a quanto concordato con la Confederazione, dopo averlo fatto già nel 2014 e nel 2015, le FFS si assumeranno queste spese supplementari per l'ultima volta nel 2016.

Free cash flow Segmenti 2011-2015.
(prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici e dopo i pagamenti compensativi)



Traffico viaggiatori.

Nell'anno in esame il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici è stato pari a CHF -184,4 mio (2014: CHF -164,2 mio). Non è stato possibile finanziare con l'esercizio operativo tutti gli investimenti necessari nel materiale rotabile per il traffico regionale e quello di lunga percorrenza.

Immobili.

Il free cash flow, pari a CHF -336,5 mio, è diminuito di CHF 159,7 mio rispetto all'esercizio precedente (CHF -176,8 mio). Gli investimenti in stazioni a misura di cliente e oggetti d'investimento selezionati per aumentare la capacità di rendimento sono stati finanziati dall'esercizio operativo. Il free cash flow negativo è dovuto al pagamento compensativo a Infrastruttura e all'ammortamento del prestito per la Cassa pensioni (CHF 330,5 mio).

Traffico merci.

Nell'esercizio in esame il free cash flow è stato pari a CHF 1,1 mio. Il calo di CHF 70,2 mio rispetto all'esercizio precedente (CHF 71,3 mio) è dovuto al difficile andamento dell'attività.

Infrastruttura.

Il free cash flow prima del finanziamento dei poteri pubblici e dopo i pagamenti compensativi è stato pari a CHF -2168,7 mio. Le voci principali sono in particolare gli investimenti richiesti dalla Confederazione (CHF -2040,0 mio) per il miglioramento dell'offerta (in particolare il grande progetto Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) e il deficit di Infrastruttura Rete (CHF -140,5). Il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici è quindi diminuito di CHF 64,1 mio rispetto all'esercizio precedente (2014: CHF -2104,6 mio).

Prospettive.

Per migliorare ulteriormente i vantaggi per i clienti, le FFS investiranno in materiale rotabile moderno e nel perfezionamento delle stazioni. Alcune tappe fondamentali sono la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo nel 2016 e quella della galleria di base del Ceneri nel 2020. Dal 2017 sull'asse est-ovest ciroleranno i primi nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza. Il mantenimento e il miglioramento della competitività del sistema ferroviario esigono sforzi notevoli e costanti da parte delle FFS. La necessità di finanziamenti pubblici continuerà ad aumentare a causa degli ampliamenti di Infrastruttura e nel Traffico regionale. Con il programma Rail-Fit20/30 mirante a ridurre i costi in tutti i settori, le FFS assicurano una base finanziariamente stabile nel mercato competitivo dei trasporti. Ciò richiede un ulteriore aumento della produttività e della mobilità per far fronte alle sfide future, ad esempio nel settore della digitalizzazione. In tal modo le FFS intendono assicurare un ottimo rapporto qualità/prezzo per i clienti e trasporti pubblici a costi abbordabili per i committenti.

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2015	2014*
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	4 108,9	4 042,4
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 291,0	2 248,8
Ricavi locativi immobili	3	440,1	424,0
Ricavi complementari	4	830,0	857,9
Prestazioni proprie	5	1 116,2	1 091,3
Totale Ricavo d'esercizio		8 786,2	8 664,4
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale	6	-751,1	-750,6
Spese per il personale	7	-4 121,0	-4 041,5
Altre spese d'esercizio	8	-1 667,1	-1 704,4
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali	9, 20	-1 812,1	-1 735,8
Ammortamenti su immobilizzazioni immateriali	9, 21	-127,9	-117,8
Totale Spese d'esercizio		-8 479,3	-8 350,1
Risultato d'esercizio/EBIT		306,9	314,3
Risultato finanziario	10	-198,1	-132,7
Risultato ordinario		108,8	181,6
Risultato estraneo all'esercizio	11	141,8	190,0
Utile ante imposte		250,5	371,6
Imposte sull'utile	12	-5,4	5,2
Interessenze azionisti minoritari	13	0,5	-3,9
Utile del Gruppo		245,7	372,9

* adeguato, v. nota 0.3

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

Bilancio del Gruppo FFS.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Attivo circolante			
Liquidità	14	540,2	880,1
Crediti per forniture e prestazioni	15	405,9	515,9
Altri crediti	16	183,5	160,2
Scorte e lavori in corso	17	327,9	364,5
Ratei e risconti attivi	18	516,0	525,9
Totale Attivo circolante		1 973,5	2 446,6
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	19	484,9	496,2
Immobilizzazioni materiali	20	28 223,5	27 236,5
Immobilizzazioni materiali in costruzione	20	7 877,8	7 039,2
Immobilizzazioni immateriali	21	963,1	887,8
Totale Attivo fisso		37 549,3	35 659,7
Totale Attivi		39 522,8	38 106,3

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

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	22	273,0	309,1
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	39,3	12,5
Debiti per forniture e prestazioni	24	673,6	875,8
Altri debiti a breve termine	25	135,8	163,7
Ratei e risconti passivi	26	1 523,9	1 571,3
Accantonamenti a breve termine	27	970,6	252,1
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 616,2	3 184,5
Debiti finanziari a lungo termine	22	8 519,4	8 290,9
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	14 238,6	13 248,3
Altri debiti a lungo termine	25	980,9	1 729,1
Accantonamenti a lungo termine	27	545,0	276,0
Totale Capitale di terzi a lungo termine		24 283,8	23 544,3
Totale Capitale di terzi		27 900,0	26 728,8
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 069,1	2 069,1
Riserve da utili/perdite accumulate		217,3	-153,6
Utile del Gruppo		245,7	372,9
Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari		11 532,1	11 288,4
Interessenze azionisti minoritari	13	90,8	89,1
Totale Capitale proprio		11 622,8	11 377,5
Totale Passivi		39 522,8	38 106,3

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	2015	2014
Utile del Gruppo		245,7	372,9
Ammortamenti sull'attivo fisso		1 931,6	1 850,0
Perdite per riduzioni durevoli di valore		8,5	3,6
Aumento/riduzione accantonamenti		21,7	-19,0
Altri ricavi senza impatto sul fondo		-61,1	-86,1
Utile da vendita di attivo fisso		-155,5	-196,5
Quota parte delle perdite derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		0,3	16,8
Risultato interessenze azionisti minoritari		-0,5	3,9
Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità	28	-130,6	-7,3
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		1 860,1	1 938,4
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		-1 057,6	-1 025,3
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		802,5	913,0
Deflusso di fondi dalla variazione dell'area di consolidamento		-6,3	0,0
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione		-3 404,7	-3 243,5
Incassi da disinvestimenti di immobilizzazioni materiali		208,1	374,3
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni finanziarie		-8,5	-54,0
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni finanziarie		6,3	99,0
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni immateriali		-199,0	-213,7
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali		5,7	34,8
Flusso finanziario dell'attività di investimento		-3 398,5	-3 003,1
Finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria con risorse a fondo perso della Confederazione		1 057,6	1 025,3
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		1 015,9	859,6
Rimborso di debiti finanziari a breve termine		-162,9	-444,9
Assunzione di debiti finanziari a lungo termine		345,9	939,3
Dividendi pagati ad azionisti minoritari		-0,8	-2,9
Versamenti di capitale di azionisti minoritari		0,8	0,0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento		2 256,3	2 376,5
Totale Flusso finanziario		-339,7	286,4
Liquidità al 1° gennaio		880,1	593,8
Differenza di conversione		-0,2	-0,1
Liquidità al 31 dicembre		540,2	880,1
Variazione liquidità		-339,7	286,4

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

Free cash flow.

Mio di CHF	2015	2014
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo)	802,5	913,0
Flusso finanziario dell'attività di investimento	-3 398,5	-3 003,1
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-2 596,0	-2 090,1
Flusso finanziario proveniente dal finanziamento di investimenti per l'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	2 073,4	1 885,0
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-522,6	-205,2
Flusso finanziario proveniente da finanziamenti per investimenti commerciali e risanamento della CP	182,9	491,5
Totale Flusso finanziario	-339,7	286,4

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. 2014	9 000,0	2 069,1	-147,2	-6,0	10 915,9	88,0	11 003,9
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,9	-2,9
Variazione azionisti minoritari	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Utile del Gruppo	0,0	0,0	372,9	0,0	372,9	3,9	376,8
Differenze di conversione	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4	-0,1	-0,5
Capitale proprio al 31. 12. 2014	9 000,0	2 069,1	225,7	-6,4	11 288,4	89,1	11 377,5
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,7
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2
Variazione azionisti minoritari	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utile del Gruppo	0,0	0,0	245,7	0,0	245,7	-0,5	245,2
Differenze di conversione	0,0	0,0	0,0	-2,0	-2,0	-0,3	-2,3
Capitale proprio al 31. 12. 2015	9 000,0	2 069,1	471,4	-8,4	11 532,1	90,8	11 622,8

Il capitale sociale è suddiviso in 180 mio di azioni nominative del valore nominale di CHF 50 cadauna ed è completamente liberato. La Confederazione è azionista unico.
 Al 31. 12. 2015 le riserve legali e statutarie non distribuibili erano pari a CHF 2379,1 mio (2014: CHF 2517,4 mio).

Allegato al conto del Gruppo 2015.

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 di tutte le «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 Kraftwerk Ruppertswil-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 del 100 per cento alla AlpTransit San Gottardo SA non viene consolidata, bensì rilevata in base al metodo della messa in 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 dell'influsso dominante unico.

La partecipazione del 74,42 per cento alla öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG non viene consolidata, bensì rilevata in base al metodo della messa in equivalenza. A causa delle disposizioni sul diritto di voto presenti nello statuto non è possibile applicare il criterio dell'influsso dominante unico.

Per la gestione di transazioni di leasing sovranazionali le FFS dispongono di collegamenti 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 106 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.

I conti annuali in valuta estera delle società incluse nell'area di consolidamento vengono convertiti in base al metodo del corso del giorno di chiusura. Gli attivi e il capitale di terzi sono convertiti al cambio in vigore nel giorno di chiusura del bilancio. Il capitale proprio è valutato 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 2015	Corso medio 2014	Corso del giorno di chiusura 31. 12. 2015	Corso del giorno di chiusura 31. 12. 2014
EUR	1,07	1,21	1,08	1,20

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

L'iscrizione a bilancio è in milioni di CHF arrotondati a una cifra decimale. Possono derivarne differenze di arrotondamento irrilevanti.

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. Il denaro contante presente negli sportelli Bancomat gestiti dalle FFS è iscritto alla voce «Conti di transito» tra le Liquidità.

I **crediti per forniture e prestazioni** e gli **altri crediti** sono iscritti al valore nominale, dedotta la rettifica di valore necessaria per la gestione aziendale. I rischi di solvibilità concreti sono riportati singolarmente, i rischi di credito latenti sono coperti da una rettifica di valore in base all'età e alle esperienze acquisite.

Le **scorte 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, dedotti gli sconti ricevuti, secondo il principio del valore minimo. 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 titoli detenuti a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per impegni di leasing e partecipazioni non consolidate valutate al valore di acquisto, dedotti gli opportuni ammortamenti economicamente necessari. Le partecipazioni in società associate 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. I prestiti a lungo termine verso terzi e verso società associate vengono iscritti al valore nominale, dedotta la rettifica di valore necessaria 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 anch'essi 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 temporali e su perdite pregresse vengono iscritte a bilancio se sussiste la probabilità che possano essere realizzate con utili fiscali futuri.

L'iscrizione all'attivo delle **immobilizzazioni materiali** si basa sui costi di acquisizione o di produzione. Nella valutazione successiva vengono detratti gli ammortamenti cumulati e le riduzioni di valore necessari per la gestione aziendale. Gli ammortamenti avvengono secondo il metodo lineare, sull'intero periodo di utilizzo previsto per gli elementi in questione.

La durata prevista di utilizzo ammonta, in anni, a:

	Durata di utilizzo in anni
Veicoli	
- Veicoli ferroviari	20-33
- Veicoli stradali e altri	5-20
Sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	
- Sottostruttura	50
- Armamento	25
- Tecnica ferroviaria	15-25
- Linee di trasporto	33
Altre immobilizzazioni materiali	
- Impianti di urbanizzazione, approvvigionamento e smaltimento	15-25
- Condotte in pressione, captazione delle acque/dissabbiatori	40-50
- Altre costruzioni di tecnica idrica	80
- Attrezzi, mobili, apparecchi	5-20
- EED (hardware)	2-8
- Telecom	2-20
- Impianti tecnici, elettrotecnici e meccanici	15-25
Edifici	
- Edifici residenziali, amministrativi, commerciali e ad uso ufficio	55-75
- Altri edifici	40-60

Gli interessi passivi maturati durante la realizzazione di beni patrimoniali 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 in leasing 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 simili. 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.

Le **immobilizzazioni materiali 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	5-8

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.

A ogni chiusura del bilancio si controllano tutti gli attivi per verificare se sono presenti segni indicanti che il valore contabile dell'attivo supera il valore realizzabile, ovvero il maggiore tra il valore di mercato e il valore di utilizzo (**riduzione durevole di valore, impairment**). In caso di riduzione durevole del valore, il valore contabile viene ridotto al valore realizzabile e la riduzione di valore viene addebitata al risultato del periodo.

Capitale di terzi.

Il capitale di terzi viene iscritto a bilancio al valore nominale, esclusi gli accantonamenti. 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.

Gli **accantonamenti** sono costituiti in presenza di impegni giuridici o concreti 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 iscritti a bilancio tra gli accantonamenti a lungo termine comprendono le imposte latenti e tengono conto di tutti i fattori che hanno ripercussioni sulle imposte sugli utili, dovuti ai diversi principi di valutazione interni al Gruppo e legati al diritto commerciale e alla fiscalità locale. L'accantonamento è determinato in base al metodo «liability» e adeguato periodicamente ad eventuali cambiamenti delle leggi fiscali locali.

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

La norma Swiss GAAP FER 16 disciplina l'esposizione delle conseguenze economiche derivanti dagli obblighi previdenziali, a prescindere dalla strutturazione giuridica dei piani previdenziali e degli istituti di previdenza. Per soddisfare il punto di vista economico richiesto dalla norma, i passivi o gli attivi degli istituti di previdenza devono essere registrati nei conti annuali delle società aderenti, 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 (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 (es. tramite contributi di risanamento).

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

Conto economico.

Le principali fonti di proventi delle FFS sono i ricavi da traffico, i ricavi immobiliari e le prestazioni dei poteri pubblici. I proventi derivanti dai ricavi da traffico comprendono in particolare i proventi del traffico viaggiatori e del trasporto merci. I proventi derivanti dal traffico viaggiatori sono rilevati in base ai biglietti venduti e ai viaggiatori-chilometro percorsi. I proventi derivanti dal trasporto merci sono rilevati in base ai trasporti effettuati. L'effetto delle coperture valutarie è iscritto nel risultato finanziario.

Strumenti finanziari derivati.

Nel settore finanziario le FFS adottano una strategia che mira alla riduzione del rischio. Per questo gli strumenti finanziari derivati sono impiegati solo al fine di assicurare i rischi delle attività di base.

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

Impegni e crediti eventuali.

Per impegni eventuali si intendono le fidejussioni, gli obblighi di garanzia, gli attivi costituiti in pegno e altri impegni aventi carattere di eventualità. Essi vengono iscritti al valore nominale. I crediti eventuali vengono iscritti quando emerge la possibilità di un beneficio economico.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Di seguito vengono riportati tutti gli ulteriori impegni assunti che non possono essere disdetti entro un anno. Essi vengono iscritti al valore nominale. Si tratta sostanzialmente di impegni per investimenti e impegni di acquisto energia.

Note concernenti il conto del Gruppo.

G4-13 G4-22

0.1 Modifiche dei principi contabili.

Dalle modifiche apportate agli Swiss GAAP FER per l'esercizio 2015 non risultano adeguamenti del conto del Gruppo delle FFS.

0.2 Variazioni nell'area di consolidamento.

Dal 1° gennaio 2015 l'area di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

- aumento della partecipazione dal 50 al 90 per cento e passaggio dal metodo della messa in equivalenza al consolidamento integrale della centrale elettrica Kraftwerk Wassen AG, Wassen (gennaio 2015)
- costituzione della öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berna (giugno 2015)
- costituzione della Gateway Basel Nord AG, Basilea (luglio 2015)
- costituzione della Ritom SA, Quinto (settembre 2015)
- costituzione della ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein (dicembre 2015)

0.3 Modifiche nella presentazione.

Spese per il personale.

Per coprire i picchi di lavoro le FFS ricorrono a collaboratori esterni che non hanno né un contratto di lavoro né un contratto d'opera con le FFS. In seguito a una precisazione di questi incrementi di capacità si ha uno spostamento sostanziale dalle altre spese d'esercizio alle spese per il personale, senza impatto sul risultato. L'incremento delle spese per il personale comporta di conseguenza un aumento delle prestazioni proprie iscritte all'attivo. Allo scopo di garantire la confrontabilità, i dati degli esercizi precedenti sono stati adeguati.

Risultato finanziario.

D'ora in avanti i guadagni e le perdite su cambi risultanti dalle conversioni di valute estere saranno iscritti come importo netto, trattandosi di guadagni e perdite nelle stesse valute. Allo scopo di garantire la confrontabilità, i dati degli esercizi precedenti sono stati adeguati.

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2015	2014
Traffico viaggiatori	3 154,7	3 044,9
traffico a lunga percorrenza	2 340,4	2 257,7
traffico regionale	814,3	787,2
Traffico merci	822,0	866,5
Prestazioni d'esercizio	44,3	47,3
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	87,9	83,6
Ricavi da traffico	4 108,9	4 042,4

I ricavi da traffico sono aumentati complessivamente di CHF 66,5 mio (+1,6 per cento).

Il ricavo da traffico viaggiatori è aumentato per misure tariffarie e per l'ampliamento dell'offerta (tra l'altro la messa in servizio della tratta Mendrisio–Stabio, la cadenza semioraria Yverdon–Romont) di CHF 109,8 mio (+3,6 per cento).

I ricavi del traffico merci sono diminuiti di CHF 44,5 mio (–5,1 per cento) per effetto del rafforzamento del franco.

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2015	2014
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)		
Confederazione	280,3	276,0
Cantoni	322,1	310,6
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	602,3	586,6
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	1 057,6	1 025,3
Quote d'investimento non attivabili	165,5	182,3
Contributo d'esercizio infrastruttura	286,5	278,9
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni	1 509,5	1 486,5
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	82,9	101,4
Cantoni	35,7	8,5
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	118,5	109,9
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori (TRV)		
Confederazione	33,3	32,6
Cantoni	8,3	8,4
Totale Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate	41,6	41,0
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 669,7	1 637,4
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci	19,0	24,8
Totale Prestazioni per il traffico merci	19,0	24,8
Prestazioni dei poteri pubblici	2 291,0	2 248,8

Gli indennizzi per le prestazioni ordinate del traffico regionale viaggiatori (TRV) compensano i costi non coperti dai viaggiatori. All'aumento delle prestazioni dei poteri pubblici per l'infrastruttura ferroviaria in misura di CHF 32,3 mio (+2,0 percento) ha concorso in modo determinante l'aumento del contributo per il mantenimento dell'infrastruttura esistente in conseguenza di maggiori ammortamenti. 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 52,0 mio (esercizio precedente: CHF 52,0 mio). Questo importo, che non è 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.

L'apertura di nuove superfici commerciali nelle stazioni Löwenstrasse di Zurigo e Ginevra Cornavin così come la prima locazione delle nuove costruzioni a Zurigo Altstetten ed Europaallee hanno concorso all'aumento dei ricavi locativi per CHF 16,1 mio (+3,8 percento).

4 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2015	2014
Servizi	249,8	262,6
Lavori di assistenza e manutenzione	40,6	43,9
Ricavi da noleggi	66,5	81,3
Ricavo da vendita di energia	77,3	73,3
Cambio di valuta	39,0	40,3
Provvigioni	91,0	85,4
Vendita stampati e materiali	31,5	37,3
Partecipazioni alle spese	124,4	184,7
Altri ricavi complementari	109,8	49,0
Ricavi complementari	830,0	857,9

I ricavi complementari sono scesi di CHF 27,9 mio (-3,3 percento) rispetto al 2014.

I ricavi da noleggi sono retrocessi a causa del minor numero di noleggi di veicoli a ferrovie estere per effetto del rafforzamento del franco.

5 Prestazioni proprie.

Mio di CHF	2015	2014
Ordini d'investimento	731,9	724,4
Ordini di magazzino	384,3	366,8
Prestazioni proprie	1 116,2	1 091,3

Il dato dell'esercizio precedente relativo alle prestazioni proprie per ordini d'investimento è stato adeguato di CHF 122,3 mio (v. nota 0.3).

La continua crescita dell'attività di investimento nell'infrastruttura ferroviaria comporta un aumento delle prestazioni proprie.

6 Spese per il materiale.

Le spese per il materiale per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e per la manutenzione dei veicoli sono rimaste pressoché invariate.

7 Spese per il personale.

Mio di CHF	2015	2014
Salari	3 015,2	2 974,0
Prestazioni di personale esterno (noleggio di personale)	360,2	367,8
Assicurazioni sociali	564,7	530,6
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	7,9	6,4
Altre spese per il personale	173,1	162,8
Spese per il personale	4 121,0	4 041,5

Il dato dell'esercizio precedente relativo alle prestazioni di personale esterno (noleggio di personale) è stato adeguato di CHF 237,0 mio (v. nota 0.3).

Le spese per il personale sono aumentate di CHF 79,5 mio (+2,0 percento). All'aumento hanno concorso sia i nuovi posti di lavoro in vari settori produttivi e in ambiti rilevanti per la sicurezza, sia la costituzione di accantonamenti per ristrutturazioni. L'organico è aumentato di 270 unità, giungendo a 33 000 posti a tempo pieno.

8 Altre spese d'esercizio.

Mio di CHF	2015	2014
Prestazioni d'esercizio ferroviario	287,5	285,9
Noleggio di impianti	52,1	47,6
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	437,6	474,3
Veicoli	124,6	113,7
Energia	135,1	156,1
Amministrazione	95,4	97,0
Informatica	188,7	200,4
Pubblicità	71,7	67,8
Concessioni, tributi, tasse	79,6	75,9
Riduzioni imposta precedente per indennizzi/prestazioni dei poteri pubblici	82,5	81,4
Diverse spese d'esercizio	112,3	104,4
Altre spese d'esercizio	1 667,1	1 704,4

Il dato dell'esercizio precedente relativo alle prestazioni di terzi per manutenzione è stato adeguato di CHF -100,0 mio e quello dell'informatica di CHF -14,7 mio (v. nota 0.3).

Le altre spese d'esercizio sono scese di CHF 37,3 mio (-2,2 percento) rispetto al 2014.

La spesa per l'energia è retrocessa di CHF 21,0 mio (-13,5 percento) a causa dei minori corrispettivi per l'utilizzazione della rete e dei minori prezzi d'acquisto.

Le spese registrate alla voce Riduzioni imposta precedente per indennizzi/prestazioni dei poteri pubblici si basano principalmente sulla regolamentazione dell'IVA valida per le imprese pubbliche di trasporto. Al posto di una riduzione dell'imposta precedente calcolata in proporzione alla composizione del fatturato totale, la riduzione avviene mediante aliquote forfetarie sulle prestazioni dei poteri pubblici che sono versate loro.

9 Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali.

Mio di CHF	2015	2014
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie	0,4	0,0
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	1 758,5	1 686,1
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	125,1	117,5
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	56,0	49,9
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali	1 940,1	1 853,6

La maggiore attività di investimento in nuove infrastrutture e materiale rotabile ha comportato un aumento degli ammortamenti di CHF 86,5 mio (+4,7 percento).

10 Risultato finanziario.

Mio di CHF	2015	2014
Interessi attivi e proventi da partecipazioni da terzi	2,6	2,4
Interessi attivi società associate	0,4	1,5
Interessi passivi verso terzi	-119,5	-127,2
Interessi passivi prestati agli azionisti	-48,9	-40,6
Partecipazione al risultato di società associate	5,6	6,9
Risultati da valute estere	-41,3	-3,0
Altro risultato finanziario	3,1	27,3
Risultato finanziario	-198,1	-132,7

Gli interessi passivi verso terzi comprendono i costi finanziari relativi ai debiti verso l'istituto di previdenza (cfr. «Transazioni con parti correlate»).

11 Risultato estraneo all'esercizio.

Mio di CHF	2015	2014
Utile da vendita di immobili	142,3	190,4
Perdita da vendita di immobili	-0,5	-0,3
Risultato estraneo all'esercizio	141,8	190,0

Il risultato sulla vendita di immobili serve integralmente al risanamento della Cassa pensioni FFS.

12 Imposte sull'utile.

Mio di CHF	2015	2014
Imposte correnti sull'utile	6,0	-5,1
Imposte latenti sull'utile	-0,6	-0,1
Imposte sull'utile	5,4	-5,2

Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate delle società affiliate ammonta a CHF 0,6 mio (2014: CHF 0,7 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 base alla revisione dei decreti sui trasporti pubblici (revisione TP), nell'estate 2013 è stata concordata una convenzione fiscale con la Confederazione e i Cantoni. Grazie a questa maggiore sicurezza giuridica è stato possibile sciogliere fondi per imposte e tasse, generando un ricavo dalle imposte.

13 Interessenze azionisti minoritari.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Stato all'1. 1.	89,1	88,0
Variazione area di consolidamento	2,7	0,0
Dividendi	-0,2	-2,9
Variazione interessenze azionisti minoritari	0,0	0,2
Partecipazione agli utili	-0,5	3,9
Differenze di conversione	-0,3	-0,1
Stato al 31. 12.	90,8	89,1

14 Liquidità.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Cassa	71,1	75,1
Conto postale	189,1	332,1
Banche	108,0	332,2
Depositi a termine	50,0	8,9
Conti di giro	122,0	131,8
Liquidità	540,2	880,1

15 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Crediti per forniture e prestazioni		
verso terzi	394,8	561,7
verso società associate	26,2	25,6
Rettifiche di valore	-15,1	-71,4
Crediti per forniture e prestazioni	405,9	515,9

La riduzione dei crediti per forniture e prestazioni è dovuta sostanzialmente a una diminuzione dei crediti nei confronti dei viaggiatori senza titolo di trasporto valido.

16 Altri crediti.

Gli altri crediti comprendono gli averi dell'imposta precedente nel regime IVA, l'imposta preventiva e gli acconti ai fornitori.

17 Scorte e lavori in corso.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Scorte	498,7	512,9
Lavori in corso	27,7	55,8
Rettifiche di valore	-198,5	-204,2
Scorte e lavori in corso	327,9	364,5

Nell'anno in esame non si sono avuti acconti per ordini di clienti (2014: CHF 34,2 mio nei lavori in corso).

18 Ratei e risconti attivi.

I ratei e risconti attivi comprendono le prestazioni non ancora conteggiate con altre imprese di trasporto come pure strumenti finanziari derivati e ricavi iscritti tra i ratei e risconti.

19 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 1. 1. 2014	240,0	151,6	85,1	45,2	1,2	523,1
Valori d'acquisto						
Stato al 1. 1. 2014	249,3	151,6	86,0	45,2	2,1	534,2
Variazione di valutazione	28,4	-16,8	-0,6	0,0	0,0	11,1
Incrementi	0,8	54,4	6,2	0,0	0,0	61,4
Decrementi	-70,0	0,0	-27,7	-1,3	-0,3	-99,2
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Stato al 31. 12. 2014	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Rettifiche di valore cumulate						
Stato al 1. 1. 2014	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,2
Decrementi	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Stato al 31. 12. 2014	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Valore contabile netto al 31. 12. 2014	199,5	189,1	62,7	43,9	1,0	496,2
Valori d'acquisto						
Stato all'1. 1. 2015	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Variazione area di consolidamento	0,0	-9,7	0,0	-6,6	0,0	-16,2
Variazione di valutazione	2,4	-0,3	-3,4	0,0	0,0	-1,3
Incrementi	0,3	0,1	12,0	0,0	0,8	13,3
Decrementi	-0,2	0,0	-5,8	0,0	-0,3	-6,3
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Stato al 31. 12. 2015	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Rettifiche di valore cumulate						
Stato al 1. 1. 2015	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Incrementi	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
Stato al 31. 12. 2015	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Valore contabile netto 31. 12. 2015	201,7	179,3	65,2	37,3	1,4	484,9

Nella voce Titoli sono incluse le altre partecipazioni con un valore contabile netto di CHF 38,6 mio (2014: CHF 38,7 mio).

I titoli dell'attivo fisso comprendono investimenti finanziari strutturati a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per impegni di leasing, che hanno registrato una valutazione di mercato maggiore di CHF 0,2 mio (esercizio precedente: CHF 4,9 mio). Per quanto riguarda le immobilizzazioni finanziarie senza opzioni di riacquisto, la rivalutazione con impatto sul risultato dovuta al recupero di rettifiche di valore è stata pari a CHF 2,2 mio (2014: CHF 23,5 mio).

Andamento delle partecipazioni in società associate.

	Quota di capitale proprio
Valore contabile netto all'1. 1. 2015	189,1
Entrata öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG	0,1
Uscita per il passaggio dal metodo dell'equivalenza al consolidamento integrale centrale elettrica Kraftwerk Wassen AG	-9,7
Dividendi ricevuti	-5,9
Partecipazione al risultato	5,6
Valore contabile netto al 31. 12. 2015	179,3

20 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione.

Mio di CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sotto- struttura/ armamento/ tecnica ferroviaria	Altre immobilizza- zioni materiali	Fondi	Edifici	Totale Immobilizza- zioni materiali	Immobilizza- zioni materiali in costru- zione e acconti	Totale
Valore contabile netto 1. 1. 2014	7 060,6	12 773,5	2 171,8	1 595,2	2 473,3	26 074,4	6 871,5	32 945,9
Valori d'acquisto								
Stato al 1. 1. 2014	16 006,6	21 414,1	6 615,6	1 604,0	4 609,5	50 249,7	6 876,8	57 126,6
Investimenti	1,9	-0,1	3,6	0,0	0,4	5,8	3 243,0	3 248,8
Decrementi Impianti	-306,9	-168,8	-123,7	-32,3	-195,3	-827,0	0,0	-827,0
Ricontabilizzazioni	645,2	1 762,1	306,3	5,2	365,9	3 084,7	-3 078,3	6,4
Stato al 31. 12. 2014	16 346,8	23 007,2	6 801,8	1 576,9	4 780,5	52 513,1	7 041,6	59 554,7
di cui leasing	490,4					490,4		490,4
di cui immobili a rendimento				106,4	71,3	177,7		177,7
di cui terreni non edificati				46,1		46,1		46,1
Rettifiche di valore cumulate								
Stato al 1. 1. 2014	-8 945,9	-8 640,6	-4 443,8	-8,7	-2 136,2	-24 175,3	-5,3	-24 180,6
Ammortamenti pianificati	-545,1	-743,5	-282,2	0,0	-111,7	-1 682,5	0,0	-1 682,5
Perdite durevoli di valore	-0,5	-2,4	0,0	-0,7	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Decrementi	301,7	128,9	116,0	1,0	40,0	587,6	0,0	587,6
Ricontabilizzazioni	-15,4	0,1	15,5	0,0	-2,9	-2,7	3,0	0,2
Stato al 31. 12. 2014	-9 205,1	-9 257,6	-4 594,5	-8,5	-2 210,8	-25 276,6	-2,4	-25 279,0
di cui leasing	-311,5					-311,5		-311,5
di cui immobili a rendimento					-12,3	-12,3		-12,3
di cui terreni non edificati				-0,5		-0,5		-0,5
Valore contabile netto 31. 12. 2014	7 141,7	13 749,6	2 207,3	1 568,3	2 569,7	27 236,5	7 039,2	34 275,7
Valori d'acquisto								
Stato al 1. 1. 2015	16 346,8	23 007,2	6 801,8	1 576,9	4 780,5	52 513,1	7 041,6	59 554,7
Conversione valutaria	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2	-0,4	0,0	-0,4
Variazione area di consolidamento	0,1	0,0	74,0	0,3	9,6	83,9	0,0	84,0
Investimenti	2,3	-0,1	2,9	0,1	0,0	5,2	3 392,2	3 397,4
Decrementi Impianti	-223,6	-175,5	-232,0	-18,2	-80,3	-729,6	0,0	-729,6
Ricontabilizzazioni	635,5	1 019,5	434,1	5,8	457,0	2 551,9	-2 554,7	-2,8
Stato al 31. 12. 2015	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
di cui leasing	490,7					490,7		490,7
di cui immobili a rendimento				101,4	165,9	267,3		267,3
di cui terreni non edificati				43,9		43,9		43,9
Rettifiche di valore cumulate								
Stato al 1. 1. 2015	-9 205,1	-9 257,6	-4 594,5	-8,5	-2 210,8	-25 276,6	-2,4	-25 279,0
Conversione valutaria	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,3	0,0	0,3
Variazione area di consolidamento	-0,1	0,0	-44,1	0,0	-5,8	-49,9	0,0	-49,9
Ammortamenti pianificati	-556,9	-770,7	-301,6	0,0	-123,3	-1 752,5	0,0	-1 752,5
Perdite durevoli di valore	-0,5	-2,9	276,3	-0,1	-2,6	270,3	0,0	270,3
Decrementi	218,9	142,8	219,3	0,2	27,6	608,8	0,0	608,8
Ricontabilizzazioni	0,0	0,6	-0,6	0,0	-1,0	-1,1	1,1	0,0
Stato al 31. 12. 2015	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
di cui leasing	-328,8					-328,8		-328,8
di cui immobili a rendimento					-15,6	-15,6		-15,6
di cui terreni non edificati				-0,5		-0,5		-0,5
Valore contabile netto 31. 12. 2015	7 217,4	13 963,2	2 635,6	1 556,4	2 851,0	28 223,5	7 877,8	36 101,4

La voce Immobilizzazioni materiali in costruzione comprende acconti per CHF 1005,2 mio (esercizio precedente: CHF 800,2 mio).

Gli investimenti comprendono incentivazioni dei poteri pubblici per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili per CHF 80,3 mio (2014: CHF 97,4 mio).

Informazioni sulle attività di investimento senza impatto sulla liquidità:

gli investimenti in immobilizzazioni materiali in costruzione comprendono transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 6,6 mio (2014: CHF 5,3 mio), di cui immobilizzazioni materiali per un ammontare di CHF 1,3 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 11,1 mio (2014: CHF 16,3 mio).

Informazioni sulle riduzioni di valore: la formazione di rettifiche di valore riguarda impianti singoli secondo Swiss GAAP FER 18. Lo scioglimento della riduzione di valore riguarda l'impairment della centrale elettrica di Amsteg, che è stato sciolto al 31. 12. 2015 attraverso la spesa per l'energia (cfr. nota 27 Accantonamenti).

L'aumento del valore delle immobilizzazioni materiali è da attribuire principalmente al rinnovo e all'ampliamento di impianti di infrastruttura (SIF – Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria), all'ampliamento della flotta di veicoli nel traffico regionale e a lunga percorrenza nonché alla nuova costruzione di immobili d'investimento (Europaallee di Zurigo, Altstetten West Link Plaza) e di stazioni a Zurigo, Berna e Ginevra.

21 Immobilizzazioni immateriali.

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Immobilizzazioni immateriali in costruzione	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2014	0,0	127,6	285,9	419,5	833,0
Valori d'acquisto					
Stato al 1. 1. 2014	10,8	263,5	873,6	419,5	1 567,5
Investimenti	0,0	0,0	0,3	213,3	213,7
Decrementi Immobilizzazioni	-0,9	-34,5	-51,3	0,0	-86,8
Ricontabilizzazioni	0,0	41,0	126,6	-174,1	-6,5
Stato al 31. 12. 2014	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Rettifiche di valore cumulate					
Stato al 1. 1. 2014	-10,8	-136,0	-587,7	0,0	-734,5
Ammortamenti pianificati	0,0	-11,3	-106,2	0,0	-117,5
Decrementi	0,9	0,0	51,1	0,0	51,9
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Stato al 31. 12. 2014	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Valore contabile netto 31. 12. 2014	0,0	122,8	306,2	458,7	887,8
Valori d'acquisto					
Stato al 1. 1. 2015	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Variazione area di consolidamento	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
Investimenti	0,0	0,0	0,5	198,5	199,0
Decrementi Immobilizzazioni	0,0	-0,5	-35,0	0,0	-35,6
Ricontabilizzazioni	0,0	12,1	218,2	-227,4	2,9
Stato al 31. 12. 2015	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Rettifiche di valore cumulate					
Stato al 1. 1. 2015	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Variazione area di consolidamento	0,0	-0,6	0,0	0,0	-0,6
Ammortamenti pianificati	0,0	-11,1	-111,6	0,0	-122,6
Perdite durevoli di valore	0,0	0,0	-2,5	0,0	-2,5
Decrementi	0,0	0,4	32,6	0,0	33,0
Stato al 31. 12. 2015	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Valore contabile netto 31. 12. 2015	0,0	124,8	408,4	429,8	963,1

La voce Immobilizzazioni immateriali in costruzione comprende acconti per CHF 68,5 mio (2014: CHF 68,5 mio).

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

22 Debiti finanziari.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti finanziari a breve termine		
Debiti bancari	228,5	175,0
Impegni di leasing	39,2	58,9
Prestiti di terzi	5,2	5,2
Prestiti della Confederazione (commerciali)	0,0	70,0
Totale debiti finanziari a breve termine	273,0	309,1
Debiti finanziari a lungo termine		
Debiti bancari	1 931,3	1 817,5
Impegni di leasing	367,2	362,3
Prestiti obbligazionari	150,0	150,0
Cassa del personale	1 455,0	1 478,0
Prestiti di terzi	126,5	126,5
Prestiti della Confederazione (commerciali)	3 020,0	2 820,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 469,3	1 536,6
Totale debiti finanziari a lungo termine	8 519,4	8 290,9
Debiti finanziari	8 792,3	8 600,1

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: CHF 127,1 mio di debiti finanziari a lungo termine sono stati riclassificati in debiti finanziari a breve termine (2014: CHF 304,3 mio).

Gli adeguamenti dei debiti finanziari a breve e a lungo termine ai valori di mercato e ai cambi delle valute estere, che non hanno impatto sulla liquidità, ammontano a CHF -0,4 mio (2014: CHF -11,6 mio).

La Confederazione concede alla FFS SA prestiti commerciali a normali condizioni di mercato.

Nell'anno in esame l'indebitamento soggetto a interessi è aumentato di CHF 192,2 mio, passando così a CHF 8792,3 mio.

Gli investimenti in materiale rotabile e immobili hanno portato a un incremento dei prestiti della Confederazione di CHF 130,0 mio e dei debiti bancari per CHF 167,3 mio.

Il prestito degli istituti di previdenza è diminuito di CHF 67,3 mio (2014: CHF 64,7 mio). A sua garanzia sono stati ceduti alla Cassa pensioni FFS tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione presenti e futuri delle grandi stazioni FFS, 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»).

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

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Prestiti a breve termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,3	0,3
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	39,0	12,2
Totale prestiti a breve termine	39,3	12,5
Prestiti a lungo termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	12 827,1	11 955,0
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	11,0	11,0
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	1 400,5	1 282,3
Totale prestiti a lungo termine	14 238,6	13 248,3
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	14 277,9	13 260,7

Per la variazione dei prestiti dell'azionista Confederazione si rimanda al paragrafo Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione (v. più avanti).

L'aumento dei prestiti senza interessi verso i Cantoni è dovuto al finanziamento del collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) e a ulteriori progetti per alleggerire il traffico d'agglomerato.

Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Prestiti a interessi variabili Fabbisogno di base infrastruttura	3 758,2	3 544,4
Prestiti a interessi variabili Fondo FTP	7 471,1	6 984,9
Prestiti a interessi variabili Fondo infrastrutturale	1 220,6	1 075,5
Prestiti a interessi variabili di società affiliate	377,4	350,4
Prestiti commerciali (v. nota 22)	3 020,0	2 890,0
Totale	15 847,4	14 845,2

I prestiti a copertura del fabbisogno di base dell'infrastruttura FFS sono aumentati di CHF 213,8 mio (2014: CHF 143,6 mio) nell'ambito della Convenzione sulle prestazioni. Con questo finanziamento vengono coperti gli investimenti di ampliamento minori.

L'aumento dei prestiti dal Fondo FTP è dovuto principalmente ai finanziamenti speciali necessari per investimenti negli accessi AlpTransit e a diversi progetti nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF).

Gli investimenti in progetti di agglomerazione, in particolare nel progetto CEVA nell'agglomerato di Ginevra e nel passante di Zurigo, hanno concorso all'aumento dei prestiti derivanti dal fondo infrastrutturale.

24 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	658,2	869,7
verso società associate	15,3	6,0
Debiti per forniture e prestazioni	673,6	875,8

25 Altri debiti.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	84,6	83,7
Altri debiti	51,2	80,0
Totale Altri debiti a breve termine	135,8	163,7
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti a lungo termine	82,1	88,3
Passivi da istituti di previdenza FER 16	898,8	1 640,8
Totale Altri debiti a lungo termine	980,9	1 729,1
Altri debiti	1 116,7	1 892,8

Nell'anno in esame gli altri debiti sono diminuiti di CHF 776,1 mio, passando così a CHF 1116,7 mio.

La diminuzione della voce Passivi da istituti di previdenza FER 16 è dovuta in particolare alla riclassificazione di CHF 690,0 mio negli Accantonamenti a breve termine.

Nell'ambito delle prestazioni di risanamento della Cassa pensioni FFS sono stati utilizzati passivi da istituti di previdenza FER 16 per un ammontare di CHF 52,0 mio (2014: CHF 51,7 mio).

26 Ratei e risconti passivi.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Delimitazione per titoli di trasporto	629,7	666,9
Delimitazione per interessi	44,5	44,6
Delimitazione per impegni correnti per imposte sull'utile	1,5	4,8
Altri ratei e risconti	848,2	854,9
Ratei e risconti passivi	1 523,9	1 571,3

La voce Delimitazione per 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.

27 Accantonamenti.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Accantonamenti a breve termine	970,6	252,1
Accantonamenti a lungo termine	545,0	276,0
Accantonamenti	1 515,6	528,1

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego.

Mio di CHF	Obblighi previdenziali	Siti contaminati	Settore energetico	Vacanze/straordinari	Ristrutturazione	Imposte latenti	Altri accantonamenti	Totale
Situazione al 1. 1. 2014	0,4	48,8	191,9	106,3	41,4	3,1	155,4	547,2
Costituzione	0,1	0,0	0,0	4,3	6,5	0,1	75,0	86,0
Impiego	0,0	-4,6	-5,1	-8,4	-6,1	-0,3	-40,7	-65,2
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-36,6	-40,1
Ricontabilizzazione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
Situazione al 31. 12. 2014	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
di cui a breve termine	0,0	3,4	15,6	102,2	6,7	0,0	124,1	252,1
di cui a lungo termine	0,4	40,7	171,2	0,0	31,5	2,9	29,3	276,0
Situazione al 1. 1. 2015	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
Conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,1	0,0	-0,3	-0,6
Costituzione	0,1	0,0	276,3	9,1	28,1	0,2	112,8	426,7
Impiego	0,0	-1,7	-5,5	-3,8	-1,5	-0,9	-59,7	-73,1
Scioglimento	0,0	-11,0	0,0	0,0	-10,9	0,0	-33,7	-55,7
Ricontabilizzazione	690,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	690,1
Situazione al 31. 12. 2015	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
di cui a breve termine	690,0	11,8	23,5	107,4	11,4	0,0	126,5	970,6
di cui a lungo termine	0,5	19,6	434,0	0,0	42,6	2,3	46,0	545,0

Per il pagamento alla Cassa pensioni previsto nel pacchetto di provvedimenti 2016, CHF 690,0 mio sono stati ricontabilizzati dalla voce Passivi da istituti di previdenza alla voce Accantonamenti a breve termine.

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 2015 sono stati utilizzati CHF 1,7 mio per i lavori di risanamento e CHF 11,0 mio sono stati sciolti senza riferimento a oggetti di risanamento concreti.

Per il risanamento del settore energetico era stato individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Da allora tale accantonamento si è ridotto in seguito all'utilizzo per perdite dalla 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.

Gli impianti che producono energia sono stati trasferiti in nuovi portafogli e valutati. Per gli impianti che producono corrente di trazione non esistono accantonamenti né riduzioni di valore, dal momento che i prezzi di produzione sono coperti dal prezzo della corrente di trazione regolamentato.

Per questo motivo, nell'anno in esame l'impairment della centrale elettrica di Amsteg è stato sciolto con effetto sul risultato. Per quanto riguarda gli impianti che producono corrente domestica la valutazione ai prezzi di mercato comporta un aumento dell'accantonamento per contratti onerosi a CHF 457,5 mio. L'adeguamento è avvenuto tramite le spese per l'energia.

In seguito ai programmi di incremento dell'efficienza, in particolare nell'infrastruttura e nel traffico merci, sono stati costituiti accantonamenti per ristrutturazioni pari a CHF 28,1 mio. Si è effettuato uno scioglimento di CHF 10,9 mio perché per i dipendenti interessati è stato possibile trovare un'occupazione o all'interno delle FFS o sul mercato del lavoro.

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 2015 CHF 76,2 mio. Per la liquidazione di danni sono stati utilizzati CHF 45,5 mio. Grazie all'andamento positivo dei sinistri sono stati sciolti accantonamenti assicurativi per CHF 22,1 mio.

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

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Riduzione crediti per forniture e prestazioni	110,0	54,7
Riduzione/Incremento scorte e lavori in corso	36,7	-12,9
Incremento altro attivo circolante	-11,1	-98,7
Riduzione debiti per forniture e prestazioni	-201,7	-43,8
Riduzione/Incremento altri debiti a breve termine	-64,4	93,4
Variazione attivo circolante netto	-130,6	-7,3

Informazioni sugli istituti di previdenza.

Riserva per contributi del datore di lavoro (RCDL)	Valore nominale	Rinuncia all'utilizzazione	Bilancio	Costituzione 2015	Bilancio	Risultato da RCDL nelle spese per il personale	Risultato da RCDL nelle spese per il personale
	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2015		31. 12. 2014	2015	2014
Mio di CHF							
Istituti di previdenza	1,9	-0,9	1,1	0,5	0,8	-0,2	-0,2
Totale	1,9	-0,9	1,1	0,5	0,8	-0,2	-0,2

Beneficio economico/obbligo economico e spesa previdenziale	Copertura in eccesso/deficit di copertura	Quota economica dell'organizzazione	Quota economica dell'organizzazione	Variazione con impatto sul risultato risp. all'anno precedente	Contributi delimitati nel periodo	Spesa previdenziale nelle spese per il personale	Spesa previdenziale nelle spese per il personale
	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2014			2015	2014
Mio di CHF							
Fondo patronale	0,4	0,4	0,2	0,2	-0,3	-0,1	-0,1
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	-1 588,8	-1 640,8	52,0	-335,8	-283,8	-272,5
Totale	0,4	-1 588,4	-1 640,6	52,1	-336,1	-283,9	-272,5

Della parte economica dell'organizzazione, pari a CHF 1588,8 mio, CHF 690,0 mio sono iscritti tra gli accantonamenti a breve termine e verranno bonificati alla Cassa pensioni FFS nel 2016 nell'ambito del pacchetto di provvedimenti 2016.

In seguito al rendimento insufficiente degli investimenti, al 31 dicembre 2015 il grado di copertura della Cassa pensioni FFS (CP FFS) è sceso al 105,7 per cento (2014: 107,3 per cento).

La CP FFS continua a non essere risanata in modo durevole. Fin quando non sarà portato a termine un risanamento duraturo, che presuppone l'accumulo completo di una riserva di fluttuazione, la posizione Passivi da istituti di previdenza FER 16 continuerà a sussistere, ad eccezione dell'utilizzo per i risanamenti correnti.

Per i risanamenti effettuati nel 2007 e nel 2010 esiste ancora un debito per prestito di CHF 1469,3 mio verso la CP FFS.

Per garantire nel lungo termine le rendite attuali e future, è stato deciso nell'ambito del «pacchetto di provvedimenti 2016» di ridurre il tasso tecnico, introdurre le tavole generazionali e, di conseguenza, di ridurre l'aliquota di conversione. Per attenuare gli effetti di questi provvedimenti, nel 2016 le FFS effettueranno un pagamento di stabilizzazione di CHF 690,0 mio. A tal fine i passivi risultanti dagli obblighi previdenziali sono stati ricontabilizzati negli accantonamenti a breve termine per obblighi previdenziali.

Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti finanziari	22	8 792,3	8 600,1
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	14 277,9	13 260,7
Totale debiti finanziari		23 070,2	21 860,8
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-540,2	-880,1
Indebitamento netto		22 530,0	20 980,7
Variazione rispetto all'esercizio precedente		1 549,3	1 074,6

L'indebitamento netto soggetto a interessi ammonta a CHF 8252,1 mio (2014: CHF 7720,0 mio).

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 1549,3 mio (+7,4 percento). L'aumento comprende in particolare prestiti della Confederazione e dei Cantoni, che con CHF 1017,2 mio hanno messo a disposizione risorse per il finanziamento di progetti infrastrutturali ordinati. Sono inoltre stati contratti prestiti commerciali presso la Confederazione per CHF 130,0 mio e presso istituti bancari per CHF 167,3 mio. I debiti finanziari assunti in più sono stati utilizzati per gli investimenti non coperti dai poteri pubblici e per il finanziamento dell'ulteriore manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Altre indicazioni.

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Fidejussioni, obblighi di garanzia	7,0	7,5
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 594,0	1 402,0
Altri impegni quantificabili	317,3	273,4
Totale	1 918,2	1 683,0

A titolo di garanzia dei crediti di EUROFIMA le FFS hanno inserito nel finanziamento veicoli per un valore contabile netto di CHF 1594,0 mio.

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

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Impegni per investimenti	7 474,0	7 384,6
Impegni di acquisto energia	1 340,8	1 294,4
Altri	1 620,5	1 384,4
Totale	10 435,3	10 063,3

L'incremento degli altri impegni non iscritti a bilancio in misura di CHF 236,1 mio (+17,1 percento) è sostanzialmente dovuto a contratti a lungo termine stipulati di recente per prestazioni edili dell'infrastruttura.

Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Scadenza entro 1-5 anni	6,8	8,2
Totale	6,8	8,2

Prestiti obbligazionari.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
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.

Panoramica poteri pubblici.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno ricevuto dalla Confederazione CHF 2843,3 mio (2014: CHF 2682,5 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	2015	2014
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	280,3	276,0
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Ammortamenti	1 057,6	1 025,3
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Quote non attivabili	165,5	182,3
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Contributo per l'esercizio	286,5	278,9
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	82,9	101,4
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	33,3	32,6
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci	19,0	24,8
Totale Prestazioni Confederazione con impatto sul risultato	1 924,9	1 921,3
Aumento prestiti Confederazione per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	872,1	704,3
Contributi a fondo perso per investimenti	46,3	56,9
Totale Prestazioni Confederazione	2 843,3	2 682,5
Inoltre, le FFS hanno ricevuto dai Cantoni:		
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	322,1	310,6
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	35,7	8,5
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	8,3	8,4
Totale Prestazioni Cantoni con impatto sul risultato	366,1	327,5
Aumento prestiti Cantoni per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	145,0	157,7
Contributi a fondo perso per investimenti	34,1	40,5
Totale Prestazioni Cantoni	545,1	525,7
Totale Prestazioni dei poteri pubblici	3 388,5	3 208,2

Per indicazioni dettagliate sui debiti verso l'azionista Confederazione si rimanda al prospetto contenuto nella nota 23.

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

Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti a breve termine	1,6	2,4
Debiti a lungo termine	1 469,3	1 536,6
Totale	1 470,9	1 538,9

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 67,3 mio (2014: 64,7 mio). Gli interessi passivi sono stati pari a CHF 61,5 mio (2014: CHF 64,1 mio).

Transazioni con AlpTransit San Gottardo SA.

La FFS SA detiene il 100 per cento delle azioni della AlpTransit San Gottardo SA. Questa società non viene consolidata, in quanto gestita dalla Confederazione. Nell'ambito della costruzione di binari di raccordo per la galleria di base del San Gottardo, la FFS SA ha eseguito per la AlpTransit San Gottardo SA lavori per CHF 49,6 mio (2014: CHF 30,6 mio) alle condizioni ordinarie di mercato.

Strumenti finanziari.

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

I programmi d'investimento attuali così come quelli futuri con i finanziamenti corrispondenti vengono 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 sono coperti con swap sui tassi d'interesse stipulati già oggi. In misura minore si utilizzano anche opzioni.

Le coperture valutarie vengono effettuate singolarmente per 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.

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	31. 12. 2015			31. 12. 2014		
		Volume dei contratti	Valori attivo	Valori passivo	Volume dei contratti	Valori attivo	Valori passivo
Mio di CHF		31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2014	31. 12. 2014
Valute	Copertura	1 110,8	9,7	20,3	657,4	17,4	8,5
Interessi	Copertura	1 420,3	8,9	357,2	1 273,4	5,8	333,6
Altri valori base	Copertura	6,7	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0
Totale		2 537,8	18,6	377,5	1 937,6	23,2	342,1

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 prevalentemente 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 passivi degli strumenti di copertura dei tassi d'interesse, maggiori rispetto al 2014, sono dovuti a un marcato calo degli interessi su tutte le durate nell'esercizio in esame. La valutazione negativa dei rimanenti strumenti di copertura dei tassi d'interesse è tuttora riconducibile agli interessi a lungo termine molto bassi in Svizzera, a volte persino negativi.

Copertura dei rischi di transazione all'interno del Gruppo.

Corporate Treasury è responsabile della gestione dei rischi valutari a livello di Gruppo. La copertura dei rischi netti di cambio derivanti dalle attività delle Divisioni e dalle società del Gruppo viene garantita a livello centrale da 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	2015	2014
Traffico viaggiatori	-13,2	-2,6
Immobili	0,0	0,0
Traffico merci	17,3	1,7
Infrastruttura	-15,7	-0,4

Informazioni sull'attuazione 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. Nel processo di management dei rischi vengono regolarmente identificati e analizzati i rischi essenziali e vengono definite misure per il controllo dei rischi.

La responsabilità per il management dei rischi spetta ai quadri dirigenti delle FFS che, in qualità di risk owner, hanno la responsabilità dell'attuazione operativa del management dei rischi nel proprio ambito di competenza, 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 raccoglie i rischi principali cui sono esposte le FFS. Un panorama dei rischi e una matrice di valutazione dei rischi uniformi a livello di Gruppo costituiscono la base per una categorizzazione, una valutazione e un reporting standardizzati dei rischi delle FFS. Questi strumenti del management dei rischi vengono implementati in conformità con la Risk Policy delle FFS e con l'istruzione del Gruppo.

Il Corporate Risk Report 2015 è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 14 dicembre 2015, dopo un attento e approfondito esame da parte del comitato Rischi del Consiglio d'amministrazione.

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 2015 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 tasso d'interesse, di cambio 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 A2 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 che dispongono di una garanzia di un azionista EUROFIMA.

La disponibilità del finanziamento federale è disciplinata nella vigente Convenzione sulle prestazioni e negli obiettivi strategici del Consiglio federale per le FFS.

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

Rischi di controparte (rischi di credito).

Il rischio di credito rappresenta il rischio di perdite correlate alla sovrvenuta 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 A2 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 d'interesse.

Le oscillazioni dei tassi di mercato si ripercuotono direttamente sui ricavi ottenuti dagli investimenti e sui costi di finanziamento delle FFS. 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 da Corporate Treasury, che a sua volta assicura i rischi di cambio presso istituti bancari selezionati. 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'11 marzo 2016. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio che influiscano sul conto annuale.

Pagamenti compensativi di Immobili a Infrastruttura.

Nell'ambito della strategia 2015-2018 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 117,7 mio e pagamenti di interessi ai Settori centrali per CHF 32,3 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 1493,0 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 180,5 mio (2014: CHF 233,7 mio).

Relazione per segmenti.

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Traffico viaggiatori, Immobili, Traffico merci, Infrastruttura 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 l'elenco delle partecipazioni a pagina 106.

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		Immobili		Traffico merci	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Indicazioni relative al conto economico						
Ricavo d'esercizio	4 899,1	4 730,5	778,2	731,4	951,3	986,2
di cui						
– ricavi da traffico	3 256,1	3 144,3	0,0	0,0	870,0	896,5
– prestazioni dei poteri pubblici	643,9	627,6	0,0	0,0	19,0	24,8
– ricavi locativi immobili	9,0	8,8	589,3	564,4	0,9	0,9
Spese d'esercizio	-4 661,3	-4 551,7	-554,9	-525,6	-980,0	-949,2
di cui						
– spese per il personale	-1 757,6	-1 759,3	-126,2	-117,3	-396,9	-381,3
– ammortamenti	-583,1	-561,1	-160,9	-143,2	-49,1	-45,7
– spese per prestazioni per l'esercizio ferroviario	-1 033,5	-1 021,3	-12,1	-14,0	-284,5	-291,0
Risultato d'esercizio/EBIT	237,8	178,8	223,3	205,8	-28,8	37,0
Altro risultato	-107,2	-74,9	86,8	146,0	7,2	-3,9
Pagamenti compensativi Infrastruttura/prestiti CP	0,0	0,0	-298,2*	-340,6*	0,0	0,0
Risultato del Gruppo	130,5	103,9	11,9	11,3	-21,5	33,1

*Pagamenti compensativi, interessi esclusi (CHF 32,3 mio, 2014: CHF 43,1 mio); i pagamenti compensativi, interessi inclusi, ammontano a CHF 330,5 mio (2014: CHF 383,7 mio).

Informazioni sul cash flow						
Cash flow dell'attività operativa	642,2	684,4	16,4	-84,5	24,3	75,2
Cash flow dell'attività d'investimento	-826,6	-848,6	-352,9	-92,3	-23,2	-4,0
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-184,4	-164,2	-336,5	-176,8	1,1	71,3
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	19,9	-13,1	0,0	0,0	0,3	-0,1
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-164,5	-177,3	-336,5	-176,8	1,4	71,2
	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Informazioni sul bilancio						
Attivi	10 846,4	10 655,9	4 872,8	4 587,9	854,2	890,0
Attivo circolante	2 543,9	2 599,1	34,4	73,4	188,2	202,1
Attivo fisso	8 302,6	8 056,8	4 838,4	4 514,4	666,0	687,9
di cui						
– veicoli	6 245,8	6 108,3	4,2	3,2	548,2	585,2
– sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	484,9	466,9	4,1	2,9	4,5	7,0
– terreni ed edifici	80,2	79,5	3 102,1	2 976,8	13,5	13,5
– immobilizzazioni materiali in costruzione	951,9	934,3	1 293,0	1 152,7	21,3	11,1
Passivi	10 846,4	10 655,9	4 872,8	4 587,9	854,2	890,0
Capitale di terzi	5 816,9	5 755,8	4 088,2	3 815,1	551,3	563,5
di cui						
– debiti finanziari	3 822,2	3 623,9	3 900,1	3 563,6	375,3	387,2
– prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	510,3	489,1	0,0	0,0	1,1	0,9

Infrastruttura		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS	
2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
3 906,8	3 842,4	1 011,4	977,5	-2 760,5	-2 603,7	8 786,2	8 664,4
1 122,5	1 110,5	0,0	0,0	-1 139,8	-1 109,0	4 108,9	4 042,4
1 628,1	1 596,4	0,0	0,0	0,0	0,0	2 291,0	2 248,8
0,6	1,0	0,0	0,4	-159,7	-151,5	440,1	424,0
-4 123,9	-4 047,8	-947,4	-908,1	2 788,2	2 632,4	-8 479,3	-8 350,1
-1 542,5	-1 530,1	-476,6	-451,9	178,6	198,4	-4 121,0	-4 041,5
-1 115,6	-1 073,6	-32,4	-30,8	0,9	0,9	-1 940,1	-1 853,6
-56,5	-34,1	-2,2	-2,0	1 101,3	1 076,5	-287,5	-285,9
-217,1	-205,4	64,1	69,4	27,7	28,7	306,9	314,3
-29,2	-10,4	8,0	29,9	-26,8	-28,1	-61,2	58,6
150,0	150,0	148,2	190,6	0,0	0,0	0,0	0,0
-96,3	-65,8	220,2	289,8	0,9	0,6	245,7	372,9
-26,8	-6,4	146,3	244,3	0,0	0,0	802,5	913,0
-2 141,9	-2 098,2	-53,8	39,9	0,0	0,0	-3 398,5	-3 003,1
-2 168,7	-2 104,6	92,5	284,2	0,0	0,0	-2 596,0	-2 090,1
2 053,3	1 898,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 073,4	1 885,0
-115,4	-206,4	92,5	284,2	0,0	0,0	-522,6	-205,2
31. 12. 2015	31. 12. 2014						
23 817,5	22 488,2	10 043,6	9 494,9	-10 911,7	-10 010,5	39 522,8	38 106,3
485,6	479,4	1 600,2	1 071,3	-2 878,9	-1 978,8	1 973,5	2 446,6
23 331,9	22 008,8	8 443,4	8 423,6	-8 032,9	-8 031,7	37 549,3	35 659,7
418,1	444,1	1,0	0,9	0,0	0,0	7 217,4	7 141,7
13 469,7	13 272,7	0,0	0,0	0,0	0,0	13 963,2	13 749,6
1 194,2	1 065,3	19,2	5,8	-1,9	-2,8	4 407,3	4 138,0
5 608,4	4 928,4	3,3	12,7	0,0	0,0	7 877,8	7 039,2
23 817,5	22 488,2	10 043,6	9 494,9	-10 911,7	-10 010,5	39 522,8	38 106,3
15 786,4	14 504,6	12 159,9	11 690,2	-10 502,7	-9 600,5	27 900,0	26 728,8
886,9	840,2	10 195,7	9 650,1	-10 387,8	-9 465,0	8 792,3	8 600,1
13 766,4	12 770,7	0,0	0,0	0,0	0,0	14 277,9	13 260,7

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 % 31.12.2015	FFS in % 31.12.2014		
Ferrovie federali svizzere FFS SA, Berna	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	V	
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	V	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	V	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	V	KB
Elvetino AG, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	V	P
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	E	I
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	V	P
ChemOil Logistics AG, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	V	G
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	V	I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	V	P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	V	I
RailAway SA, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	V	P
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	9,75	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	V	G
Ritomo SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	V	I
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berna	CHF	1,00	0,74	74,42	E	P
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	V	P
Login Formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	V	KB
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	V	P
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	V	P
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	V	I
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	V	I
Gateway Basel Nord AG, Basilea	CHF	0,10	0,05	51,00	V	G
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	Q	P
Rail Europe 4A SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	E	P
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	E	IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	E	P
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	300,00	108,00	36,00	E	I
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	E	IM
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	E	G
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	E	P
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	E	G
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	E	P
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	E	I
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	E	P
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	E	G
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	E	IM

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 della
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 11 marzo 2016

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto di gruppo

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione conto di gruppo della 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 76 a 106), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

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

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

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

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

Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto di gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità a Swiss GAAP FER ed è conforme alla legge svizzera.



2

Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

Conformemente all'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 di gruppo concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto di gruppo.

Ernst & Young SA

Bernadette Koch
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

Florian Baumgartner
Perito revisore abilitato

Conto economico FFS SA.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2015	2014*
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	3 339,8	3 241,7
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 086,1	2 033,8
Ricavi locativi immobili		448,4	434,6
Ricavi complementari	3	976,8	902,3
Prestazioni proprie		1 095,2	1 078,3
Totale Ricavo d'esercizio		7 946,2	7 690,6
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale		-723,1	-716,5
Spese per il personale	4	-3 521,9	-3 481,0
Altre spese d'esercizio	5	-1 544,7	-1 531,5
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali		-1 681,9	-1 613,5
Ammortamenti su immobilizzazioni immateriali		-139,7	-79,4
Totale Spese d'esercizio		-7 611,3	-7 421,8
Risultato d'esercizio/EBIT		334,9	268,8
Ricavi finanziari		33,2	81,5
Costi finanziari		-211,1	-162,5
Risultato ordinario		156,9	187,7
Ricavo estraneo all'esercizio		140,6	190,1
Utile ante imposte		297,6	377,9
Imposte sull'utile		-4,2	7,2
Utile d'esercizio	6	293,3	385,1

* adeguato, v. nota 0.0

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Attivo circolante			
Liquidità		455,2	813,7
Crediti per forniture e prestazioni	7	299,9	414,0
Crediti a breve termine soggetti a interessi		301,1	97,7
Altri crediti		145,8	118,7
Scorte e lavori in corso		314,8	353,3
Ratei e risconti attivi		481,1	494,6
Totale Attivo circolante		1 997,8	2 292,1
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	8	1 052,4	1 197,0
Partecipazioni		722,8	702,1
Immobilizzazioni materiali		26 010,4	25 262,3
Immobilizzazioni materiali in costruzione		7 797,0	6 992,8
Immobilizzazioni immateriali		903,3	839,7
Totale Attivo fisso		36 485,9	34 993,9
Totale Attivi		38 483,7	37 285,9

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Capitale di terzi			
Debiti per forniture e prestazioni	9	629,2	844,0
Debiti a breve termine soggetti a interessi	10	392,9	395,5
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		38,6	11,8
Altri debiti a breve termine	12	119,2	138,9
Ratei e risconti passivi		1 432,2	1 471,6
Accantonamenti a breve termine	13	890,4	186,0
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 502,6	3 047,8
Debiti a lungo termine soggetti a interessi	10	8 317,9	8 064,4
Prestiti finanziari a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	13 762,8	12 798,9
Altri debiti a lungo termine	12	979,4	1 726,3
Accantonamenti a lungo termine	13	508,1	528,9
Totale Capitale di terzi a lungo termine		23 568,1	23 118,5
Totale Capitale di terzi		27 070,8	26 166,3
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserva legale da capitale			
Riserve da apporto di capitale		2 000,0	2 000,0
Riserva legale da utili			
Riserve Lferr 67		84,4	225,2
Riserve LTV 36		163,5	162,3
Utili/Perdite accumulate			
Perdita portata a nuovo		-128,3	-652,9
Utile d'esercizio		293,3	385,1
Totale Capitale proprio		11 412,9	11 119,6
Totale Passivi		38 483,7	37 285,9

Allegato al conto annuale FFS SA.

Note sul conto annuale.

0.0 Prima applicazione del nuovo diritto contabile.

Il presente conto annuale delle Ferrovie federali svizzere FFS, Berna, è stato redatto per la prima volta in conformità con le nuove prescrizioni della normativa svizzera, in particolare secondo gli articoli del Codice delle obbligazioni sulla contabilità commerciale e della presentazione dei conti (art. 957-962a).

Allo scopo di garantire la confrontabilità, la presentazione dei dati degli esercizi precedenti è stata adeguata. Nell'esercizio precedente sono inoltre state adeguate le voci Prestazioni proprie, Spese per il personale e Altre spese d'esercizio. L'applicazione di queste nuove prescrizioni non comporta conseguenze sulla situazione patrimoniale e reddituale, né sull'utile d'esercizio dell'azienda.

0.1 Aspetti generali.

In linea di principio la FFS SA adotta gli stessi principi di valutazione e compilazione del bilancio seguiti dal Gruppo FFS (cfr. Principi di valutazione del conto del Gruppo a partire da pag. 81), garantendo tuttavia il rispetto del principio di imparità.

Sono considerate partecipazioni le società che vengono consolidate nel conto annuale del Gruppo FFS con il metodo del consolidamento integrale o parziale oppure secondo il metodo della messa in equivalenza. I partecipanti sono la Confederazione, quale azionista della FFS SA, e le organizzazioni controllate dalla Confederazione.

0.2 Obblighi previdenziali.

Per la previdenza professionale la FFS SA aderisce alla Cassa pensioni FFS. Al 31 dicembre 2015 la Cassa pensioni FFS presenta un grado di copertura del 105,7 per cento (esercizio precedente: 107,3 per cento). Al 31 dicembre 2015 è iscritto al passivo un obbligo previdenziale di CHF 898,8 mio (esercizio precedente: CHF 1640,8 mio). Per il pagamento alla Cassa pensioni FFS previsto nel pacchetto di provvedimenti 2016, CHF 690,0 mio sono stati ricontabilizzati dalla voce Passivi da istituti di previdenza negli Accantonamenti a breve termine.

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 52,0 mio (esercizio precedente: CHF 52,0 mio). Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso integralmente alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

0.4 Accantonamento per il settore energetico.

Per il risanamento del settore energetico era stato individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Da allora tale accantonamento si è ridotto a CHF 457,5 mio in seguito all'utilizzo per perdite dalla vendita di centrali elettriche e partecipazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. Durante l'anno sono stati utilizzati CHF 15,6 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 considerare 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 2015, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e i costi di CHF 1,7 mio sono stati addebitati all'accantonamento. Alla chiusura del bilancio l'accantonamento ammonta ancora a CHF 31,3 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 sulle voci del bilancio e del conto economico.

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2015	2014
Traffico viaggiatori	3 015,5	2 909,6
Prestazioni d'esercizio	58,5	61,5
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	265,8	270,6
Ricavi da traffico	3 339,8	3 241,7

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2015	2014
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	210,3	202,6
Cantoni	247,8	234,7
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	458,1	437,3
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni		
Ammortamento infrastruttura	1 057,6	1 025,3
Quote d'investimento non attivabili	165,5	182,3
Contributo d'esercizio infrastruttura	286,5	278,9
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni	1 509,5	1 486,5
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	82,9	101,4
Cantoni	35,7	8,5
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	118,5	109,9
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 628,1	1 596,4
Prestazioni dei poteri pubblici	2 086,1	2 033,8

3 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2015	2014
Servizi	196,7	207,4
Lavori di assistenza e manutenzione	143,4	124,5
Ricavi da noleggi	56,8	70,5
Ricavi da vendita di energia	76,1	71,0
Cambio di valuta	39,0	40,2
Provvigioni	82,5	76,9
Vendita stampati e materiali	60,3	66,0
Partecipazione alle spese	141,4	185,9
Altri ricavi complementari	180,7	59,9
Ricavi complementari	976,8	902,3

4 Spese per il personale.

Mio di CHF	2015	2014
Salari	2 492,3	2 453,2
Prestazioni di personale esterno (noleggio di personale)	414,6	448,8
Assicurazioni sociali	460,6	431,6
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	5,7	3,2
Altre spese per il personale	148,6	144,2
Spese per il personale	3 521,9	3 481,0

Il dato dell'esercizio precedente relativo alle prestazioni di personale esterno (noleggio di personale) è stato adeguato di CHF 297,0 mio (v. nota 0.0).

5 Altre spese d'esercizio.

Mio di CHF	2015	2014
Prestazioni d'esercizio ferroviario	171,8	155,1
Noleggio di impianti	48,9	46,9
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	444,8	466,3
Veicoli	105,6	93,7
Energia	185,6	191,9
Amministrazione	94,8	94,2
Informatica	184,0	196,2
Pubblicità	56,9	49,5
Concessioni, tributi, tasse	69,7	62,3
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	74,8	73,4
Altre spese d'esercizio	107,9	102,1
Altre spese d'esercizio	1 544,7	1 531,5

Il dato dell'esercizio precedente relativo alle prestazioni di terzi per manutenzione è stato adeguato di CHF -150,0 mio e quello dell'informatica di CHF -17,8 mio (v. nota 0.0).

6 Utile d'esercizio.

Mio di CHF	2015	2014
Risultati da settori che danno diritto all'indennità		
Traffico regionale viaggiatori (TRV) ai sensi dell'art. 36 LTV	-5,0	1,2
Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	-140,8	-93,1
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	439,0	477,0
Utile d'esercizio	293,3	385,1

7 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Crediti da forniture e prestazioni		
verso terzi	254,5	266,4
verso partecipanti	33,6	180,0
verso partecipazioni	22,3	32,6
Rettifiche di valore	-10,6	-65,0
Crediti per forniture e prestazioni	299,9	414,0

8 Immobilizzazioni finanziarie.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Titoli dell'attivo fisso	200,8	198,7
Prestiti verso terzi	64,9	62,4
Prestiti verso società del Gruppo	749,3	892,0
Prestiti verso società associate	37,3	43,9
Immobilizzazioni finanziarie	1 052,4	1 197,0

9 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	581,0	774,9
verso partecipanti	15,5	49,8
verso partecipazioni	32,7	19,4
Debiti per forniture e prestazioni	629,2	844,0

10 Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti bancari	2 215,1	1 972,7
Impegni di leasing	406,4	421,2
Cassa del personale	1 455,0	1 478,0
Debiti soggetti a interessi verso società del Gruppo	144,9	161,4
Prestiti della Confederazione (commerciali)	3 020,0	2 890,0
Prestiti dell'istituto di previdenza	1 469,3	1 536,6
Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi	8 710,7	8 459,9

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

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Prestiti Confederazione Fabbisogno di base infrastruttura	3 758,2	3 544,4
Prestiti Confederazione Fondo FTP	7 471,1	6 984,9
Prestiti Confederazione Fondo infrastrutturale	1 220,6	1 075,5
Prestiti Cantoni	1 351,5	1 205,9
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	13 801,4	12 810,7

12 Altri debiti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti a breve termine verso enti statali	71,9	67,2
Altri debiti a breve termine	47,3	71,7
Ratei e risconti a lungo termine	80,6	85,6
Passivi da istituti di previdenza ¹	898,8	1 640,8
Altri debiti a breve e lungo termine	1 098,6	1 865,2

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

13 Accantonamenti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Obblighi previdenziali	690,0	0,0
Siti contaminati	31,3	44,1
Settore energetico	457,5	473,1
Vacanze/straordinari	85,5	78,7
Ristrutturazione	21,6	11,0
Altri accantonamenti	112,6	108,0
Accantonamenti	1 398,5	714,9

14 Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Debiti soggetti a interessi	10	8 710,7	8 459,9
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	13 801,4	12 810,7
Totale debiti finanziari		22 512,2	21 270,6
./. Liquidità e crediti a breve termine soggetti a interessi		-756,3	-911,5
Indebitamento netto		21 755,8	20 359,2
Variazione rispetto all'esercizio precedente		1 396,7	1 097,8

15 Altre indicazioni.

Posti a tempo pieno.

Nell'esercizio in esame il numero dei posti a tempo pieno nella media annuale è stato pari a 25 094 (esercizio precedente: 25 025).

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.

Importo residuo degli impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Scadenza entro 1-5 anni	6,5	7,8
Totale	6,5	7,8

Altri impegni non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Scadenza entro 1-5 anni	8 703,4	7 698,2
Scadenza oltre 5 anni	1 655,4	2 299,2
Totale	10 358,8	9 997,5

Gli altri impegni non iscritti a bilancio comprendono tra l'altro impegni per investimenti, impegni di acquisto energia e locazioni a lungo termine di immobili e altri impianti.

Garanzie costituite per debiti di terzi.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Fideiussioni e garanzie	115,7	103,9
Totale	115,7	103,9

Attivi utilizzati per garantire debiti dell'impresa e attivi sotto riserva di proprietà.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Impianti in leasing	161,9	179,0
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 222,8	953,7
Totale	1 384,8	1 132,7

Impegni eventuali.

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Altri	163,1	116,6
Totale	440,3	393,8

Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto annuale della FFS SA è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione l'11 marzo 2016. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio che influiscano sul conto annuale.

16 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 (invariato rispetto all'esercizio precedente) 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	Sotto- struttura/ armamen- to/tecnica ferroviaria	Altre immobiliz- zazioni materiali	Terreni	Edifici	Immobiliz- zazioni immateriali	Totale immobiliz- zazioni materiali e immateriali	Impianti in costruzione e acconti (incl. immob. immateriali)	Totale
Valore contabile netto all'1. 1. 2015	427,1	13 043,9	1 225,3	617,4	357,2	269,7	15 940,7	4 798,3	20 738,9
Valori d'acquisto									
Stato all'1. 1. 2015	904,8	21 641,9	3 125,3	617,5	651,9	542,2	27 483,6	4 798,3	32 281,9
Investimenti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 015,5	2 015,5
Decrementi impianti	-13,6	-174,9	-116,7	-0,5	-4,3	-21,9	-332,0	0,0	-332,0
Ricontabilizzazioni	18,1	973,2	201,7	2,7	141,6	85,9	1 423,2	-1 392,3	30,9
Stato al 31. 12. 2015	909,3	22 440,1	3 210,3	619,7	789,3	606,2	28 574,8	5 421,4	33 996,3
Ammortamenti cumulati									
Stato all'1. 1. 2015	-477,7	-8 598,0	-1 900,0	-0,1	-294,7	-272,5	-11 542,9	0,0	-11 542,9
Ammortamenti	-41,7	-730,4	-165,0	0,0	-19,7	-60,2	-1 017,0	0,0	-1 017,0
Decrementi	12,4	141,7	109,0	0,0	3,7	19,8	286,6	0,0	286,6
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,3	-0,4	0,0	-0,4
Stato al 31. 12. 2015	-506,9	-9 186,8	-1 956,0	-0,2	-310,7	-313,2	-12 273,7	0,0	-12 273,7
Valore contabile netto									
31. 12. 2015	402,3	13 253,3	1 254,4	619,5	478,6	293,0	16 301,1	5 421,4	21 722,5

Le ricontabilizzazioni comprendono entrate di immobilizzazioni da altri settori delle FFS per un importo netto di CHF 30,5 mio.

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

Mio di CHF	2015	2014
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	956,8	920,3
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	60,2	56,2
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	38,9	41,9
Totale	1 055,9	1 018,3

Investimenti del settore Infrastruttura (art. 3 OCIC).

Mio di CHF	2015	2014
Investimenti per impianti	2 015,5	1 960,8
Impianti trasferiti da altri settori delle FFS	30,5	4,3
Costi per investimenti non attivati	284,0	292,2
Totale	2 330,0	2 257,3

Gli investimenti comprendono incentivazioni della Confederazione, come il risanamento fonico e misure conformi alla legge sui disabili (LDis), e dei Cantoni per CHF 80,3 mio (esercizio precedente: CHF 97,4 mio).

17 Partecipazioni.

Ragione sociale	Capitale sociale in mio	Quota di capitale e diritti di voto FFS in mio	Quota di capitale e diritti di voto FFS in % 31.12.2015	Quota di capitale e diritti di voto FFS in % 31.12.2014
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
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berna	CHF 1,00	0,74	74,42	0,00
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
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
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	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	24,01
Traffico merci e spedizioni				
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo International SA, Olten (indiretta)	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00
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 Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	14,40	90,00	50,00
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	0,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 300,00	108,00	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
Login formazione professionale SA, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00

18 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 29 febbraio 2016 l'Ufficio federale dei trasporti ha approvato il conto annuale 2015 senza riserve.

Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio.

Il Consiglio d'amministrazione propone all'Assemblea generale di impiegare l'utile di bilancio al 31 dicembre 2015 come segue:

Mio di CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Perdita portata a nuovo esercizio precedente	-269,1	-746,0
Utile d'esercizio	293,3	385,1
Prelievo dalla riserva per coprire la perdita 2015		
- Settore Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	140,8	93,1
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	165,0	-267,9
Impiego del restante utile di bilancio		
Prelievo dalla riserva in relazione al risultato 2015		
- Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV	5,0	-1,2
Riporto a nuovo	170,0	-269,1

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale.



EY
Building a better
working world

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 della
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 11 marzo 2016

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione conto annuale della Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico, bilancio ed allegato (pagine da 109 a 119), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione
Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alle disposizioni legali 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 frodi o errori. Il Consiglio d'amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

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

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

Giudizio di revisione
A nostro giudizio, il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.



2

Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

Conformemente all'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.

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

Ernst & Young SA

Bernadette Koch
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

Florian Baumgartner
Perito revisore abilitato

Informazione legale.

Il Rapporto di gestione e di sostenibilità 2015 delle FFS è disponibile al sito ffs.ch/rapporto_di_gestione in lingua italiana, tedesca e francese. La versione tedesca è la sola che faccia stato.

Editore.

FFS SA
Hilfikerstrasse 1
3000 Berna 65, Svizzera

Due altre pubblicazioni completano il rendiconto annuale 2015 delle FFS:

In viaggio

Numero speciale della rivista per il personale allegato al Rapporto di gestione e di sostenibilità FFS 2015.

Fatti e cifre

Statistica aziendale con informazioni relative ad attività, clienti e collaboratori.



FFS SA

Comunicazione
Hilfikerstrasse 1
3000 Berna 65, Svizzera
+41 51 220 41 11
press@ffs.ch

ffs.ch/rapporto_di_gestione



No. 01-16-274564 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership