



Rapporto di gestione
e di sostenibilità
delle FFS.

2016

Sommario.

P 03	Rapporto sulla situazione del Gruppo
P 23	Corporate Governance
P 39	Rapporto di sostenibilità
P 79	Rapporto finanziario

In copertina: arrivo del treno speciale a Rynächt in occasione dei festeggiamenti ufficiali del 1° giugno 2016 per l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo.

Rapporto sulla situazione del Gruppo 2016.

Una base solida per la mobilità del futuro.

Il 2016 è stato uno degli anni più emozionanti nella storia delle FFS: con l'inaugurazione e la messa in servizio della galleria di base del San Gottardo (GbG) abbiamo creato qualcosa di duraturo che ha trasmesso a noi tutti un'ispirazione per il futuro, mostrando a livello nazionale e internazionale che cosa la Svizzera è in grado di raggiungere con la sua capacità innovativa, la sua precisione e la sua affidabilità. Questo è lo spirito del San Gottardo che ci dovrà accompagnare nel cammino verso la mobilità del futuro. Un futuro che è già iniziato: le nuove esigenze della clientela, la digitalizzazione e una maggiore concorrenza intermodale stanno cambiando i modelli aziendali in maniera profonda e permanente. Nell'ambito dell'inaugurazione della GbG abbiamo definito con le ferrovie europee il «programma di Lugano», che stabilisce i più importanti campi d'azione per il settore ferroviario in Europa.

Con la strategia 2020 e il programma «RailFit20/30», lo scorso anno abbiamo gettato le basi in modo prevedibile. Inoltre abbiamo elaborato la visione 2025+: «Diamo forma alla mobilità del futuro – semplice, personale, integrata». Attenueremo l'incremento dei costi globali del sistema, investiremo in maniera mirata e nel posto giusto, promuoveremo le innovazioni, aumenteremo i ricavi e lo sfruttamento della rete e organizzeremo l'intera catena della mobilità per la nostra clientela. Partendo da una solida cultura dirigenziale e delle prestazioni garantiremo servizi allettanti con un buon rapporto prezzo/prestazione per i nostri clienti e per

i committenti, incrementando così la qualità di vita e la competitività della Svizzera. A tal fine esploreremo le novità con un approccio esplorativo e in collaborazione con i clienti – bloccandole però se non dovessero affermarsi. Abbiamo affrontato con coerenza l'attuazione della nostra strategia, per esempio con la nuova versione di Mobile FFS o con l'app Buon viaggio, che mostra i collegamenti migliori da porta a porta. Con il test di mercato «Green Class FFS» proponiamo un'offerta unica al mondo per la mobilità combinata lungo l'intera catena di viaggio. Mentre nel traffico merci stiamo gettando le basi per una maggiore automazione.

Il 2016 è anche stato l'anno dei record per le FFS. Abbiamo trasportato un numero senza precedenti di passeggeri, e anche la prestazione del traffico merci ha toccato uno dei livelli più alti. La puntualità è aumentata nonostante il maggior numero di interventi di manutenzione e di cantieri. Nella soddisfazione dei clienti abbiamo raggiunto l'obiettivo parziale di 75 punti fissato nel 2013, migliorandoci di 2 punti. Per questo ringraziamo di cuore i nostri clienti che continuano ad avere fiducia in noi in questi tempi di cambiamento. La nostra rete a traffico misto non è mai stata utilizzata con una tale intensità come nell'anno trascorso e rimane la rete più intensamente sfruttata al mondo. Ciò dimostra che, con il sistema tariffario e d'orario cadenzato integrato, la rete ferroviaria in Svizzera funziona come un complesso movimento di orologeria e rappresenta un sistema globale accuratamente calibrato. I canali di vendita digitale hanno rafforzato l'andamento positivo. Il risultato consolidato è cresciuto grazie a effetti una tantum, il risultato operativo è invece calato e il traffico merci è tornato in attivo nonostante la difficile congiuntura economica dopo il 2014. Le collaboratrici e i collaboratori delle FFS meritano un grande ringraziamento, perché ogni giorno danno il meglio di sé anche in tempi di intensi cambiamenti. Grazie alle loro capacità e al loro impegno, potremo continuare a scrivere la storia di successo delle FFS.

Parte 1: retrospettiva su un anno costellato di successi.

G4-4

Di nuovo più passeggeri e merci portati a destinazione.

Per la clientela e per le FFS il 2016 è stato un anno positivo. Circa nove viaggiatori su dieci sono arrivati a destinazione puntualmente: la puntualità è cresciuta di un punto percentuale rispetto all'anno precedente (cfr. tabella «Coefficienti di prestazione delle FFS») – il valore migliore da cinque anni a questa parte. La puntualità di coincidenza si attesta a un livello elevato, anche se lievemente inferiore rispetto all'esercizio precedente. Alla luce di tale livello elevato è aumentata anche la soddisfazione dei clienti nei confronti del raggiungimento delle coincidenze. Le FFS rimangono le ferrovie più puntuali d'Europa – con la rete a traffico misto più intensamente sfruttata al mondo. Ai valori elevati della puntualità hanno contribuito in particolare il minor numero di guasti del materiale rotabile e degli impianti, come anche la migliore pianificazione dei cantieri e margini più ampi nell'orario. Il risultato è stato inoltre sostenuto da condizioni meteorologiche favorevoli e dalla stabilizzazione dell'orario grazie alla galleria di base del San Gottardo.

L'efficienza dello sfruttamento della rete – treni al giorno per binario principale – è aumentata anche nel 2016: mai così tanti treni erano circolati prima, nonostante il maggior numero di interventi di manutenzione e di cantieri. Le FFS sono migliorate anche nella sicurezza. Nel 2015 non si sono infatti verificati gravi incidenti. Ovviamente ci vuole

sempre anche un angelo custode e una buona dose di fortuna.

La soddisfazione dei clienti nel traffico viaggiatori ha segnato un'evoluzione incoraggiante, migliorando leggermente rispetto a un livello già elevato, mentre la soddisfazione dei clienti nel traffico merci e nel settore immobiliare è rimasta complessivamente stabile.

In media 1,25 milioni di passeggeri hanno viaggiato ogni giorno nei treni FFS, il 3,5 per cento in più rispetto all'esercizio precedente. Fortunatamente la domanda nelle ore di minor traffico è aumentata in misura maggiore che nelle ore di punta – e questo sia nel traffico a lunga percorrenza che in quello regionale. Gli

sforzi per un sfruttamento più omogeneo, che includono i biglietti risparmio o iniziative quali gli orari di lezione adeguati all'orario dei trasporti presso la scuola universitaria di Lucerna, iniziano evidentemente a dare i loro frutti. I ricavi derivanti dalla locazione di terzi nelle stazioni sono saliti del 2,2 per cento a CHF 325,3 mio (2015: CHF 318,2 mio).

Anche il traffico merci ha evidenziato una tendenza positiva e ha incrementato il numero di tonnellate-chilometro nette portandolo a 16 559 milioni e segnando a sua volta un record senza precedenti. Inoltre, nel traffico merci internazionale i treni sono più puntuali, mentre nel traffico merci interno l'obiettivo è stato mancato solo di poco.

Le FFS sono gestite attraverso 9 obiettivi del Gruppo, per i quali l'asticella è posta volutamente in alto. 6 obiettivi evidenziano un andamento positivo rispetto all'anno precedente – si tratta di soddisfazione dei clienti, puntualità dei clienti, sicurezza, risultato, quota di mercato e sostenibilità sul piano ecologico. L'immagine del Gruppo, la motivazione del personale e il free cash flow sono invece lievemente calati. Nel complesso gli obiettivi sono stati leggermente superati. Ciò è la conferma che forniamo ogni giorno una prestazione più che ragguardevole per la nostra clientela.

Nel 2013 le FFS si sono poste l'obiettivo ambizioso di piazzarsi entro il 2016 tra le prime aziende della Svizzera per quanto concerne la soddisfazione dei clienti. Siamo riusciti a raggiungere il valore di 75 punti (+0,2 punti indice rispetto all'anno precedente; +1,9 punti indice rispetto al 2013).

1,25 milioni di
passeggeri al giorno –
un valore record
nella storia delle FFS.

Il raggiungimento degli obiettivi è migliorato anche nei confronti della Confederazione: nel 2016 le FFS hanno migliorato i valori di 40 indicatori su 57 rispetto all'esercizio precedente, si sono mantenute stabili in rapporto a 7 indicatori e soltanto in 10 indicatori hanno segnato valori più bassi rispetto al 2015.

G4-9

Coefficienti di prestazione delle FFS	2016	2015	Δ	Andamento nel 2015/16
Puntualità dei clienti*	88,8	87,8	+1 punti percentuali	↗
Puntualità di coincidenza	96,7	97,0	-0,3 punti percentuali	↘
Soddisfazione dei clienti Puntualità di coincidenza	81,2	80,9	+0,3 punti indice	↗
Soddisfazione dei clienti*	75,0	74,8	+0,2 punti indice	↗
Soddisfazione dei clienti nel traffico viaggiatori*	74,4	74,1	+0,3 punti indice	↗
Soddisfazione dei clienti nel settore immobiliare*	77,3	77,4	-0,1 punti indice	↘
Soddisfazione dei clienti nel traffico merci*	72,8	72,6	+0,2 punti indice	↗
Viaggiatori al giorno	1,25 mio	1,21 mio	+3,5 %	↗
Tonnellate-chilometro nette nel traffico merci*	16 559 mio	15 065 mio	+9,9 %	↗
Movimenti di persone nelle 22 stazioni più grandi	2,26 mio	2,21 mio	+2,2 %	↗
Efficienza dello sfruttamento della rete* (treni al giorno e per binario principale)	103,1	101,5	+1,6 %	↗
Crescita della domanda nelle ore di punta (%)				
complessiva	+2,1	+2,0	+0,1 punti percentuali	↗
traffico a lunga percorrenza	+1,3	+1,6	-0,3 punti percentuali	↘
traffico regionale	+4,0	+3,1	+0,9 punti percentuali	↗
Crescita della domanda nelle ore di minor traffico (%)				
complessiva	+2,5	+1,9	+0,6 punti percentuali	↗
traffico a lunga percorrenza	+1,7	+1,8	-0,1 punti percentuali	↘
traffico regionale	+5,2	+2,3	+2,9 punti percentuali	↗

* Indicatori rapporto al proprietario

Incremento del risultato consolidato.

Le frequenze più elevate nel traffico ferroviario hanno influito positivamente anche sul risultato. Il ricavo d'esercizio è infatti aumentato del 2,3 percento rispetto all'esercizio precedente, portandosi a CHF 8988 mio. I ricavi del traffico viaggiatori (CHF 3165 mio) si sono mantenuti stabili nonostante le condizioni difficili a confronto con l'anno precedente. I ricavi del traffico merci sono invece aumentati (CHF 851 mio; +CHF 29 mio rispetto all'esercizio precedente). Le controprestazioni di Confederazione e Cantoni per l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura, gli ampliamenti e il traffico regionale ordinato sono cresciute del 7,7 percento a CHF 2466 mio, soprattutto per effetto della maggiore manutenzione e dell'esercizio, cui hanno contribuito anche la presa in consegna della galleria di base del San Gottardo e la messa in servizio del passante di Zurigo (+9,9 percento). Ciò mostra chiaramente quanto siano forti le ripercussioni finanziarie generate dai costi consequenziali degli interventi di ampliamento infrastrutturale. Gli indennizzi per il traffico regionale viaggiatori sono saliti del 3,7 percento ossia di CHF 22 mio a CHF 624 mio, con una crescita che è inferiore sia alla crescita dei chilometri offerti nel traffico regionale (+7,0 percento) sia alla domanda nel traffico regionale (+4,0 percento).

Anche i costi d'esercizio sono leggermente aumentati nel 2016 rispetto al precedente esercizio (+2,6 percento a CHF 8700 mio). Il motivo risiede principalmente nei maggiori ammortamenti per nuovi impianti infrastrutturali quali la galleria di base del San Gottardo e il passante di Zurigo, come anche per investimenti nel materiale rotabile del traffico regionale e in immobili. Il risultato consolidato ha segnato una crescita significativa del 54,9 percento, portandosi a CHF 381 mio, soprattutto grazie alla vendita di

immobili, al migliore risultato finanziario e alla ripresa nel traffico merci. Il grado di copertura dei debiti, vale a dire l'indebitamento netto soggetto a interessi rispetto all'EBITDA, si attestava a fine 2016 a 7,3 (2015: 6,9). Fattori straordinari come la stabilizzazione della Cassa pensioni e le prestazioni supplementari delle FFS per stabilizzare la rete hanno fatto sì che l'obiettivo di 6,5 dettato dalla Confederazione non venisse raggiunto. Se le FFS non si fossero assunte i costi aggiuntivi per la manutenzione dell'infrastruttura per gli anni dal 2013 al 2016, l'indebitamento netto soggetto a interessi sarebbe diminuito di CHF 487 mio, con un grado di copertura dei debiti pari a 6,2. Escludendo il versamento del datore di lavoro per la stabilizzazione della Cassa pensioni FFS, l'indebitamento netto soggetto a interessi sarebbe diminuito di ulteriori CHF 690 mio, portando il grado di copertura dei debiti a 5,7. Depurando inoltre l'indebitamento dai pagamenti tardivi effettuati dalla Confederazione e dal Cantone di Ginevra per progetti a finanziamento straordinario per l'ammontare di CHF 179 mio, il grado di copertura dei debiti per il 2016 sarebbe addirittura pari a 5,6. Se non subentreranno sviluppi inattesi, siamo fiduciosi che nell'anno in corso riusciremo a raggiungere l'obiettivo dettato dalla Confederazione, tra l'altro grazie all'attuazione coerente e graduale del programma «Rail-Fit20/30». Effetti positivi si hanno anche dal limite di spesa della convenzione sulle prestazioni 2017-2020, che è stato innalzato dalla Confederazione.

G4-9

Conto economico (mio di CHF)	2016	2015	Δ%	Andamento nel 2015/16
Ricavo d'esercizio	8988	8786	+2,3 %	↗
Costi d'esercizio	8700	8479	+2,6 %	↗
Risultato operativo/EBIT	288	307	-6,1 %	↗
Risultato finanziario	-120	-198	+39,5 %	↗
Risultato estraneo all'esercizio	225	142	+58,6 %	↗
Risultato ante imposte	393	251	+56,9 %	↗
Imposte e interessenze azionisti minoritari	-13	-5	-157,3 %	↘
Utile del Gruppo	381	246	+54,9 %	↗

Viaggiatori: traffico regionale in crescita – traffico internazionale a lunga percorrenza sotto pressione.

Il risultato della divisione Viaggiatori è salito a CHF 139 mio (2015: CHF 131 mio). A livello nazionale, i ricavi del traffico viaggiatori hanno registrato un'evoluzione contenuta con un incremento dell'1,5 per cento a CHF 2920 mio, tra l'altro merito del potenziamento dell'offerta nella S-Bahn di Zurigo. Il traffico viaggiatori internazionale ha sì leggermente migliorato la prestazione di trasporto (+1,2 per cento), ma i ricavi sono complessivamente calati a causa di un crollo della domanda verso Parigi dovuto alle preoccupazioni per la sicurezza (attacchi terroristici). Per contrastare questa tendenza sono state adottate misure di marketing e di prezzo mirate per i collegamenti verso la Francia.

I viaggiatori-chilometro sono saliti del 2,2 per cento rispetto all'esercizio precedente, portandosi a quota 18 960 milioni. Grazie al potenziamento dell'offerta, il traffico regionale ha avuto un'evoluzione più dinamica rispetto al traffico a lunga percorrenza, con una crescita del 4,0 per cento rispetto all'1,5 per cento di quest'ultimo.

Un terzo della popolazione svizzera è cliente fedele delle FFS: 472 000 clienti utilizzano un abbonamento generale (+2,6 per cento), mentre 2,395 milioni possiedono un metà-prezzo (+2,7 per cento). A fine 2016 erano in circolazione circa 2,09 milioni di SwissPass. La tendenza positiva nei canali di vendita digitale è continuata anche nel

2016: nell'esercizio appena trascorso la nostra clientela ha infatti acquistato circa 24,4 milioni di biglietti tramite Mobile FFS e ffs.ch – vale a dire il 35,7 per cento in più rispetto al 2015. Nel 2016 sono stati venduti 2,6 milioni di biglietti risparmio attraverso gli stessi canali, una cifra che equivale in media a 7000 al giorno (2015: 4400 al giorno) – nei periodi di punta si è giunti a toccare addirittura i 9200 biglietti risparmio al giorno. I biglietti Mobile FFS sono sempre più apprezzati: nel 2016 i nostri clienti hanno acquistato ogni giorno circa 49 000 biglietti dalla app per smartphone – ben il 45 per cento in più rispetto al 2015. Con un totale di 17,9 milioni di biglietti, circa il 19 per cento delle vendite complessive, Mobile FFS ha superato per la prima volta le vendite allo sportello (in calo del 19,1 per cento a 16 milioni di biglietti venduti). La tendenza nelle vendite continua quindi a muoversi in direzione dei canali elettronici, con un'ennesima accelerata durante l'anno appena trascorso. Continueremo tuttavia a investire anche nel contatto diretto con il cliente e nella consulenza personale, come mostrano le nuove stazioni di Bellinzona e Lugano ma anche la consulenza digitale personale, per es. con i distributori di biglietti parlanti.

La versione completamente rivista di Mobile FFS presenta numerosi miglioramenti. Adesso la premiata app offre una consultazione dell'orario semplice e personalizzata e bastano due clic per acquistare un biglietto. L'app «Buon viaggio» integrata informa in tempo reale su ritardi, variazioni di binario e sulla disponibilità di posti a sedere nei treni.

Traffico merci: di nuovo in attivo.

Dopo le perdite dell'anno precedente dovute al rafforzamento del franco, FFS Cargo è tornata in attivo in un contesto economico ancora difficile, segnatamente per il traffico merci interno e per l'export. Il risultato della divisione è stato di CHF 1 mio (2015: CHF -22 mio). Si sono rivelati efficaci in particolare il proseguimento dei provvedimenti

legati ai costi e la migliore produttività. Sul risultato di Cargo ha tuttavia gravato la progressiva deindustrializzazione della Svizzera, cosa che rende ancor più importante il settore dei beni commerciali e dei trasporti postali. Una crescita effettiva si è avuta soltanto nei trasporti da e verso l'estero, vale a dire nelle importazioni e nel traffico di transito. Così, per esempio, SBB Cargo International ha accresciuto le proprie quote di mercato sull'asse del San Gottardo e su quello del Lötschberg. Nel complesso SBB Cargo International ha incrementato la quota di mercato del 5 per cento circa, a fronte di un calo ininterrotto dei volumi di esportazione su rotaia già di per sé esigui. Sono in calo anche i volumi nel traffico interno a carri completi isolati. Una sfida impegnativa – in particolare nella concorrenza internazionale – rimane l'attuale

situazione dei tassi di conversione. A gravare sul risultato contribuiscono inoltre dall'estate 2017 lo sbarramento a Luino nonché altre restrizioni d'esercizio quali la costruzione del corridoio di 4 metri sull'asse nord-sud del San Gottardo e i lavori di costruzione nella Svizzera occidentale.

Con il progetto «Traffico a carri completi 2017», FFS Cargo ha fatto fronte a dicembre al più grande cambiamento d'orario nella storia dell'azienda. Un nuovo sistema di prenotazione e nuove catene di trasporto rafforzano la posizione di mercato: in futuro le maggiori sedi verranno servite non più solo una, ma fino a tre volte al giorno. Il nuovo orario cadenzato è impostato in modo da non influire sul traffico dei pendolari. Ciò consentirà di sfruttare l'infrastruttura ferroviaria molto meglio di quanto avvenuto sinora.

Svilupperemo ulteriormente FFS Cargo e SBB Cargo International quale parte della ferrovia integrata. E non escludiamo di poter cercare nuovi partner da includere nella

Intendiamo sviluppare ulteriormente FFS Cargo e SBB Cargo International quale parte della ferrovia integrata.

struttura azionaria. I potenziali partner dovranno supportare lo sviluppo sostenibile di FFS Cargo con know-how, volume d'affari o con capitale. Dal punto di vista attuale, un assoggettamento diretto alla Confederazione non porta alcun vantaggio significativo rispetto a una soluzione imprenditoriale a maggioranza FFS. Al contrario: la ferrovia integrata accresce l'affidabilità e la sicurezza degli investimenti per i clienti Cargo.

Immobili: continua la tendenza positiva.

FFS Immobili ha incrementato il proprio risultato prima dei pagamenti compensativi portandolo a CHF 433 mio (+26,3 per cento rispetto al 2015). Responsabili di tale miglioramento sono soprattutto le vendite di immobili. Le vendite sono in linea con la strategia di FFS Immobili che mira allo sviluppo di oggetti in posizioni centrali con un mix diversificato di destinazioni d'uso. Hanno inoltre contribuito al miglior risultato i maggiori ricavi locativi di terzi derivanti da stazioni e oggetti d'investimento. Nelle 32 maggiori stazioni è stato raggiunto un fatturato da record grazie al fatturato realizzato da terzi pari a CHF 1587,3 mio (+1,8 per cento rispetto al 2015). Ciò conferma l'attrattiva delle posizioni centrali con un'elevata frequenza di visitatori.

Un effetto positivo è venuto anche dalla gestione dei costi portata avanti con coerenza presso Immobili. Oltre ai pagamenti compensativi a Infrastruttura nell'ordine di CHF 150 mio, sono stati versati per il risanamento della Cassa pensioni CHF 271 mio (interessi e ammortamento).

Anche nel 2016 FFS Immobili ha portato a termine con successo progetti importanti. Dopo lavori di costruzione durati circa sette anni, la nuova stazione di Zurigo Oerlikon è stata inaugurata nel mese di dicembre. Quale importante centro nodale per i trasporti nella città di Zurigo, la nuova stazione offre ai clienti una mobilità integrata e un'allettante offerta di servizi e acquisti. Grazie alle stazioni rinnovate di Bellinzona e Lugano, l'asse nord-sud del San Gottardo dispone ora di due gioielli che simboleggiano l'avvento per il Ticino di una «terza età dell'oro» dopo l'era del passo del San Gottardo e la costruzione della galleria di valico del San Gottardo. Nell'anno in corso l'accento è posto su importanti progetti di sviluppo nella Svizzera occidentale, come il nuovo «Quartier des Halles» a Morges o il progetto «Eaux-Vives» a Ginevra.

Infrastruttura: manutenzione aggiuntiva necessaria finanziata autonomamente per l'ultima volta.

Con un risultato di CHF -103 mio, FFS Infrastruttura ha subito una perdita superiore rispetto all'esercizio precedente (2015: CHF -96 mio). Anche nel 2016 le FFS hanno investito mezzi propri nell'infrastruttura ferroviaria nella misura di CHF 123 mio, tra l'altro perché non tutte le spese aggiuntive per la manutenzione erano coperte dalla convenzione sulle prestazioni. In base alla relativa convenzione stipulata con la Confederazione per il periodo 2014-2016, è stata l'ultima volta che ciò è accaduto. Tra il 2013 e il 2016 le FFS hanno versato CHF 487 mio di mezzi propri, in quanto la convenzione sulle prestazioni non prevedeva fondi a sufficienza per l'infrastruttura ferroviaria. Nel 2016 FFS Infrastruttura è anche riuscita a incrementare l'efficienza della manutenzione. La produttività della manutenzione è aumentata: il rapporto CHF/migliaia di tonnellate-chilometro lorde è calato rispetto all'esercizio precedente da 7,86 a 7,72.

FFS Infrastruttura è riuscita a incrementare l'efficienza nella manutenzione.

Lo stato della rete delle FFS è nel complesso buono ed è anche leggermente migliorato in seguito alla messa in servizio di nuovi impianti, tra cui in particolare la galleria di base del San Gottardo. Non vi sono impianti in condizioni molto critiche, vale a dire impianti che a causa delle loro condizioni devono essere messi immediatamente fuori servizio, e la sicurezza è sempre garantita. Lo stato dei binari continua per contro a essere soltanto sufficiente. Il fabbisogno di recupero nella manutenzione e nel rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria ammonta a CHF 4,9 mia (2015: CHF 4,2 mia); tale dato corrisponde a circa il 5,6 per cento (2015: 5,2 per cento) del valore di sostituzione valutato di CHF 87,8 mia. Circa il 42 per cento di tale fabbisogno di recupero è attribuibile alla strada ferrata.

Una tappa fondamentale nella storia dei trasporti svizzeri – e per FFS Infrastruttura, ma anche per Viaggiatori, Cargo e FFS Immobili – è stata la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo a dicembre 2016. Circa 4000 tra collaboratrici e collaboratori delle FFS e di ditte terze sono stati preventivamente formati in maniera approfondita per l'esercizio della galleria del secolo. Nel corso di un'intensa fase di prova sono stati regolamentati e appresi con l'esercizio milioni di dettagli, processi e procedure. Grazie a tale meticolosa preparazione, lo storico cambiamento d'orario è avvenuto senza grossi problemi.

G4-8

Risultati delle divisioni (mio di CHF)	2016	2015	Δ%	Andamento nel 2015/16
Viaggiatori	139	131	+6,7 %	↗
Immobili				
prima dei pagamenti compensativi	433	342	+26,3 %	↗
dopo i pagamenti compensativi	12	12	-1,6 %	↘
Cargo	1	-22	-	↗
Infrastruttura	-103	-96	-6,7 %	↘

Parte 2: sfruttare la forza del San Gottardo.

La galleria avvicina di più le persone e le regioni del Paese.

Da oltre un secolo le FFS costituiscono un fattore essenziale per la qualità di vita e l'attrattiva della piazza economica svizzera. Con l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, noi e i nostri partner economici e per la ricerca abbiamo aggiunto un capitolo importante a questa lunga storia. La galleria di base del San Gottardo ha ispirato tutti noi, mostrando a livello nazionale e internazionale che cosa la Svizzera è in grado di raggiungere con la sua capacità innovativa, precisione e affidabilità. Dopo lavori di costruzione durati circa 17 anni e intense fasi di prova, nel mese di dicembre abbiamo messo in esercizio la galleria ferroviaria più lunga al mondo. Siamo orgogliosi di gestire in maniera efficace l'opera del secolo. E insieme ai nostri clienti del traffico merci e viaggiatori siamo soddisfatti per le prestazioni in rapida ascesa sull'asse nord-sud del San Gottardo. Le montagne hanno separato persone e regioni del Paese, e ora la galleria le riavvicina ulteriormente, unendo l'identità nazionale alla dimensione internazionale.

Siamo tuttavia coscienti che sull'asse nord-sud del San Gottardo non abbiamo ancora raggiunto l'obiettivo a livello di puntualità e qualità. Nonostante l'intensa attività di costruzione, la situazione è costantemente migliorata – anche grazie alla fattiva collaborazione con i nostri partner in Italia. L'asse nord-sud del San Gottardo non è ancora ultimato e non ha raggiunto la sua piena funzionalità. La galleria di base del Ceneri si

trova ancora in costruzione, come anche il corridoio di 4 metri. I circa 25 cantieri associati a tali progetti, che proseguono senza interruzioni dell'esercizio, rappresentano una grande sfida. A partire dal 2019 vogliamo impiegare i nuovi treni Giruno di Stadler, che offriranno un'esperienza di viaggio moderna e confortevole. Con l'inaugurazione della galleria di base del Ceneri e del corridoio di 4 metri prevista per la fine del 2020, potremo sfruttare l'intero potenziale dell'asse nord-sud del San Gottardo. I nostri clienti guadagneranno fino a un'ora di tempo negli spostamenti tra nord e sud. E nel traffico regionale ticinese la durata dei viaggi tra Sopraceneri e Sottoceneri si ridurrà fino al 50 per cento.

Valorizzare l'asse est-ovest.

Vogliamo fare tesoro della forza e dell'ispirazione del San Gottardo. Capacità innovativa, precisione e affidabilità dovranno continuare a essere le nostre linee guida, perché anche oggi dobbiamo affrontare importanti progetti. Dopo l'asse nord-sud, la nostra attenzione si sposterà sulla valorizzazione dell'asse est-ovest per il traffico merci e viaggiatori, con progetti talvolta più ambiziosi e complessi. Basti pensare al progetto transfrontaliero CEVA, la nuova linea ferroviaria che dovrà collegare Cornavin alla città francese di Annemasse passando per Eaux-Vives, per cui bisogna trovare un accordo tra diversi committenti, partner e legislazioni. I primi treni circoleranno sulla nuova linea alla fine del 2019, dando il via libera anche per il Léman Express, la più grande rete celere regionale transfrontaliera d'Europa sulla quale viaggeranno ogni giorno circa 50 000 passeggeri nella regione del lago Lemano.

Con il progetto Léman 2030 la Svizzera occidentale va incontro a una svolta epocale. Con un investimento di oltre CHF 3,8 mia, prepareremo l'infrastruttura ferroviaria all'atteso forte aumento della domanda. Entro il 2030 il numero di passeggeri tra Losanna e Ginevra raddoppierà infatti fino a raggiungere le 100 000 persone al giorno. Per tale motivo le FFS raddoppie-

ranno il numero di posti a sedere tra Losanna e Ginevra e aumenteranno la cadenza dei treni della rete celere regionale nei Cantoni di Vaud e di Ginevra. Ingrandiremo le stazioni di Losanna, Renens e Ginevra, creando così maggiore capacità, comfort e sicurezza per la nostra clientela.

Alla valorizzazione dell'asse est-ovest contribuiranno anche i tanto attesi nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza. Questi offriranno un'elevata comodità e con circa 1300 posti a sedere potranno trasportare molti più viaggiatori dei treni oggi in esercizio. Il più grande acquisto di materiale rotabile nella storia delle FFS comprende 62 treni bipiano per CHF 1,9 mia. Il fornitore Bombardier ha già accumulato tre anni di ritardo e sta compiendo enormi sforzi per ottenere l'omologazione dei treni entro quest'anno. Lo riteniamo un obiettivo possibile ma ambizioso. Il treno sarà impiegato inizialmente nella fase di esercizio mirato, vale a dire per il trasporto di clienti, ma senza essere inserito stabilmente nell'orario. Non accetteremo alcun compromesso in termini di qualità e non faremo esperimenti di sorta con i clienti.

Nel mese di novembre è stata messa in funzione a Wöschnau, nel Cantone di Soletta, la fresatrice per tunnel che ha il compito di scavare la galleria a doppio binario dell'Eppenbergraben. Fulcro del potenziamento a quattro binari della tratta Aarau-Olten, la galleria costerà circa CHF 855 mio. Dal 2020 si potrà così incrementare la capacità su questa arteria principale della rete ferroviaria svizzera. Un'ulteriore valorizzazione dell'asse est-ovest verrà dall'ampliamento della stazione di Berna, che ha ormai raggiunto i suoi limiti di capacità. In una prima fase che durerà fino al 2025 si dovrà costruire la nuova stazione RBS, creare un nuovo sottopassaggio FFS e adattare le condizioni del traffico

Capacità innovativa,
precisione e affidabilità
dovranno continuare a
essere le nostre linee guida.

nella Bubenberplatz. In una seconda fase che durerà fino al 2035 verranno aggiunti quattro binari supplementari. Per gli impianti aperti al pubblico le FFS investiranno circa CHF 345 mio.

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

La mobilità si trova in una fase di profondo cambiamento su scala globale. Le esigenze della clientela stanno radicalmente cambiando per effetto della svolta digitale e delle nuove tecnologie. Anche la concorrenza intermodale è in forte aumento (cfr. riquadro pag. 14). In questo contesto nel 2016 abbiamo elaborato la strategia 2020 e la visione 2025+. Nel 2017 i nostri sforzi si concentreranno sulla loro attuazione. Per il 2020 e 2030 ci siamo prefissi obiettivi quantitativi e abbiamo definito le nostre ambizioni a tale

Valorizzare l'asse est-ovest.

Galleria dell'Eppenber

Tra Olten e Aarau, uno degli assi ferroviari più trafficati della Svizzera si riduce a due binari. Questa situazione sarà risolta con un potenziamento a quattro binari della tratta Olten-Aarau entro la fine del 2020. Il progetto comprende lavori di potenziamento di ampia portata e, quale elemento centrale, la galleria a doppio binario dell'Eppenber, lunga circa tre chilometri. I costi per il potenziamento a quattro binari ammontano a CHF 855 mio.

Léman 2030

Con Léman 2030 l'infrastruttura ferroviaria sarà potenziata per oltre CHF 3,8 mia. Entro il 2030 il numero di passeggeri tra Losanna e Ginevra salirà a 100 000 persone al giorno. Per tale motivo le FFS raddoppieranno il numero di posti a sedere tra Losanna e Ginevra e aumenteranno la cadenza dei treni della rete celere regionale nei Cantoni di Ginevra e di Vaud. Le stazioni di Losanna, Renens e Ginevra saranno ampliate.

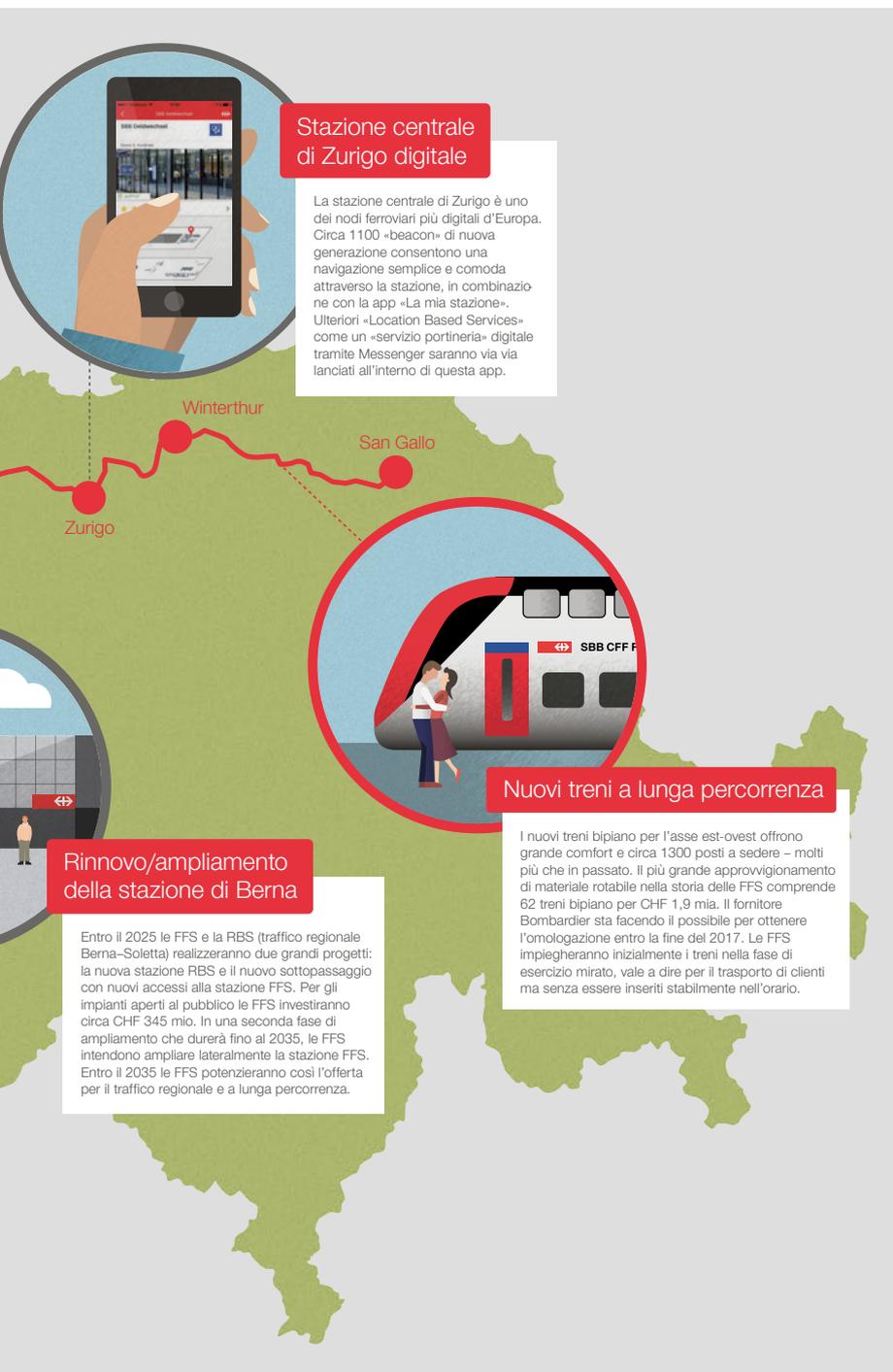
CEVA/Léman Express

A Ginevra sta prendendo forma il progetto transfrontaliero CEVA, la nuova linea ferroviaria che dovrà collegare Cornavin alla città francese di Annemasse passando per Eaux-Vives. I primi treni circoleranno sulla nuova linea alla fine del 2019, dando il via libera anche per il Léman Express, la più grande rete celere regionale transfrontaliera d'Europa sulla quale viaggeranno ogni giorno circa 50 000 passeggeri nella regione del lago Lemano.

riguardo. Saremo anche in futuro una ferrovia forte. E intendiamo essere un fornitore affidabile di servizi di mobilità e un interessante partner di sviluppo. La strategia 2020 indica la strada verso la mobilità del futuro e si orienta alle esigenze dei clienti in cinque dimensioni: limitare i costi globali del sistema, puntare su innovazioni e investimenti mirati, aumentare i ricavi e lo sfruttamento della rete, organizzare la catena della mobilità per la clientela, rafforzare la nostra cultura dirigenziale e delle prestazioni (cfr. anche: www.ffs.ch/strategia).

Limitare i costi globali del sistema.

La ferrovia dovrà mantenere nel lungo periodo la sua posizione di anello importante nella catena della mobilità. Intendiamo impiegare la ferrovia là dove è in grado di espri-



Stazione centrale di Zurigo digitale

La stazione centrale di Zurigo è uno dei nodi ferroviari più digitali d'Europa. Circa 1100 «beacon» di nuova generazione consentono una navigazione semplice e comoda attraverso la stazione, in combinazione con la app «La mia stazione». Ulteriori «Location Based Services» come un «servizio portineria» digitale tramite Messenger saranno via via lanciati all'interno di questa app.

Nuovi treni a lunga percorrenza

I nuovi treni biplano per l'asse est-ovest offrono grande comfort e circa 1300 posti a sedere – molti più che in passato. Il più grande approvvigionamento di materiale rotabile nella storia delle FFS comprende 62 treni biplano per CHF 1,9 mia. Il fornitore Bombardier sta facendo il possibile per ottenere l'omologazione entro la fine del 2017. Le FFS impiegheranno inizialmente i treni nella fase di esercizio mirato, vale a dire per il trasporto di clienti ma senza essere inseriti stabilmente nell'orario.

Rinnovo/ampliamento della stazione di Berna

Entro il 2025 le FFS e la RBS (traffico regionale Berna-Soletta) realizzeranno due grandi progetti: la nuova stazione RBS e il nuovo sottopassaggio con nuovi accessi alla stazione FFS. Per gli impianti aperti al pubblico le FFS investiranno circa CHF 345 mio. In una seconda fase di ampliamento che durerà fino al 2035, le FFS intendono ampliare lateralmente la stazione FFS. Entro il 2035 le FFS potenzieranno così l'offerta per il traffico regionale e a lunga percorrenza.

Mobilità del futuro: le sfide.

Le esigenze dei clienti e le abitudini di mobilità stanno cambiando

In futuro sarà più importante che mai riuscire ad anticipare tempestivamente queste esigenze. I clienti vogliono soluzioni di trasporto combinate da porta a porta.

La concorrenza intermodale è in crescita

Riguardo ai vantaggi competitivi della ferrovia (sicurezza, capacità, sostenibilità, flessibilità) altri vettori di trasporto riguadagneranno terreno. La digitalizzazione aumenta la trasparenza e le possibilità di scelta per i clienti.

Aumentano i costi del sistema ferroviario

I crescenti costi di manutenzione, gli ampi vincoli e requisiti, gli elevati costi strutturali, i costosi ampliamenti dell'infrastruttura e i cospicui investimenti fanno salire i costi globali del sistema ferroviario. Altri sistemi di trasporto prevedono invece un potenziale di risparmio fino al 50 per cento.

Sfruttare strada e rotaia in modo più efficiente

Le nuove tecnologie consentono uno sfruttamento più efficiente dei trasporti sia su strada che su rotaia. 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 nelle città. Il presupposto a tal fine è una pianificazione armonizzata delle capacità di trasporto su strada e su rotaia.

Le nuove tecnologie accelerano gli sviluppi

Nella catena della mobilità stanno emergendo nuovi elementi e fornitori, quali autobus a lunga percorrenza e veicoli autonomi, che inaspriscono la concorrenza intermodale. I veicoli autonomi hanno il potenziale per diventare un trasporto individuale pubblico e colmare la lacuna dei trasporti pubblici sul primo e sull'ultimo miglio. Il traffico merci sarà sempre più esposto alla concorrenza di offerte flessibili ed ecologiche su strada.

I requisiti normativi e legati alla progettazione del territorio aumentano

Le FFS in quanto azienda parastatale devono soddisfare numerosi standard che contribuiscono ad aumentare i costi. Relativamente alla protezione dei dati, le FFS devono rispettare norme più severe rispetto agli operatori privati che rappresentano la potenziale concorrenza futura.

Le risorse pubbliche si fanno più esigue

La Confederazione e i Cantoni sono sottoposti a una forte pressione finalizzata al risparmio. Le spese tendenzialmente in crescita per i trasporti pubblici sono sempre più in concorrenza con quelle per la sicurezza sociale, la formazione ecc. I poteri pubblici si attendono quindi dalle FFS sempre maggiori risparmi e guadagni di efficienza sulle offerte ordinate. Per i trasporti pubblici, questo comporta una maggiore partecipazione finanziaria da parte degli utenti.

mere al meglio i suoi punti di forza tradizionali – il trasporto rapido di elevate quantità di merci e persone su superfici limitate nei centri ad alta concentrazione abitativa, negli agglomerati e tra i principali centri della Svizzera, lontano dagli ingorghi stradali. E vogliamo continuare a svilupparla per renderla il più possibile idonea ad affrontare i futuri

cambiamenti nella mobilità. Riguardo al rapporto prezzo/prestazione, il nostro intento è di continuare a essere un mezzo di trasporto interessante. Abbiamo, quindi, lanciato il programma «RailFit20/30» in corso di attuazione. In altre parole vogliamo fare di più con meno risorse – e farlo anche in modo più intelligente: con il più grande programma di efficienza della Svizzera prepareremo le FFS alle sfide del futuro. Infatti, la pressione della concorrenza nel mercato della mobilità sta aumentando. Nel contempo la trasformazione digitale assicura una maggiore trasparenza sulle offerte e spiana la strada all'ingresso di nuovi operatori di mobilità. La digitalizzazione funge inoltre da catalizzatore, nel senso che accelera gli sviluppi in atto nei mercati, presso i clienti e a livello tecnologico, imponendo di riflesso anche a noi un ritmo di sviluppo più elevato. Altri sistemi di trasporto stanno recuperando terreno in relazione ai vantaggi per l'ambiente, mentre i costi globali del sistema ferrovia aumentano.

«RailFit20/30» è la nostra ricetta per porvi rimedio. Vogliamo infatti ridurre i costi globali del sistema, mantenere i prezzi stabili e continuare ad essere una ferrovia economicamente sostenibile per clienti e committenti. La concorrenza tra diversi sistemi di trasporto non riguarda però soltanto i costi, bensì anche la qualità, il comfort e la sicurezza – tutti aspetti che intendiamo migliorare ulteriormente. Con circa 300 provvedimenti riusciremo a risparmiare CHF 1,2 mia – ma soltanto là dove i clienti non lo percepiscono.

«RailFit20/30» include anche un taglio di 1400 posti di lavoro, innanzitutto nell'amministrazione ma anche attraverso incrementi della produttività per es. nella gestione del traffico, nelle vendite o nelle professioni legate alla manovra. Tale riduzione dei posti dovrà avvenire con il minor impatto sociale possibile. Nonché, se possibile, mediante fluttuazioni naturali di personale e pensionamenti – nelle categorie professionali in questione, ogni anno cambiano posto 500 collaboratrici e collaboratori e ne vanno in pensione 1300. Nel contempo creeremo 200 nuovi posti nei settori personale dei treni e pulizia, per far fronte all'atteso aumento del traffico.

Puntare su innovazioni e investimenti mirati.

Gli esperti dei trasporti sono concordi: il forte aumento della domanda nei trasporti pubblici dovrebbe continuare anche in futuro. Nelle sue prospettive di traffico fino al 2040, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) prevede un aumento del 51 per cento nel traffico viaggiatori su rotaia e del 45 per cento nel traffico merci su rotaia. Dal punto di vista delle FFS è importante confrontarsi inoltre in maniera approfondita con gli effetti della trasformazione digitale, le mutate esigenze di mobilità, i nuovi operatori di mobilità e il quadro politico in continua evoluzione.

Per quanto concerne i mutamenti in atto nel mercato della mobilità, stiamo lavorando allo sviluppo di offerte di mobilità e di aree ferroviarie basate su diversi scenari, in quanto non sappiamo esattamente quali sviluppi aspettarci e con quali tempistiche. Già tre anni fa avevamo prospettato l'ingresso nel mercato degli autobus a lunga percorrenza e oggi sono realtà. Ora si parla addirittura di linee nazionali di autobus a lunga percorrenza. Da tempo ci occupiamo delle possibili ripercussioni dei veicoli autonomi sulle catene della mobilità e riteniamo che questi cambieranno radicalmente il trasporto sia su strada sia su rotaia. Tali veicoli dispongono infatti del potenziale per coprire il primo e l'ultimo miglio trasformandosi in una forma di trasporto individuale pubblico. Resta ancora da vedere in quale momento preciso e in che misura i veicoli autonomi entreranno nel mercato della mobilità.

Allo stato attuale una cosa è però certa: la rete ferroviaria presenta problemi di capacità che devono essere risolti, in particolare nella zona di Zurigo e nell'Arco lema-

Sfruttiamo in maniera coerente le opportunità offerte dalla svolta digitale e dalle nuove tecnologie.

nico come anche nel traffico merci. Con la fase di ampliamento (FA) 2030/35 del PROSSIF la Confederazione e le FFS intendono ampliare l'infrastruttura ferroviaria in modo redditizio e orientato alla clientela. Dal punto di vista delle FFS si dovranno prediligere i progetti in grado di eliminare le criticità per i clienti. Si dovrà inoltre dare la priorità a progetti che presentano un buon rapporto costi-benefici e che risultano sostenibili a livello finanziario nel lungo periodo. Gli interventi di potenziamento dovrebbero essere focalizzati lì dove la ferrovia offre i maggiori vantaggi a confronto con altri sistemi di trasporto come le auto o gli autobus a lunga percorrenza e dovrebbero anche essere in grado di sostenere i cambiamenti nelle catene della mobilità per merci e persone. Dal 2016 al 2020 saranno investiti oltre CHF 22 mia in materiale rotabile, infrastruttura, nonché in nuove offerte e servizi. Gli investimenti delle FFS sono finalizzati soprattutto al miglioramento di sostenibilità, puntualità, sicurezza e qualità dei servizi.

Organizzare il viaggio per i clienti da porta a porta.

Da porta a porta con le FFS

Le FFS supportano i clienti affinché possano organizzare e prenotare il loro viaggio da porta a porta e interfacciandosi con un unico operatore. Già oggi le FFS ricoprono un ruolo importante come fornitore di servizi di mobilità digitali, personalizzati e affidabili. Tale posizione centrale nella catena logistica e della mobilità dev'essere ulteriormente rafforzata - attraverso la collaborazione con il settore dei trasporti pubblici e i partner. Esempi in tal senso sono «Green Class FFS», l'innovativa offerta combinata per l'intera catena della mobilità, oppure gli shuttle autonomi (senza conducente) che circoleranno a Zugo a partire dall'estate.



App per la mobilità integrata

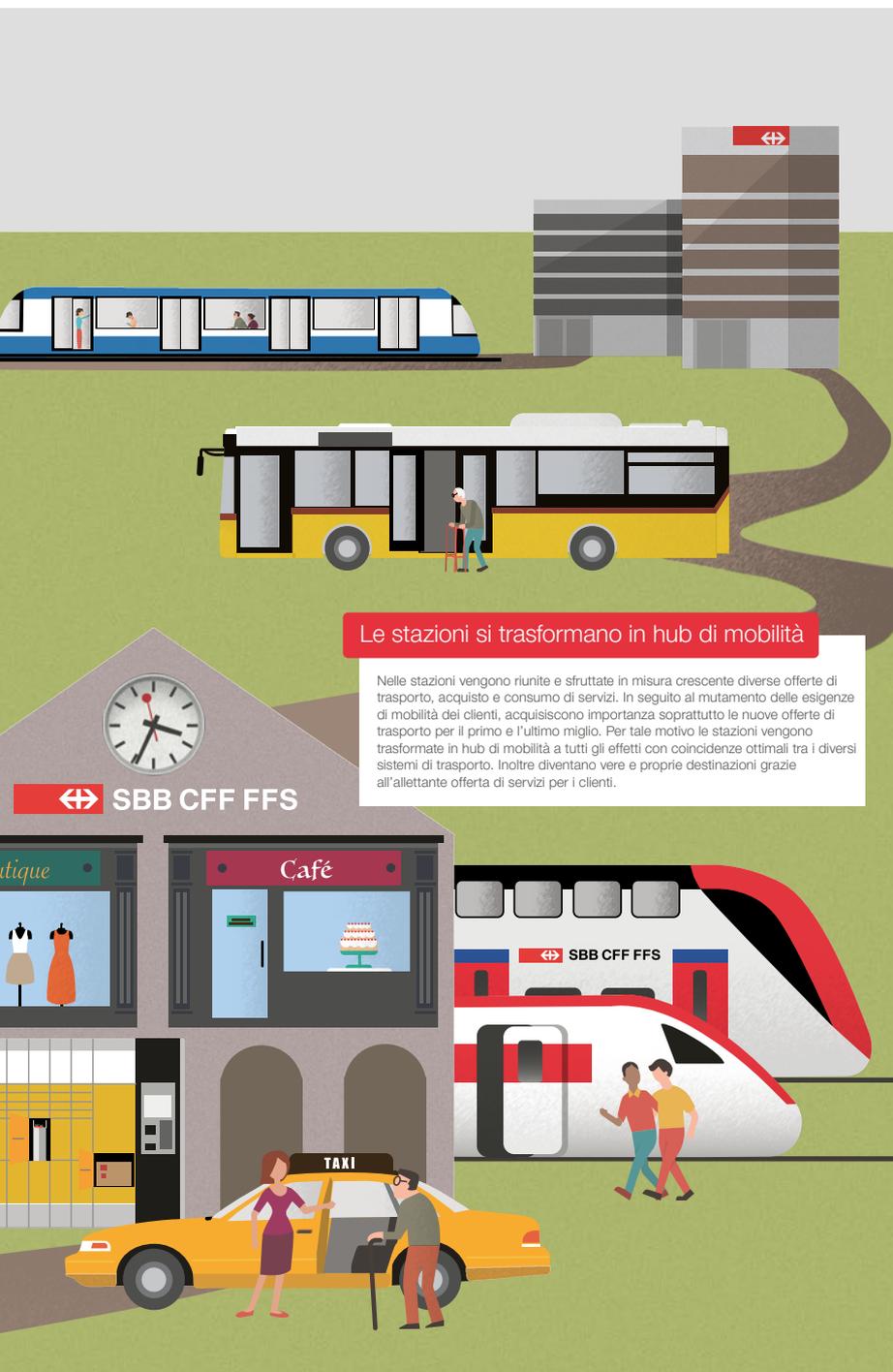
Mobile FFS, l'applicazione mobile per l'orario e lo sportello biglietti, è in continua evoluzione. Nel primo trimestre 2017, le FFS introducono un sistema di riconoscimento vocale con un orario «parlante» e un assistente vocale in grado di fornire ulteriori informazioni. La nuova app FFS «Buon viaggio» consente ai clienti di confrontare, combinare e prenotare un viaggio con diversi mezzi di trasporto. Nei prossimi mesi si aggiungeranno ad esempio anche servizi taxi come eventualmente Uber.



Inoltre, aumentiamo la praticità per i clienti ampliando i punti di cambio fisici, sviluppando le aree ferroviarie e trasformando le stazioni in vere e proprie destinazioni con un'interessante offerta di servizi.

Le innovazioni sono fondamentali al fine di soddisfare le future esigenze dei clienti. Esse sono importanti per poter resistere nei mercati in perenne mutamento. Portare avanti le innovazioni significa anche essere un'azienda agile. Abbiamo il coraggio di sperimentare le novità in collaborazione con i clienti, ma anche di bloccarle se non dovessero affermarsi.

Sfruttiamo in maniera coerente le opportunità offerte dalla trasformazione digitale e dalle nuove tecnologie, per es. con carri merci intelligenti, la stazione digitale, Mobile FFS o l'app Buon viaggio. In quest'ottica nel 2017 rafforzeremo il nostro management dell'innovazione e formeremo un team centrale Innovazione per tutto il Gruppo. Per



poter organizzare le catene di viaggio di domani occorre un modo di procedere esplorativo, risoluto e rapido. Ci vogliono inoltre coraggio e la capacità di adeguarsi in modo coerente quando i piani non coincidono più con la realtà (per es. fasi di ampliamento, circa ogni cinque anni).

Puntiamo anche sulle innovazioni per sfruttare l'infrastruttura in modo più intelligente ed efficiente. La digitalizzazione e le automazioni schiudono infatti anche qui nuove opportunità. Le nostre vie di comunicazione presentano enormi potenziali che possiamo sfruttare collettivamente, insieme al settore dei trasporti pubblici e approfittando della posizione della Svizzera quale polo di ricerca, sviluppo, formazione e industriale. Con il PROSSIF FA 2030/35, le FFS intendono per esempio combinare i punti di forza della ferrovia con il potenziale offerto dalle nuove tecnologie. Queste ultime consentono alle FFS di gestire l'esercizio ferroviario in modo più sicuro e affidabile. Partiamo dal presupposto che la capacità delle tracce presenta un margine di miglioramento fino al 30 per cento. A tal fine, promuoviamo l'automazione della pianificazione dell'orario, dell'esercizio ferroviario e della guida dei treni e studiamo la possibilità di introdurre treni a guida autonoma. Inoltre, le FFS stanno progettando un nuovo apparecchio centrale digitale che consente di ridurre la quantità e la varietà di impianti di sicurezza, con un considerevole risparmio in termini di costi.

In qualità di interessante partner di sviluppo, intendiamo sfruttare il potenziale delle aree ferroviarie e dell'infrastruttura con prospettive generali regionali. In collaborazione con i Cantoni colleghiamo offerta, infrastruttura e sviluppi delle aree ferroviarie e ottimizziamo la creazione di valore per i clienti e i partner interessati. Entro il 2018 dovranno essere elaborate prospettive generali per la pianificazione del territorio in Svizzera occidentale, Mittelland, Svizzera centrale, Svizzera orientale e a Zurigo. Sono già state firmate le prospettive generali per Berna, Vallese, Basilea, Svizzera centrale e Ticino. Nel 2017 l'attenzione sarà rivolta allo sviluppo dei nodi ferroviari di Basilea e Lucerna, come anche alla concretizzazione della prospettiva generale «Ticino» che include le officine di Bellinzona.

Lo stato di salute imprenditoriale delle FFS è determinante nell'ottica delle future fasi di ampliamento. Se vogliamo rendere la mobilità intelligente con le nuove tecnologie e la digitalizzazione, dobbiamo anche diventare più semplici e intelligenti come azienda. Dobbiamo quindi semplificare i nostri processi, ma anche le prestazioni per la clientela. Questo è un pilastro fondamentale della strategia 2020 delle FFS.

Aumentare i ricavi e lo sfruttamento della rete.

Intendiamo affrontare la crescita della mobilità non da ultimo con uno sfruttamento più efficiente della rete ferroviaria. Per tale motivo le FFS stanno adottando misure volte a garantire un'occupazione dei treni meglio distribuita nell'arco della giornata. Ne sono un esempio i biglietti risparmio o le prenotazioni anticipate nel traffico di carri completi presso Cargo. L'occupazione media nel traffico viaggiatori si attesta oggi attorno al 30 per cento. Nelle ore di punta arriva però a volte a superare il 100 per cento. Con l'iniziativa «Work Smart», le FFS promuovono le forme di lavoro flessibile in collaborazione con altre imprese svizzere. Nell'ambito di una cooperazione, la scuola universitaria di Lucerna ha per esempio organizzato le ore di lezione presso il campus Rotkreuz in maniera tale che gli studenti non debbano spostarsi nelle ore di punta. Le prime misure si stanno già rivelando efficaci: come nel 2015, anche nel 2016 l'aumento più consistente della domanda nel traffico a lunga percorrenza ha interessato le ore marginali anziché gli orari di punta.

Organizzare la catena della mobilità per i clienti.

Sempre più i clienti vogliono una mobilità combinata. Ciò offre alle FFS l'opportunità di organizzare l'intera catena della mobilità come un servizio semplice. In altre parole sviluppiamo un servizio da porta a porta lineare e su misura in collaborazione con partner e con il settore dei trasporti pubblici. Nel traffico merci continueremo per esempio a sviluppare il trasporto combinato e rafforzeremo la collaborazione con Hupac. Con il test di mercato «Green Class FFS» abbiamo elaborato un'offerta per il traffico viaggiatori che combina i vantaggi di strada e rotaia e che non ha uguali a livello mondiale. Il progetto della durata di un anno viene seguito per gli aspetti scientifici dal Politecnico federale di Zurigo. Grazie all'auto elettrica BMW i3 e allo SwissPass con abbonamento generale di prima classe nonché ai servizi di sharing Mobility e PubliBike, «Green Class FFS» associa il trasporto individuale motorizzato ecologico alle offerte dei trasporti pubblici. L'offerta comprende anche un abbonamento annuale a P+Rail e una WallBox (montaggio incluso) al proprio domicilio per la ricarica dell'auto elettrica. Sul fronte treni avvieremo nel primo semestre del 2017 un progetto pilota con shuttle autonomi (senza conducente). Questi circoleranno su un'area definita tra la stazione e la V-Zug Immobilien AG e mostreranno come potrebbe essere organizzata la mobilità urbana in una smart city integrata. La speranza è che il test di mercato ci consenta di ottenere informazioni preziose per poter immettere sul mercato prodotti simili.

—
 Sempre più i clienti
 vogliono una mobilità
 combinata.
 —

Le FFS occupano una posizione dominante nella competizione per l'organizzazione delle catene della mobilità per la nostra clientela. La nostra intenzione non è però quella di tagliare fuori i nuovi sistemi di trasporto, bensì di integrarli nelle catene della mobilità nella misura in cui questi soddisfano un'esigenza dei clienti. Il tutto per riuscire a offrire alla nostra clientela servizi di mobilità quanto più completi possibile. Così, per esempio, sosteniamo il settore dei taxi nello sviluppo di una app per le prenotazioni che dovrà essere integrata nella nostra app Buon viaggio. Stiamo inoltre verificando l'integrazione di Uber, a patto che l'impresa si attenga alle disposizioni di legge vigenti.

Rafforzare la cultura dirigenziale e delle prestazioni.

La base del nostro cammino verso la mobilità del futuro è rappresentata dal nostro organico di 33 000 collaboratrici e collaboratori. È grazie a loro che la Svizzera può contare su una ferrovia forte, oggi e in futuro. Ci orientiamo ai punti di forza del passato, ancora presenti nei nostri geni: pionierismo, affidabilità e passione («fuoco sacro»). Quest'ultimo si manifesta nella capacità del personale di dare il meglio di sé anche in tempi di intenso cambiamento. Intendiamo rafforzare ulteriormente la cultura dirigenziale e delle prestazioni in seno alla nostra azienda. Una cultura che promuove ed esige la fornitura di prestazioni. Assicurando una gestione coerente, un comportamento esemplare, una collaborazione trasversale e competenze orientate al futuro, abbiamo creato energie positive per ottenere risultati eccellenti. L'incremento della motivazione del personale rappresenta la base culturale necessaria a tal fine, in linea con i nostri valori per un'azienda ambiziosa, responsabile, dinamica, appassionata e rispettosa.

Le FFS continueranno a essere in grado di affrontare il futuro soltanto se potranno avvalersi di collaboratrici e collaboratori competenti. In questi tempi di cambiamento, le professioni si trasformano sempre più rapidamente ed è necessario riconoscere per tempo i mutamenti. In futuro saranno maggiormente richieste forme di apprendimento e di collaborazione più flessibili e agilità da parte del personale. Proprio a questo mira il nostro nuovo programma «Fit4Future», con il quale intendiamo abilitare le collaboratrici

e i collaboratori per la mobilità del futuro. «Fit4Future» offre corsi di formazione continua, trasmette nuove competenze e punta su nuove forme di apprendimento e di lavoro. Per noi è un requisito imprescindibile trattare il personale con senso di responsabilità.

Abbiamo bisogno di condizioni quadro affidabili per la mobilità del futuro.

Oggi abbiamo l'opportunità di scrivere un nuovo capitolo nella storia della ferrovia svizzera. A tal fine sono essenziali condizioni quadro affidabili, un finanziamento garantito (cfr. grafico informativo sui flussi finanziari) e la possibilità di combattere ad armi pari con gli operatori di mobilità concorrenti. Con la convenzione sulle prestazioni 2017-2020 è stato compiuto un passo importante in questa direzione. Rifiutando l'iniziativa sul servizio pubblico, gli elettori ci hanno espresso la loro fiducia, incoraggiandoci a conti-

nuare sulla strada imboccata. Migliorare ulteriormente le FFS a favore della clientela è per noi un preciso impegno. Per il traffico regionale, alla fine del 2016 il Consiglio federale ha proposto per la prima volta al Parlamento un credito quadriennale che migliora sensibilmente la sicurezza della pianificazione per tutti i partner.

Nella concorrenza intermodale ci impegniamo affinché siano applicati gli stessi requisiti a tutti i vettori di mobilità. A tal fine dobbiamo assumere un atteggiamento di apertura nei confronti dei nuovi operatori, com'è avvenuto con gli autobus a lunga percorrenza, ove questi siano in grado di fornire buone prestazioni per la clientela. Un aspetto ancora troppo poco considerato è la

questione degli effetti a lungo termine degli autobus a lunga percorrenza sulle infrastrutture esistenti, per esempio sulle linee del traffico regionale non sfruttate in modo ottimale. Le FFS non vedono la concorrenza come una minaccia. Si stanno preparando grazie a «RailFit20/30», prendono lo sviluppo sul serio e lo perseguono con attenzione. Gli offerenti devono combattere ad armi pari sul fronte sia nazionale sia internazionale per quanto riguarda le condizioni lavorative, i diritti dei passeggeri, la sicurezza o la legge sui disabili.

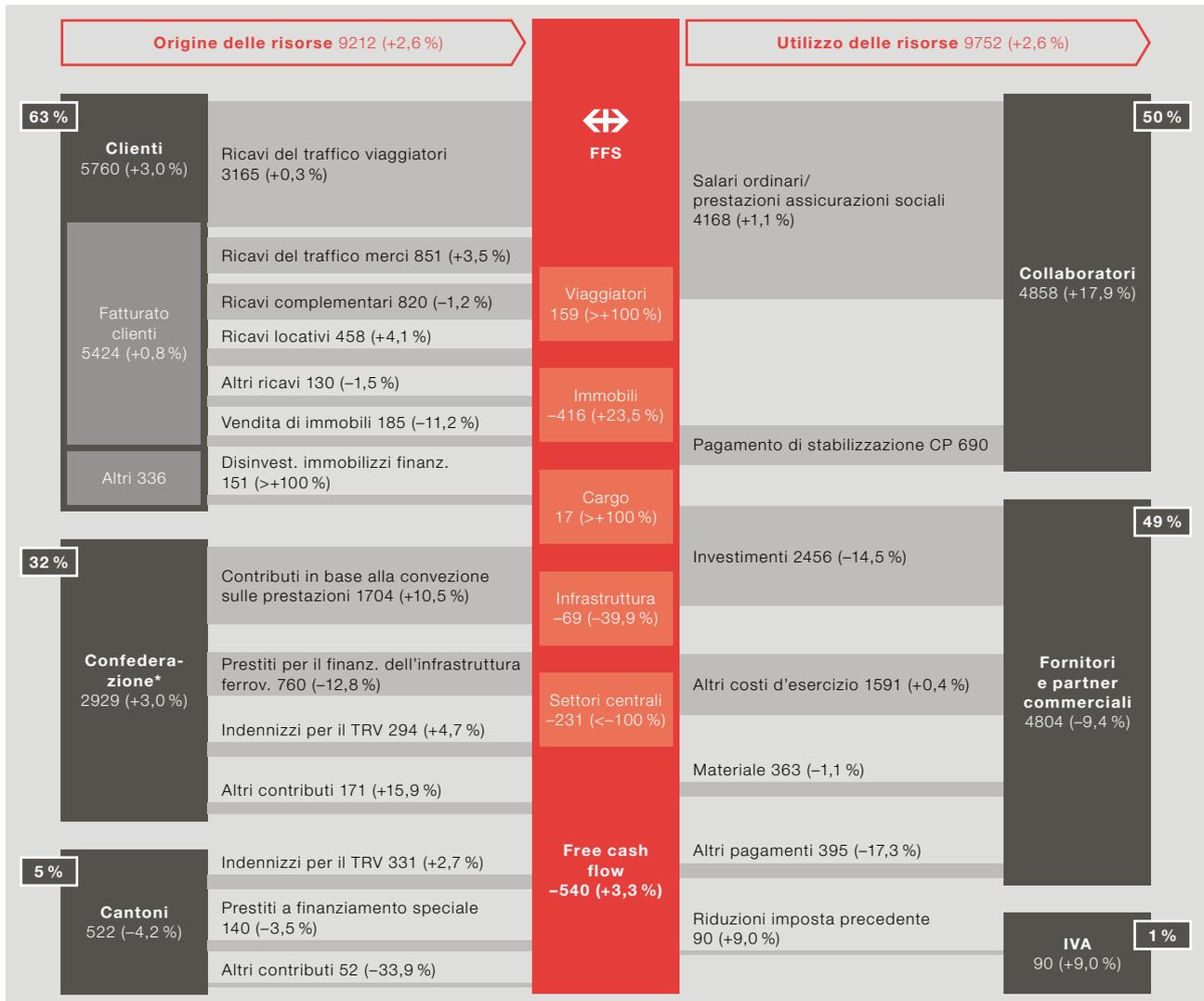
Contribuiamo a preparare la strada affinché le opportunità offerte dalla digitalizzazione possano essere sfruttate per la clientela e per la ferrovia. Per esempio, è necessario stabilire in tempi rapidi certezze sul piano giuridico per il settore dei trasporti pubblici, affinché i modelli di business esistenti (SwissPass) e futuri (integratore di mobilità) come anche il processo di controllo dei biglietti possano essere implementati su una chiara base legale in materia di protezione dei dati. Continuiamo a impegnarci per offerte competitive e un finanziamento affidabile nel traffico viaggiatori nazionale e regionale.

Nell'ottica di un ulteriore sviluppo del traffico a lunga percorrenza, siamo aperti a una soluzione multiferroviaria basata sul partenariato e ne stiamo discutendo con la Südostbahn. Siamo tuttavia convinti che una suddivisione tra più offerenti sia la via sbagliata, in quanto comporterebbe un sensibile incremento dei costi globali dei trasporti pubblici. Tali costi dovrebbero essere sostenuti dalla clientela, ma anche dai committenti Confederazione e Cantoni. Nel 2001 le FFS hanno stipulato un accordo con la BLS volto ad aumentare l'efficienza e a sfruttare le sinergie fra traffico regionale e a lunga percorrenza. Una concessione alla BLS per il traffico a lunga percorrenza sarebbe in contraddizione con tale accordo vigente. Le FFS avanzerebbero a loro volta proposte per il traffico della rete celere regionale, come anche in relazione alla futura gestione del traffico nella zona Berna-Vallese. La concessione per il traffico a lunga percorrenza è un sistema consolidato da decenni, studiato su misura per la nostra complessa e alta-

Oggi abbiamo l'opportunità di scrivere un nuovo capitolo nella storia della ferrovia svizzera.

Flussi finanziari 2016 delle FFS.

2016, tutte le indicazioni in mio di CHF, crescita rispetto al 2015



* Senza contributi a fondo perso per lo scavo della galleria e senza prestiti supplementari per la galleria di base del San Gottardo.

I clienti contribuiscono in massima parte ai ricavi delle FFS, tra l'altro con l'acquisto di biglietti nel traffico viaggiatori, ma anche con i ricavi locativi provenienti dalle stazioni e da altri immobili di proprietà delle FFS come pure prestazioni del traffico merci. Nel quadro della convenzione sulle prestazioni (CP), anche la Confederazione contribuisce finanziariamente all'esercizio e alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. Nel traffico regionale viaggiatori (TRV) l'offerta è ordinata dai poteri pubblici (Confederazione e Cantoni). I costi che non sono coperti dai viaggiatori vengono rimborsati sotto forma di indennizzi. Nel complesso il 37 per cento dei finanziamenti sono pubblici (32 per cento Confederazione, 5 per cento Cantoni).

Le principali voci relative ai costi riguardano i salari e le assicurazioni sociali per il personale. Le FFS pagano inoltre fornitori e partner commerciali per materiali e servizi e versano tributi per l'imposta sul valore aggiunto. Dato che nel 2016 le FFS hanno speso più di quanto abbiano incassato, si è generato un free cash flow negativo pari a CHF -540 mio.

mente sfruttata rete a traffico misto, che nel contesto europeo ha il carattere di una «rete celere regionale svizzera» chiusa. In particolare, tale sistema accuratamente calibrato tiene conto anche nel migliore dei modi delle esigenze dei Cantoni e delle regioni.

In ambito internazionale, nel quadro dell'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo abbiamo coordinato e siglato il programma di Lugano con le ferrovie europee in occasione del CEO Summit. Tale programma definisce campi d'azione quali l'esercizio ferroviario automatizzato, la puntualità sull'asse nord-sud o la lettera di vet-

tura elettronica, oltre ad armonizzare le attività concernenti il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario dell'UE. Si dovranno migliorare in particolare le coincidenze all'interno dell'Europa. Le ferrovie dovranno sfruttare la trasformazione digitale e armonizzare tra loro i sistemi di ticketing. I clienti dovranno poter contare sul fatto che i loro dati siano protetti. Le ferrovie intendono, però, scambiarsi apertamente i dati tecnici e armonizzare gli standard al fine di semplificare le procedure e ridurre i costi. Sarà così possibile sfruttare le opportunità della ferrovia integrata. Il programma di Lugano costituisce parte integrante delle priorità della Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società d'infrastruttura (CER) e dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) in Europa e sarà portato avanti e attuato in tale contesto.

Gli sviluppi tecnologici come la digitalizzazione ci permetteranno di compiere progressi nel dare forma alla mobilità del futuro. La consulenza e il contatto personale con il cliente continueranno a giocare per noi un ruolo importante. Daremo quindi forma alla mobilità del futuro in maniera digitale e personale. Le FFS sono e rimangono un fattore determinante per il funzionamento dell'economia svizzera, come anche per garantire la mobilità delle persone e la possibilità di viaggiare senza ostacoli fino a un'età avanzata. Siamo pronti a svolgere tale ruolo anche in futuro: con «swissness», efficienza, cortesia verso i clienti, affidabilità, sicurezza e con soluzioni di mobilità moderne e attente alle esigenze dei clienti, oggi e domani.

Il 2016 è stato uno degli anni più emozionanti e costellati di successi nella storia delle FFS: questo ci permette di guardare con fiducia al futuro. Abbiamo sei milioni e mezzo di clienti e abbiamo portato a destinazione più di un milione di viaggiatori al giorno. Siamo lieti di poter contare sulla fiducia dei clienti anche in tempi di cambiamenti. A loro va pertanto il nostro sentito ringraziamento. Grazie alle loro collaboratrici e ai loro collaboratori, le FFS forniscono ogni giorno un servizio eccellente che viene apprezzato. Per noi rimane comunque fondamentale imparare da ogni singolo errore che può verificarsi in un'azienda così grande e migliorare ulteriormente per la nostra clientela. Il nostro grazie va anche alla popolazione svizzera, come pure alla Confederazione e ai Cantoni, per le prestazioni di trasporto ordinate, i contributi all'esercizio e alla manutenzione e i progetti di ampliamento. In particolare ringraziamo tutto il personale, 33 000 collaboratrici e collaboratori che forniscono ogni giorno servizi di alto livello per i nostri clienti. Con il loro sostegno potremo continuare a scrivere anche in futuro la storia di successo delle FFS che dura ormai da più di un secolo.



Monika Ribar
Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS SA



Andreas Meyer
CEO FFS SA

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 (2016) e allo Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2016). 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 (pag. 120). 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 l'articolo 7 capoverso 3 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 al 31 dicembre 2016 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 autorizza all'esercizio di un diritto di voto nell'assemblea generale. Oltre a quelle previste nell'articolo 7 capoverso 3 LFFS non esistono restrizioni di trasmissibilità previste dalla legge o dallo statuto.

Organigramma (31 dicembre 2016).

G4-34

Direzione del Gruppo

Consiglio d'amministrazione
Monika Ribar, presidente del Consiglio d'amministrazione

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 dal 1. 1. 2017 Christoph Hammer	Markus Jordi	Peter Kummer	Kathrin Amacker
Traffico Regioni	Portfolio Management	Vendita Produzione	Orario e design della rete	Corporate Accounting	Politica del personale	Centro soluzioni Viaggiatori	Comunicazione integrata
Operating Gestione del traffico	Development Gestione Diritti immobiliari	Asset Management Finanze	Impianti e tecnologia Progetti Manutenzione	Corporate Controlling Treasury	Formazione FFS Quadri superiori e settori centrali	Centro soluzioni Infrastruttura Cargo, Settori centrali, ICT Workplace	Viaggiatori Immobili FFS Cargo
Distribuzione e servizi	RailClean Finanze	Human Resources	Esercizio	Gestione dei processi e progetti	Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali	Centro soluzioni centrali, ICT Workplace	Infrastruttura Public Affairs e regolamenta- zione
Finanze	Human Resources	Sviluppo dell'azienda	Acquisti, Supply Chain e produzione	Management delle assicurazioni	Shared Service Center	Finanze, HR, Immobili	Strategia, marketing e sostenibilità
Sviluppo dell'azienda	Marketing e comunicazione	Qualità, sicurezza e ambiente	Energia	Corporate Risk Management	Sviluppo dell'azienda	Software Engineering	Strategia, architettura e qualità
Sicurezza pubblica	Diritto, compliance e acquisti		Finanze	Human Resources	Culture e Leadership	Operations Management	Gestione ed esperienza della marca
	Qualità e sicurezza		Sviluppo dell'azienda	Shared Service Organisation		Strategia, architettura e qualità	Customer Experience
			Rischio, sicurezza, qualità e ambiente	Change Management Supply Chain Management		Security e management dei rischi	

Sicurezza
e qualità

Sviluppo
dell'azien-
da

Diritto e
compliance

altri Settori centrali

Consiglio d'amministrazione.

Al 31 dicembre 2016 il Consiglio d'amministrazione della FFS SA risultava composto da nove membri. Il Consiglio d'amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici, riferisce al Consiglio federale in merito al loro raggiungimento e mette a disposizione di quest'ultimo le informazioni necessarie per la verifica. Al Consiglio d'amministrazione spettano inoltre i compiti intrasmissibili e inalienabili ad esso attribuiti dal Codice delle obbligazioni (CO) come anche dalla legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS).

Membri del Consiglio d'amministrazione.

G4-38 → G4-39

I membri non intrattengono relazioni d'affari di sorta con le FFS e con le loro società e negli ultimi quattro anni non hanno svolto ruoli esecutivi in seno al Gruppo FFS. Ai sensi della LFFS, il personale ha diritto a una rappresentanza adeguata in seno al Consiglio d'amministrazione. Questa è stata garantita anche nel 2016 da Andrea Hämmerle e Daniel Trolliet.

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio d'amministrazione al 31 dicembre 2016, 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 sostanziali in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse importanti nonché funzioni ufficiali e mandati politici.



Monika Ribar (1959, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 15 giugno 2016, membro dal 2014, lic. oec., presidente del comitato Rischi e compliance e del comitato Presidenza/Gruppi d'interesse, membro del comitato Esame, del comitato Personale e organizzazione e del comitato Infrastruttura.

Principali mandati: Sika SA, Baar, membro del consiglio d'amministrazione, presidente del comitato di audit | Chain IQ Group AG, Zurigo, membro del consiglio d'amministrazione | Lufthansa AG, Francoforte, membro del consiglio d'amministrazione.



Peter Siegenthaler (1948, CH)

Vicepresidente dal 15 giugno 2016, membro dal 2010, lic. rer. pol., presidente del comitato Esame, membro del comitato Presidenza/Gruppi d'interesse.

Principali mandati: Berner Kantonalbank AG, membro del consiglio d'amministrazione | Pro Helvetia, membro del consiglio di fondazione.



Erich Ammann (1957, CH)

Membro dal 15 giugno 2016, economista aziendale SSQEA, CFO e membro della direzione del Gruppo Schindler. Membro del comitato Esame.

Principali mandati: Ascensori Schindler SA, Ebikon, presidente del consiglio d'amministrazione.



Andrea Hämmerle (1946, CH), rappresentante del personale
Membro dal 2012, dott. iur., ex consigliere nazionale, membro del comitato Personale e organizzazione.
Principali mandati: Associazione Pro Origen (Festival Culturale Origen), presidente.



Beat Schwab (1966, CH)
Membro dal 15 giugno 2016, dott. rer. pol., Global Head Real Estate Investment Management di Credit Suisse SA, membro del comitato Esame.
Principali mandati: Zug Estates Holding SA, Zugo, membro del consiglio d'amministrazione | Wincasa AG, Winterthur, membro del consiglio d'amministrazione | Varia US Properties SA, Zugo, membro del consiglio d'amministrazione | Swiss Funds & Asset Management Association (SFAMA), commissione speciale Immobili | Credit Suisse Asset Management Immobilien Kapitalanlagegesellschaft mbH, Germania, presidente del consiglio di vigilanza.



Georg Kasperkovitz (1966, A)
Membro dal 15 giugno 2016, dott. tecn., MBA, direttore finanziario dell'unità Consumer Packaging di Mondi Consumer Packaging AG e procuratore di Mondi AG. Membro del comitato Infrastruttura.
Nessun mandato rilevante.



Daniel Trolliet (1954, CH), rappresentante del personale
Membro dal 2011, membro del comitato Personale e organizzazione e del comitato Rischi e compliance.
Principali mandati: Fondazione Général Henri Guisan, membro del consiglio di fondazione | Gran Consiglio del Cantone di Vaud, membro.



Alexandra Post Quillet (1967, CH)
Membro dal 2012, lic. oec., co-titolare di Crescendo Marketing Unternehmensberatung. Presidente del comitato Personale e organizzazione, membro del comitato Rischi e compliance.
Principali mandati: HUG AG, Malters, membro del consiglio d'amministrazione | Schenk SA, Rolle, membro | Università di Losanna, membro del consiglio di fondazione.



Pierre-Alain Urech (1955, CH)
Membro dal 2015, CEO del Gruppo Romande Energie SA Morges, presidente del comitato Infrastruttura e membro del comitato Rischi e compliance.
Principali mandati: Romande Energie Commerce SA, Morges, presidente del consiglio d'amministrazione | Romande Energie Services SA, Morges, presidente | Forces Motrices

Hongrin-Léman S.A. (FMHL), Château-d'Oex, presidente | Forces Motrices de l'Avançon SA, Bex, presidente | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA, Bourg-Saint-Pierre, presidente | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Ollon, membro del consiglio d'amministrazione | 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.

G4-41

I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo dichiarano gli interessi ai quali sono legati secondo il principio dell'autodichiarazione. Uno speciale comitato, istituito dal Consiglio d'amministrazione (Presidenza/Gruppi d'interesse) e composto da Monika Ribar e Peter Siegenthaler, vigila affinché gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di ricsuazione 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 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 o creditori).

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. L'assemblea generale elegge il presidente del Consiglio d'amministrazione. Il Consiglio d'amministrazione si organizza altrimenti da sé. 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 2017.

Organizzazione interna.

G4-36

G4-44

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 2016 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto otto sedute ordinarie e 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 e compliance (due riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Infrastruttura (quattro riunioni nell'anno d'esercizio) e il comitato Presidenza/Gruppi d'interesse (una riunione nell'anno d'esercizio). La presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentata 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 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 dell'ufficio di revisione interno ed esterno. Il responsabile della Revisione interna partecipa alle riunioni del comitato Esame.

Il comitato Rischi e compliance 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

responsabile della Revisione interna e la responsabile del Corporate Risk Management partecipano alle riunioni del comitato Rischi e compliance.

Il comitato Personale e organizzazione tratta le questioni legate al Consiglio d'amministrazione strettamente correlate alla nomina o alla revoca di membri della Direzione del Gruppo nonché alla loro retribuzione (incluse le condizioni d'impiego e il versamento delle componenti salariali legate alla prestazione). Inoltre si occupa 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.

Il comitato Presidenza/Gruppi d'interesse si occupa delle relazioni d'interesse dichiarate dei membri del Consiglio d'amministrazione delle FFS. Gestisce inoltre la procedura di dichiarazione per le relazioni d'interesse e monitora il rispetto del codice di condotta.

Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dalla 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 dell'articolo 12 capoverso 1 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, sono intrasmissibili e inalienabili e contempla tutte quelle decisioni che spettano di diritto al Consiglio d'amministrazione.

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

G4-48

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 CO;
- 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 alla 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 compliance 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 CO, 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 si riconoscono in 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 Servizio segnalazioni in materia di compliance o anche in forma anonima attraverso un sistema sicuro basato sul web. Con il Compliance Management System (CMS), le FFS garantiscono un'effettiva conformità alla legge e alle regolamentazioni.

Direzione del Gruppo.

Il Consiglio d'amministrazione ha trasferito la gestione aziendale alla Direzione del Gruppo, con riserva dei compiti intrasmissibili e inalienabili. La Direzione del Gruppo è composta da nove membri eletti dal Consiglio d'amministrazione. Questi sono responsabili della gestione operativa dell'unità organizzativa ad essi affidata. Il CEO rappresenta la Direzione del Gruppo dinanzi al Consiglio d'amministrazione.

Membri della Direzione del Gruppo.

G4-38

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione della Direzione del Gruppo al 31 dicembre 2016, 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.

Contratti di management.

Le FFS e le società del Gruppo non hanno concluso, al giorno di riferimento 31 dicembre 2016, 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.



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 di DB Personenverkehr GmbH e membro dell'Executive Board di Deutsche Bahn AG.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, presidente del consiglio d'amministrazione | Unione dei trasporti pubblici (UTP), membro della direzione | Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società d'infrastruttura (CER), vicepresidente del consiglio d'amministrazione | Institut für Systemisches Management und Public Governance (IMP-HSG), membro del comitato direttivo | Schweizerische Management Gesellschaft (SMG), membro della direzione.



Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Principali mandati: Svizzera Turismo, Zurigo, membro della direzione |

Consiglio del turismo del Cantone dei Grigioni, membro | Elvetino SA, Zurigo, presidente del consiglio d'amministrazione | öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG (öPVG), presidente | STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo, membro del consiglio d'amministrazione | LITRA, membro della direzione | CH-direct, presidente del comitato di direzione.



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.

Principali mandati: smeyers Holding AG, Emmen, membro | Grosse Schanze AG, Berna, membro | Elvetino SA, Zurigo, vicepresidente del consiglio d'amministrazione.



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 (Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA). Alle FFS dal 1987.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, membro del consiglio d'amministrazione | Hamburg Port Consulting (HPC), membro del consiglio di vigilanza | Xrail SA, Bruxelles, membro |

HUPAC Intermodal SA, incl. Termini SA, Chiasso, membro | HUPAC SA, Chiasso, membro | RAlpin AG, Olten, vicepresidente del consiglio d'amministrazione | SBB Cargo International AG, Olten, presidente del consiglio d'amministrazione | Förderverein Cargo sous terrain, membro del consiglio d'amministrazione | LITRA, membro della direzione.



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 vicedirettore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Principali mandati: BLS Netz AG, Berna, membro del consiglio d'amministrazione | LITRA, membro della

direzione | ÖBB-Infrastruktur AG, Vienna, membro del consiglio di vigilanza.



Peter Kummer (1965, CH)
Capo Informatica (dal 2010), lic. rer. pol. Alle FFS dal 2007. Prima responsabile architettura IT e strategia presso la Mobiliare Svizzera Società d'assicurazioni SA.

Nessun mandato rilevante.



Georg Radon (1958, CH)
CFO (dal 2008), Scuola superiore di economia e amministrazione di Zurigo (HWV), Swiss Certified Controller all'Istituto di economia aziendale di Zurigo e Advanced Management Program alla Harvard Business School di Boston. Da ultimo Group Chief Financial Officer e membro della direzione del Gruppo SR Technics a Zurigo Kloten.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, membro del consiglio d'amministrazione.



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.

Principali mandati: Museo Svizzero dei Trasporti e delle Comunicazioni, membro del comitato di direzione.



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.

Principali mandati: Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società d'infrastruttura (CER), membro del

gruppo dei direttori delle risorse umane | Unione svizzera degli imprenditori, membro.

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 si articola in un salario di base fisso, un premio orientato 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 gli 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.

Nel determinare le indennità per la Direzione del Gruppo, il Consiglio d'amministrazione tiene conto del rischio d'impresa, dell'estensione dell'ambito di responsabilità e dell'ordinanza della Confederazione sulla retribuzione dei quadri. Le indennità ricevute dai membri della Direzione del Gruppo FFS sono definite secondo criteri trasparenti, comprensibili e condivisi dal

Consiglio d'amministrazione delle FFS. Questi sono conformi al mercato, adeguati e corretti.

Il 23 novembre 2016 il Consiglio federale si è espresso in favore di un rafforzamento delle proprie possibilità di gestione nell'ambito della retribuzione dei quadri superiori nelle imprese e negli istituti vicini alla Confederazione. Ha quindi ordinato ai consigli d'amministrazione della Posta Svizzera SA, della FFS SA e di Skyguide SA di proporre un adattamento degli statuti al più tardi in occasione delle assemblee generali 2018. In tal modo si vuole attribuire all'assemblea generale la competenza per fissare anticipatamente ogni anno una soglia massima per l'importo complessivo degli onorari dell'organo direttivo superiore e della sua presidenza (a parte), nonché una soglia massima per l'importo complessivo della retribuzione della direzione aziendale. Gli statuti dovranno inoltre prevedere che la quota di salario variabile dei membri della direzione non possa superare il 50 per cento e che le prestazioni accessorie non possano superare il 10 per cento del salario di base fisso. L'importo massimo delle prestazioni accessorie sarà stabilito dal consiglio d'amministrazione nel rispetto di tale limite.

Il Consiglio d'amministrazione delle FFS recepirà tale decreto federale entro i termini stabiliti.

Indennità corrisposte agli ex membri.

Come nel 2015, 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.

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

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 consolidata del Gruppo, né tanto meno sono stati loro concessi prestiti, anticipi o crediti.

Massime indennità complessive.

L'indennità per la 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.

G4-51

Consiglio d'amministrazioneIn CHF **2016** 2015**Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione**

Onorari	835 416	810 834
Onorari/spese supplementari	100 170	98 226
Forfait per le spese	80 250	79 084
Abbonamento generale	76 600	77 653
Indennità complessiva	1 092 436	1 065 797

Presidente del Consiglio d'amministrazione

Onorario	243 750	225 000
Onorari/spese supplementari	22 640	26 129
Forfait per le spese	22 500	22 500
Abbonamento generale	7 666	8 830
Indennità complessiva	296 556	282 459

Vicepresidente

Onorario	90 000	90 000
Onorari/spese supplementari	7 500	16 493
Forfait per le spese	7 000	7 000
Abbonamento generale	8 890	8 823
Indennità complessiva	113 390	122 316

Gli altri sette membri del Consiglio d'amministrazione

Onorari	501 666	495 834
Onorari/spese supplementari	70 030	55 604
Forfait per le spese	50 750	49 584
Abbonamento generale	60 044	60 000
Indennità complessiva	682 490	661 022

Direzione del GruppoIn CHF **2016** 2015**Tutti i membri della Direzione del Gruppo**

Salario di base fisso	3 437 000	3 425 341
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	1 839 744	1 839 734
Forfait per le spese	178 800	178 800
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	300 000	300 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	71 044	81 924
Indennità complessiva	5 846 093	5 845 304

CEO

Salario di base fisso	600 000	593 333
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	336 270	336 270
Forfait per le spese	25 200	25 200
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	60 000	60 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	10 596	11 878
Indennità complessiva	1 051 571	1 046 186

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 SA 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 2016 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 082 500 (esercizio precedente CHF 1 088 000). Per le mansioni di consulenza attinenti alla contabilità, alle imposte, all'organizzazione e al management, Ernst & Young non ha ricevuto alcun onorario supplementare (2015: CHF 0).

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 fa il punto della collaborazione instaurata 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 CO. 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), gli statuti non prevedono 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.

Rapporto di sostenibilità.

Le FFS e la sostenibilità.

G4-1

«Offriamo ai nostri clienti soluzioni di trasporto semplici, sostenibili e sicure, nonché una mobilità da porta a porta con un buon rapporto prezzo/prestazione. Come ferrovia solida ed efficiente, siamo la colonna portante dei trasporti pubblici e della logistica che collegano la Svizzera. Come attrattivo partner per lo sviluppo, miglioriamo continuamente le nostre aree in modo sostenibile e innovativo. Le nostre stazioni si trasformano in hub di mobilità con un'interessante offerta di servizi. Vogliamo essere per i nostri clienti un fornitore di servizi di mobilità digitale, personale e affidabile e proporci come organizzatore unico di soluzioni complete di viaggio: con l'autobus dalla porta di casa fino alla rete celere regionale o al traffico a lunga percorrenza, e poi con veicoli elettrici autonomi o e-bike fino al luogo di destinazione. E ritorno. In questo modo diamo forma alla mobilità del futuro – semplice, personale, integrata. È così che contribuiamo ad accrescere la qualità della vita e la competitività della Svizzera e a promuoverne lo sviluppo sostenibile.»

Andreas Meyer, CEO FFS SA

La nostra idea di sostenibilità.

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.

G4-1

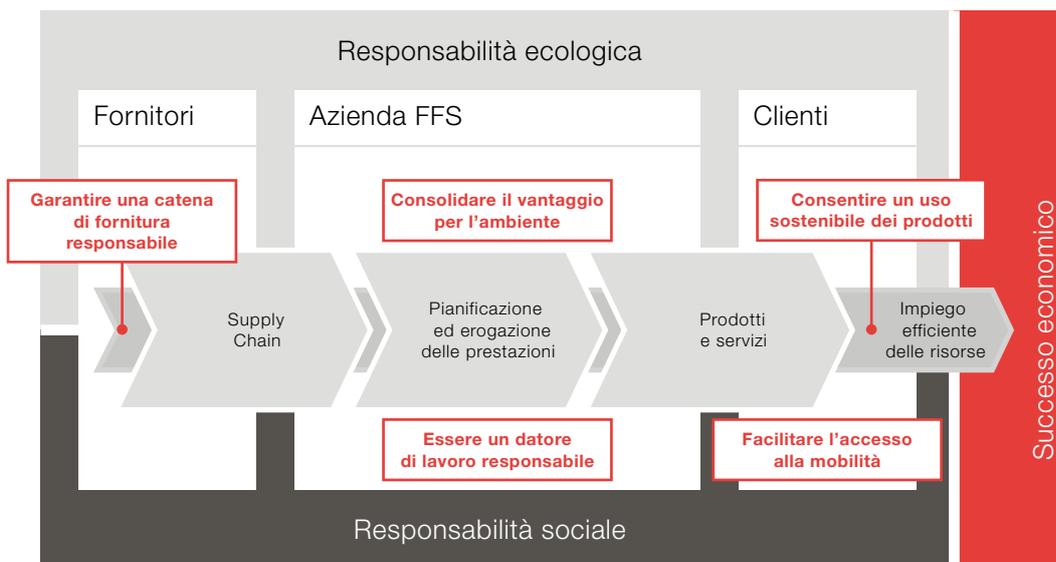
Per conservare il loro primato in materia di sostenibilità e diventare la prima scelta per le soluzioni di mobilità sostenibile in Svizzera, le FFS hanno definito insieme agli stakeholder interni 5 indirizzi strategici nati dalla loro idea di sostenibilità e da un forte orientamento alla creazione di 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 alla ferrovia	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.

- G4-2
- G4-27
- G4-37

Per elaborare la strategia di sostenibilità 2014-2016 le FFS hanno condotto un approfondito sondaggio tra gli stakeholder. 1000 clienti si sono espressi indicando quali siano, a loro giudizio, gli aspetti della sostenibilità rilevanti per le FFS sotto il profilo economico, ecologico e sociale. I risultati sono stati confrontati con valutazioni interne e infine riuniti riassunti nella seguente matrice di materialità.

Matrice di materialità.

- G4-19

Rilevanza per la clientela	alta	<ul style="list-style-type: none"> - Trasferimento del traffico (Rapporto sulla situazione del Gruppo) - Prezzi e offerte trasparenti (Rapporto sulla situazione del Gruppo) - Energie rinnovabili (Alta efficienza energetica) - Efficienza energetica (Alta efficienza energetica) - Tutela del clima (Protezione attiva del clima) - Preservazione delle risorse (tutti i campi d'azione dei primi due indirizzi strategici) - Protezione fonica (Protezione contro i rumori efficace) - Salute e sicurezza dei collaboratori (Collaboratrici e collaboratori sani e produttivi) - Parità salariale (Condizioni di lavoro interessanti e competitive) - Assenza di barriere (Accesso senza barriere alla ferrovia) - Salute e sicurezza dei clienti (Elevata sicurezza sul lavoro e dell'esercizio, Sicurezza nell'area della stazione) 	<ul style="list-style-type: none"> - Intrattenere un dialogo aperto con i gruppi interessati (Coinvolgimento degli stakeholder) - Verificare i fornitori in base a criteri ecologici e sociali (Acquisti sostenibili) - Ridurre i rifiuti (Smaltimento ecologico) - Costruire in modo sostenibile (Alta efficienza energetica e protezione attiva del clima) - Operare nel rispetto delle leggi ambientali (Protezione attiva del clima) - Offrire al personale formazione di base e continua (Condizioni di lavoro interessanti) - Collaborare con le parti sociali (Condizioni di lavoro interessanti) - Garantire diversità e pari opportunità (Condizioni di lavoro interessanti) - Offrire una mobilità da porta a porta (Mobilità combinata) - Incentivare la raccolta differenziata (Pulizia nei treni e nelle stazioni) - Offrire prodotti verdi (Prodotti verdi) - Incrementare lo sfruttamento dei treni nelle ore di traffico limitato (Flussi omogenei di pendolari) - Generare profitti (Rapporto finanziario)
	bassa	<ul style="list-style-type: none"> - Impedire il lavoro minorile - Impedire il lavoro forzato e obbligatorio - Tutelare i diritti delle popolazioni indigene - Verificare il rispetto dei diritti umani nei luoghi di occupazione - Proteggere le foreste - Ridurre l'inquinamento atmosferico - Ridurre lo sfruttamento del suolo - Ridurre il consumo d'acqua - Promuovere la diversità - Sistemi di qualità e di management dell'ambiente certificati - Mobilità del personale rispettosa dell'ambiente - Strutture dirigenziali trasparenti - Combattere la corruzione - Segnalare i casi di discriminazione - Impiegare personale locale - Coinvolgere i residenti nei grandi progetti - Protezione dei dati dei clienti - Investimenti sostenibili della Cassa pensioni - Rivelare violazioni della legge e sanzioni economiche - Rivelare donazioni a istituzioni politiche e investimenti in ambito ambientale - Rivelare effetti politico-economici indiretti 	
		bassa	alta
		Importanza per le FFS	

- G4-18

Nel rapporto annuale, le FFS affrontano le tematiche inserite nei due quadranti più scuri riportati sulla destra. Quelli elencati nei quadranti di colore grigio chiaro sono invece aspetti sui quali ha scelto di non soffermarsi in maniera approfondita. Tra parentesi è indicato il campo d'azione della strategia di sostenibilità cui è possibile ricondurre ogni tematica, oppure la parte del Rapporto di gestione e sostenibilità delle FFS in cui viene trattato tale argomento.

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.

Verifica della strategia di sostenibilità.

G4-1

Nel novembre dell'esercizio in esame la Direzione del Gruppo ha varato la strategia di sostenibilità 2017-2020. Nel mettere a punto questa nuova strategia, le FFS si sono confrontate sugli attuali campi d'azione con stakeholder interni ed esterni. Nel gruppo di lavoro responsabile erano rappresentati gli specialisti di tutte le Divisioni. Circa 150 ambasciatori della sostenibilità sono stati invitati a esprimere la loro valutazione partecipando ad un sondaggio scritto. Nella strategia sono inoltre confluite le conoscenze acquisite grazie a diversi sondaggi tra i clienti. La struttura di base della strategia adottata sino ad oggi si è dimostrata ancora solida e adeguata. Nella nuova strategia di sostenibilità, tuttavia, si è voluto dare maggior peso a considerazioni di tipo economico, inserendo inoltre alcuni ambiti tematici, come ad esempio la valutazione del ciclo di vita e la pianificazione sostenibile dei trasporti e dell'offerta. Dal 2017 le FFS redigeranno il proprio rapporto sulla base della nuova strategia di sostenibilità.

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.

Le FFS si avvalgono del proprio sistema d'informazione ambientale per rilevare a cadenza trimestrale consumi energetici ed emissioni di gas a effetto serra. A questi si aggiunge inoltre una serie di ulteriori indici ambientali, registrati annualmente, per l'attività di reporting interna ed esterna. Si tratta di un processo professionale realizzato con il software Credit360. Il calcolo degli indicatori ambientali riguardanti il consumo di energia primaria, i punti di impatto ambientale e le emissioni di gas a effetto serra viene eseguito in base a quanto stabilito nella norma ISO 14064 sui limiti delle organizzazioni. I fattori di emissione si basano su Ecoinvent 2.1 per gli Scope 2 e 3 e sulle prescrizioni dell'Ufficio federale dell'ambiente per lo Scope 1. Le basi di dati in materia di personale e Diversity provengono dal sistema SAP di Human Resources. Basandosi su tali dati, Controlling del personale e Statistica aziendale calcolano infine gli indici e le statistiche necessarie per la creazione del rapporto.

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 150 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 2016	Prospettive 2017
Acquisti sostenibili	Entro il 2020 tutte le strategie dei gruppi merci di una certa rilevanza dovranno tenere conto di aspetti ecologici e sociali, e i fornitori principali e quelli a rischio dovranno essere valutati in base a tali criteri.	↗	La strategia specialistica Acquisti sostenibili sarà implementata con l'integrazione dei principi di sostenibilità nelle strategie dei gruppi merci, lo sviluppo di una banca dati per i criteri di aggiudicazione e la creazione di una valutazione dei fornitori.
Smaltimento ecologico	Si dovranno attuare azioni mirate a evitare la produzione di rifiuti e a gestire in modo ottimale i materiali riciclabili.	→	Il centro di riciclo per i materiali riutilizzabili sarà ulteriormente sviluppato in base ai principi dell'economia circolare.
Alta efficienza energetica	Il fabbisogno annuo previsto di energia nel 2025 dovrà essere ridotto del 20 per cento o di 600 GWh. Entro tale data, inoltre, la corrente di trazione dovrà provenire interamente da fonti rinnovabili.	↗	Saranno perfezionati e messi in atto oltre 250 progetti per incrementare ulteriormente i risparmi energetici.
Protezione attiva del clima	Entro il 2025 le emissioni di CO ₂ delle FFS dovranno essere dimezzate rispetto al 1990.	↗	La strategia climatica sarà attuata con numerose ed efficaci misure per la riduzione delle emissioni prodotte da edifici e impianti, come pure dal materiale rotabile.
Protezione contro i rumori efficace	Le FFS ridurranno il rumore prodotto dall'esercizio.	↗	Saranno realizzati gli obiettivi e le misure scaturiti dal lavoro di base compiuto, ivi compreso il catasto delle emissioni.
Condizioni di lavoro interessanti e competitive	Le FFS dovranno confermare la propria posizione di datore di lavoro interessante nella classifica dell'Universum Survey e incrementare al 19 per cento la quota femminile entro il 2020.	→	Ulteriore attuazione della Diversity Strategy, con particolare attenzione al marketing del personale e alla sensibilizzazione dei quadri dirigenti.
Collaboratrici e collaboratori sani e produttivi	La salute e la produttività di collaboratrici e collaboratori deve essere preservata a lungo; i giorni di assenza per posto a tempo pieno devono rimanere stabili.	↗	Si porrà la massima attenzione a riconoscere tempestivamente problemi di salute psichica, così da intervenire quanto prima. Saranno inoltre approfondite le tematiche lavoro, età e salute.
Elevata sicurezza sul lavoro e dell'esercizio	Verrà promossa la diffusione di una solida cultura della sicurezza mediante workshop SQ e si introdurranno innovazioni volte a ridurre al minimo infortuni professionali e incidenti d'esercizio.	↑	La nuova strategia SQ e le misure per il miglioramento della sicurezza sul lavoro e dell'esercizio saranno attuate nell'ambito del programma di sicurezza 2017.
Mobilità combinata	Ai clienti vengono offerti gli strumenti e l'infrastruttura per pianificare la propria mobilità «da porta a porta».	↗	Sarà pubblicata una versione di Buon viaggio per il web integrata con ulteriori funzionalità, quali Taxi e Catch a Car.
Accesso senza barriere alla ferrovia	Dal 2024 tutti i servizi delle FFS dovranno garantire la massima accessibilità in totale autonomia e senza discriminazioni.	↗	Saranno messi online il Ticket Shop senza barriere e l'orario con informazioni precise sulle carrozze di ogni settore. Saranno inoltre ristrutturate altre stazioni.
Sicurezza nell'area della stazione	I clienti percepiscono treni e stazioni come ambienti sicuri e si sentono in buone mani.	↗	Perfezionando il sistema di verifica dell'efficacia e analizzando le risposte sulla sicurezza percepita dai nostri clienti, in futuro potremo definire misure di Security ancora più mirate.
Prodotti verdi	Saranno elaborate offerte e servizi sostenibili per garantire una catena di viaggio sostenibile per le persone e l'ambiente.	↑	Il programma «Prodotti verdi» sarà convertito nel programma «Innovazione verde» e opportunamente ampliato. Il prodotto pilota Green Class FFS verrà perfezionato e quindi lanciato sul mercato.
Pulizia nei treni e nelle stazioni	Un'infrastruttura di smaltimento efficace e di facile utilizzo garantisce la pulizia nei treni e nelle stazioni.	↗	Nel primo semestre del 2017 proseguiranno i test sugli indicatori elettronici di livello, così da ottimizzare ulteriormente lo smaltimento nelle stazioni, ivi compreso l'impiego degli appositi veicoli.
Flussi omogenei di pendolari	Lo sfruttamento dei treni dovrà essere distribuito in modo più omogeneo nell'arco della giornata, pertanto l'aumento più consistente della domanda nel traffico a lunga percorrenza dovrà interessare le ore di traffico limitato anziché le ore di punta.	↗	Saranno avviati progetti pilota volti a testare strumenti per uno sfruttamento più intenso e omogeneo dei treni. L'iniziativa Work Smart sarà ancora utilizzata come piattaforma per la sensibilizzazione dei datori di lavoro svizzeri.

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

Garantire una catena di fornitura responsabile.

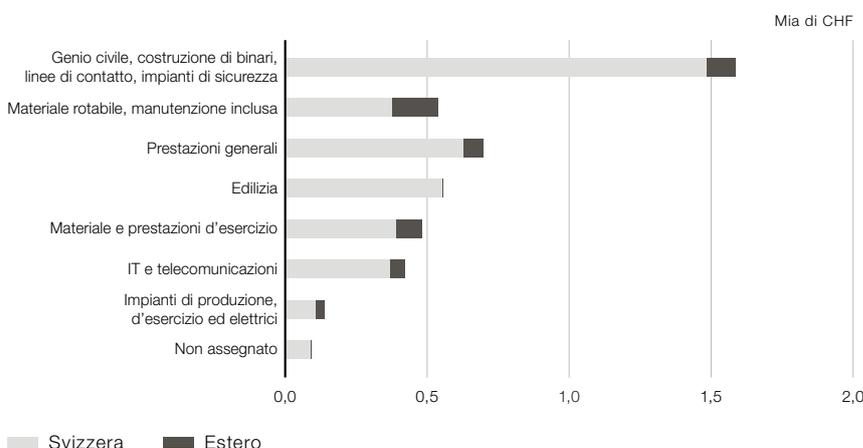
Acquisti sostenibili.

G4-12

Le FFS sono tra i principali committenti della Svizzera e come tali sono un importante motore dell'economia nazionale. Nel 2016 hanno conferito ordini a terzi per un valore pari a CHF 4,51 mia (2015: CHF 4,80 mia) e collaborato con circa 15 237 fornitori.

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. Referente specialistico ed elemento trainante della sostenibilità negli acquisti all'interno del Gruppo è il reparto Sostenibilità. Strategie e misure vengono decise dal comitato superiore di Acquisti FFS, mentre l'attuazione è affidata alle organizzazioni di acquisto del Gruppo e delle Divisioni.

Obiettivo strategico.

Le FFS operano all'interno della catena di creazione di valore attenendosi a rigidi principi di responsabilità sul piano sociale, ecologico ed economico. Le decisioni in materia di acquisti seguono regole dettate da costi per il ciclo di vita, standard internazionali di sostenibilità ed economia circolare.

Entro il 2020 tutte le strategie dei gruppi merci di una certa rilevanza terranno conto di aspetti ecologici e sociali. I fornitori principali e quelli a rischio saranno inoltre valutati in base a tali criteri.

Andamento nel 2016.

Da inizio 2016 tutti i fornitori devono attenersi al codice di condotta FFS, che da tale data è quindi parte integrante del contratto.

Nell'esercizio in esame un gruppo di lavoro interdivisionale operante sotto la direzione del reparto Sostenibilità ha elaborato la strategia specialistica Acquisti sostenibili 2020, che è stata approvata dal comitato Supply Chain Management a fine 2016.

Tale strategia mira sostanzialmente ad applicare i principi di sostenibilità alle strategie dei singoli gruppi merci, una procedura che nell'esercizio in esame è già stata testata in diversi progetti segnaletici. I responsabili incaricati di definire le strategie dei gruppi merci valutano di volta in volta le opportunità e i rischi in termini di sostenibilità, elaborando eventualmente le misure necessarie.

L'obiettivo per il 2017 sarà quindi l'attuazione della strategia specialistica Acquisti sostenibili: i responsabili elaboreranno una banca dati per i criteri di aggiudicazione correlati alla sostenibilità. Oltre a questo redigeranno una valutazione dei fornitori basata su criteri di sostenibilità e integreranno tale aspetto in altre strategie dei gruppi merci. Infine sarà necessario diffondere una sempre più ampia conoscenza dei principi dell'economia circolare all'interno delle FFS.

Per valutare meglio i rischi legati ai diversi gruppi merci, le FFS hanno esaminato più da vicino la propria catena di creazione di valore nell'esercizio in esame. Il modello di Economic Input-Output Life Cycle Assessment applicato permette di valutare i rischi socio-economici ai diversi livelli di fornitura. I primi risultati si basano su 40 000 collaboratrici e collaboratori occupati a tempo pieno nella produzione di prodotti e servizi acquistati dalle FFS. La probabilità che sussista una violazione dei diritti dei lavoratori o dei diritti umani interessa circa il 30 per cento delle ore di lavoro effettuate. Sul fronte dell'impatto ambientale è stato confermato che i gas a effetto serra prodotti dai fornitori esterni sono diverse volte superiori rispetto alle emissioni dirette e indirette delle FFS (si veda anche il capitolo Protezione attiva del clima). Tali emissioni derivano principalmente dalle fasi di lavorazione e finitura dei prodotti. I risultati di questo studio aiuteranno le FFS a stabilire su quali gruppi merci concentrarsi in via prioritaria.

G4-EN1

Consumo di materiali rinnovabili per la produzione e il confezionamento dei principali prodotti e servizi		2016	2015	$\Delta\%$
Carta per fotocopiatrice	t	359	395	-9,1 %
Traverse per tratta in legno	t	5 021	3 286	52,8 %
Traverse per scambio in legno	t	3 459	2 174	59,1 %

Consumo di materiali non rinnovabili per la produzione e il confezionamento dei principali prodotti e servizi		2016	2015	$\Delta\%$
Sabbione	t	29 462	67 451	-56,3 %
Rotaie	t	42 100	39 632	6,2 %
Pietrisco	t	468 873	426 759	9,9 %
Traverse per tratta in acciaio	t	4 774	1 468	225,2 %
Traverse per tratta in calcestruzzo	t	28 819	32 571	-11,5 %
Traverse per scambio in calcestruzzo	t	9 926	15 488	-35,9 %

G4-EN1

Consumo di sostanze inquinanti		2016	2015	$\Delta\%$
Diesel	1 000 l	14 950	14 592	2,5 %
Olio combustibile per il riscaldamento	1 000 l	8 307	8 237	0,9 %
Olio lubrificante	t	670	726	-7,7 %
Acidi, liscivie, prodotti chimici	t	70	71	-1,4 %
Colori, vernici e solventi	t	85	103	-17,5 %
Prodotti di pulizia commerciali	t	896	838	6,9 %
Sale antigelo	t	284	530	-46,4 %
Erbicidi	t	3,02	2,80	7,9 %

Smaltimento ecologico.

G4-DMA

G4-EN23

Nell'esercizio in esame le FFS hanno raccolto 467 722 tonnellate di rifiuti speciali, rifiuti derivanti dall'esercizio e 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, per quanto possibile, la produzione di rifiuti, 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.

Obiettivo strategico.

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 2016.

Il CC si è trasformato in un depositario di conoscenza che offre ai capiprogetto regolari consulenze sulle corrette modalità di preparazione, separazione e smaltimento dei materiali. Nell'esercizio in esame il CC ha organizzato un kick-off per oltre 45 collaboratrici e collaboratori – oltre a formazioni di base approfondite per 60 responsabili di sede – sulle corrette tecniche di separazione e smaltimento. Altri 97 tra collaboratrici e collaboratori sono stati formati sulla gestione dell'elenco di classificazione, di grande importanza per la predisposizione e la spedizione di rifiuti speciali.

Nel 2016 il web-shop per i rifiuti speciali è stato integrato e ampliato con nuovi articoli e servizi. La banca dati di Altola raccoglie e archivia i moduli d'accompagnamento per il traffico di rifiuti (moduli OTRif). Al suo interno vengono ora archiviati anche i moduli OTRif di terzi. Aggiornato e integrato con nuovi articoli nel corso del 2016, il manuale di smaltimento è sempre disponibile in Intranet nelle tre versioni linguistiche e può essere consultato da tutte le collaboratrici e i collaboratori. Sempre in Intranet vengono

pubblicati anche gli indici riguardanti costi e proventi degli smaltimenti, aggiornati a cadenza mensile.

Anche nel 2016 il CC ha continuato a conferire i rifiuti in rame al magazzino centrale di Dulliken. Qui vengono ora raccolti anche alcuni materiali differenziati selezionati e cavi in rame, che sino ad ora venivano ceduti enormemente sottocosto alle aziende di smaltimento. Grazie a un progetto pilota attualmente in corso, la separazione del rame dal resto del cavo viene ora eseguita direttamente in uno stabilimento del Gruppo. Malgrado i prezzi ancora ridotti delle materie prime, a fine ottobre 2016 l'attività di raggruppamento, selezione e vendita mirata di queste frazioni differenziate aveva garantito ricavi supplementari per quasi CHF 174 000.

G4-EN23

Rifiuti industriali	Metodo di smaltimento		2016	2015	$\Delta\%$
Materiale di scavo dei binari (pietrisco, sabbia ghiaiosa)	Riciclaggio	t	206 565	258 288	-20,0 %
	Discarica	t	47 255	44 900	5,2 %
Rottami metallici	Riciclaggio	t	81 283	68 473	18,7 %
Legname	Combustione	t	17 965	16 205	10,9 %

G4-EN23

Rifiuti speciali	Metodo di smaltimento		2016	2015	$\Delta\%$
Materiale di scavo altamente inquinato	Combustione	t	39 733	40 593	-2,1 %
Fanghi	Discarica	t	474	502	-5,5 %
Oli esausti, grassi usati	Combustione	t	998	885	12,9 %
Batterie	Riciclaggio	t	296	240	23,5 %

Smaltimento dei rifiuti e dei materiali riciclabili nella stazione di Lucerna.

Nella stazione di Lucerna, per lo smaltimento dei rifiuti indifferenziati si utilizzano enormi compattatori con segnalazione automatica di riempimento. Grazie alla formazione fornita al personale in loco, le presse non funzionano più in parallelo, ma vengono riempite l'una dopo l'altra. Questo accorgimento permette di ridurre mediamente i trasporti da 19 a 9 al mese, con un risparmio annuo di circa CHF 30 000.

Rafforzare i vantaggi per l'ambiente.

Alta efficienza energetica.

G4-DMA

Che si tratti della corrente di trazione a 16,7 Hz che fa circolare i treni, della corrente domestica a 50 Hz che alimenta stazioni, uffici e l'infrastruttura ferroviaria o dell'energia termica per il riscaldamento dei fabbricati, l'energia 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.

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. L'attuazione di misure di risparmio energetico è parte integrante dell'obiettivo del Gruppo sostenibilità sul piano ecologico e contribuisce per il 35 per cento al suo raggiungimento.

Obiettivo strategico.

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 contribuiscono in misura determinante a rendere sostenibile la mobilità del futuro.

Andamento nel 2016.

L'ambizioso programma di risparmio energetico delle FFS ha compiuto ulteriori progressi nel 2016. L'azienda ha infatti perfezionato diverse delle misure già in essere, incrementando ad esempio il risparmio energetico derivante dal sistema di guida adattiva (ADL) rispetto all'anno scorso. Oltre a questo ha avviato la realizzazione di nuove misure a impatto economico positivo, tra cui l'ottimizzazione tecnica di ascensori e scale mobili nelle stazioni e la sperimentazione del recupero di corrente in un impianto pilota a Ginevra. Va inoltre citata l'introduzione della modalità riposo per ulteriori veicoli (tra cui DTZ e IC Bt). Nella regione di Olten sono entrati in servizio i primi treni FLIRT con trasformatori a secco ad alta efficienza energetica.

G4-ENG

Tutte queste misure hanno contribuito complessivamente a ridurre i consumi di 239 GWh, con un incremento di 46 GWh rispetto all'anno scorso. Le FFS hanno inoltre ampliato il portafoglio delle misure, così da incrementare ulteriormente la propria efficienza energetica negli anni a venire. L'attuazione tempestiva di queste iniziative rappresenterà una sfida importante per l'azienda.

G4-EN3

Consumo di energia		2016	2015	Δ %
Corrente di trazione	GWh	1 933	1 844	4,8 %
Diesel per trazione ferroviaria	GWh	106	103	2,4 %
Carburante (senza trazione)	GWh	46	45	2,3 %
Consumo proprio dovuto all'approntamento della corrente di trazione	GWh	131	153	-14,3 %
Energia elettrica per immobili e impianti	GWh	258	243	6,2 %
Energia termica per immobili*	GWh	227	224	1,5 %
Totale	GWh	2 702	2 612	3,4 %

* Senza la correzione in funzione dei gradi giorno di riscaldamento

G4-EN5

Consumo specifico di energia del traffico viaggiatori e merci*		2016	2015	Δ %
Consumi di energia per vkm	Wh/vkm	75,8	74,5	1,8 %
Consumi di energia per tkm netta	Wh/tkm netta	53,3	53,5	-0,3 %

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

I «treni dormienti» si aggiudicano il premio per la sostenibilità.

Proprio in inverno è fondamentale, per la soddisfazione dei clienti, assicurare temperature gradevoli in carrozza. Che ciò non debba andare a discapito dell'efficienza energetica, lo dimostra la modalità riposo. Così, non appena il treno si ferma e le luci si spengono, la temperatura interna viene portata e mantenuta a 10-12 °C. Le FFS hanno approfittato di una serie di aggiornamenti software per installare questa funzione praticamente su tutti i veicoli. Ma il tempo di preriscaldamento basato sull'orario si spinge ancora oltre dato che questa funzione imposta i tempi di accensione e spegnimento del riscaldamento in base all'orario. In questo modo i treni vengono riscaldati soltanto se in movimento. In occasione della Conferenza sulla sostenibilità dell'UIC tenutasi a Vienna, con questa funzione le FFS si sono aggiudicate il primo premio per i progetti di sostenibilità. Il progetto ha convinto la giuria dell'UIC poiché propone una soluzione che, oltre a permettere una riduzione del consumo di energia, dei costi e delle emissioni foniche, può essere agevolmente adottata anche da altre imprese ferroviarie.

Protezione attiva del clima.

G4-DMA

Insieme al traffico lento e alla bicicletta, la ferrovia è e rimane il mezzo di trasporto più ecologico. Le FFS, e con esse il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, forniscono pertanto un notevole contributo alla protezione del clima in Svizzera. Ogni anno il Paese riduce così di cinque milioni di tonnellate la produzione annua di anidride carbonica, pari al 10 per cento delle emissioni totali.

In seno al Gruppo 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. La riduzione delle emissioni di CO₂ è parte integrante dell'obiettivo del Gruppo sostenibilità sul piano ecologico e contribuisce per il 35 per cento al suo raggiungimento.

Obiettivo strategico.

G4-DMA

Le FFS non si accontentano tuttavia di questo vantaggio rispetto agli altri sistemi di trasporto. Con la loro strategia climatica compiono ogni sforzo per ridurre le emissioni di CO₂ nell'esercizio ferroviario, nelle stazioni, negli uffici, negli stabilimenti industriali e negli impianti. L'obiettivo è di dimezzare entro il 2025 le emissioni di CO₂ rispetto al 1990.

Andamento nel 2016.

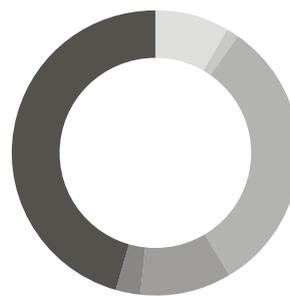
Le FFS rispettano il clima, grazie all'energia idroelettrica.

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

Nell'esercizio in esame è stata approvata la strategia climatica 2016-2025 da attuare a livello di Gruppo. Oltre a quelle dirette, saranno affrontate in modo strategico anche le emissioni indirette derivanti dalla catena di fornitura e dall'utilizzo dei prodotti, concentrandosi in particolare sulle emissioni di fornitori, mandatari, organismi incaricati dello smaltimento, come pure quelle legate alla mobilità del personale.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno incrementato del 10 per cento la quota di energie rinnovabili nella corrente a 50 Hz, portandola così al 70 per cento. Questo tipo di corrente viene utilizzato nelle stazioni, negli uffici, negli stabilimenti industriali e negli impianti. Entro il 2019 l'intero fabbisogno dovrà essere coperto da fonti di energia rinnovabili.

Nella costruzione di nuovi edifici e nei progetti di risanamento le FFS hanno coerentemente rinunciato a impianti di riscaldamento che utilizzano combustibili fossili. Nel 2016 ha completato il risanamento energetico di oltre 40 stazioni e fabbricati di servizio, sostituendo gli impianti a gasolio con quelli a pellet.

Le FFS si impegnano a incrementare la propria efficienza energetica in tutti i settori con numerosi provvedimenti tecnici e attività formative, ad esempio acquistando veicoli

stradali a risparmio energetico e informando regolarmente i conducenti abituali su stili di guida atti a ridurre i consumi. Nel quadro di un progetto pilota, nel 2016 le FFS hanno inoltre effettuato un rilevamento completo dei dati di esercizio su quattro locomotive di manovra di tipo AM 843. I potenziali di ottimizzazione emersi in termini di efficienza energetica e protezione del clima troveranno riscontro nei piani di revisione di queste pesanti locomotive di manovra per gli anni 2017-2020.

Oltre a lavorare attivamente per la riduzione delle emissioni dirette, le FFS sono determinate ad abbattere le emissioni di CO₂ nella catena a monte e nell'offerta di prodotti. Un obiettivo che perseguono con la loro strategia per gli acquisti sostenibili e con lo sviluppo di prodotti verdi (si veda il capitolo corrispondente).

G4-EN19	Emissioni di gas a effetto serra suddivise per Scope*			
		2016	2015	Δ%
	Emissioni di gas a effetto serra (Scope 1-3)	t CO ₂ e 249 916	237 988	5,0 %
G4-EN15	Emissioni dirette di gas a effetto serra (Scope 1)	t CO ₂ e 84 681	83 625	1,3 %
	Combustibili (calore)	t CO ₂ e 42 978	42 811	0,5 %
	Prodotti refrigeranti e gas isolante (SF6)	t CO ₂ e 4 415	4 220	4,6 %
	Carburanti usati su rotaia	t CO ₂ e 28 242	27 585	2,4 %
	Carburanti usati su strada	t CO ₂ e 9 046	9 009	0,4 %
G4-EN16	Emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 2)	t CO ₂ e 9 619	9 439	1,9 %
	Teleriscaldamento	t CO ₂ e 5 954	5 054	17,8 %
	Corrente a 16,7 Hz (corrente di trazione)	t CO ₂ e 1 599	1 652	-3,2 %
	Corrente a 50Hz	t CO ₂ e 2 067	2 734	-24,4 %
G4-EN17	Altre emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 3)**	t CO ₂ e 155 616	144 923	7,4 %
	Forniture di energia a terzi	t CO ₂ e 2 015	1 700	18,5 %
	Processi a monte della catena energetica	t CO ₂ e 46 304	43 731	5,9 %
	Smaltimento	t CO ₂ e 1 245	1 197	4,1 %
	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 82 042	74 285	10,5 %
	Emissioni di gas a effetto serra generati dal consumo di energia (Scope 1-3)	t CO ₂ e 136 189	132 575	2,8 %
G4-EN18	Emissioni di CO₂ specifiche del traffico viaggiatori e merci*			
		2016	2015	Δ%
	Emissioni di CO ₂ per vkm	g CO ₂ e/vkm 0,46	0,44	4,8 %
	Emissioni di CO ₂ per tkm netta	g CO ₂ e/tkm netta 2,08	2,01	3,2 %

* Le «Emissioni di gas a effetto serra dovute ai consumi di energia» pubblicate sulla piattaforma digitale «Le FFS: fatti e cifre» all'indirizzo <https://reporting.ffi.ch> corrispondono alla somma di Scope 1 (senza Prodotti refrigeranti e gas isolante), Scope 2 e di Processi a monte della catena energetica.

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

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

G4-EN20
G4-EN21

Altri inquinanti atmosferici*		2016	2015	Δ%
Sostanze ozono lesive	kg ODP CFC 11-equivalenti	0	0,55	-100 %
NO _x	t	450	441	2,0 %
SO _x	t	16	16	-0,3 %

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

Protezione efficace contro i rumori.

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».

A livello interdivisionale, la responsabilità tecnica in materia di protezione fonica presso le FFS spetta al team specialistico «Rumore» della divisione Infrastruttura, che redige inoltre il rapporto sullo stato della rete e offre un servizio di consulenza ai responsabili di impianti e progetti.

Obiettivo strategico.

Le FFS proteggono i residenti da un inquinamento acustico eccessivo acquistando materiale rotabile a bassa rumorosità e realizzando, ove necessario, pareti di protezione fonica. L'azienda sta inoltre testando misure antirumore su binari e ponti. Gli obiettivi quantitativi saranno elaborati nel 2017 in collaborazione con l'UFT e in seguito integrati negli obiettivi del Gruppo.

Andamento nel 2016.

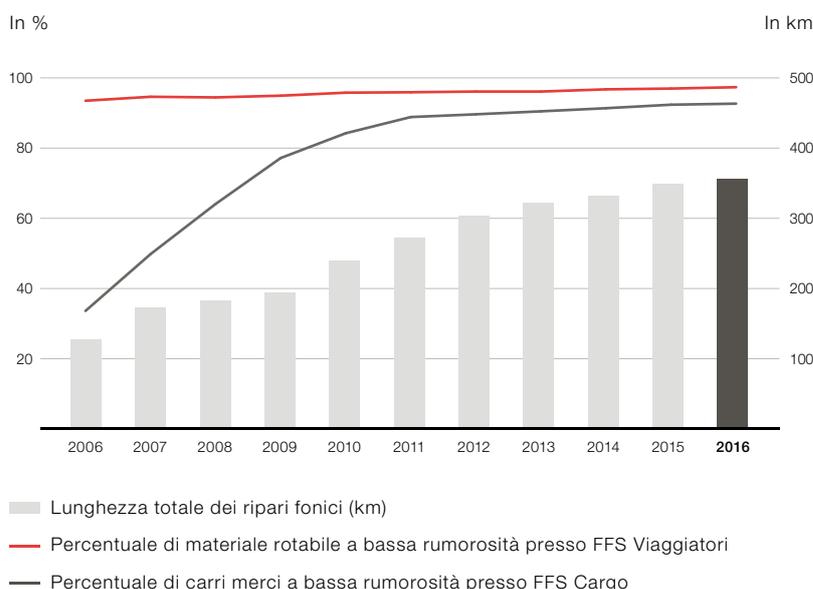
Il Consiglio federale ha approvato la revisione completa della Legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie e la relativa ordinanza, che sono così entrate in vigore dal 1° gennaio 2016. Legge e ordinanza contengono ulteriori misure di protezione in termini di limite delle emissioni foniche, scabrosità e smorzamento della rotaia, risanamento dei ponti d'acciaio e pareti antirumore. Per la pianificazione di misure concrete saranno necessari un engineering di base e progetti tecnici specifici. Per questo motivo nell'esercizio in esame le FFS si sono dedicate principalmente al lavoro di base, ad esempio istituendo per la prima volta un catasto delle emissioni che fotografa lo stato della rete in relazione ai livelli di rumore. Utilissimo per verificare l'efficacia delle attività di risanamento fonico attuate sino ad oggi, il catasto rappresenta anche un importante strumento per un esame complessivo delle attuali situazioni di rumorosità. Insieme alla previsione 2025, pertanto, rappresenta una valida base per la definizione di ulteriori misure in materia.

L'azienda è stata incaricata dall'UFT/UFAM di verificare l'efficacia e l'idoneità all'esercizio di speciali ammortizzatori per binari concepiti per ridurre le vibrazioni sulle rotaie e attenuare così la propagazione del rumore. Durante l'esercizio in esame le FFS hanno testato diverse tipologie di dispositivi, ma con scarso successo. In considerazione dei problemi e dei costi aggiuntivi che questi comporterebbero in termini di manuten-

zione, diagnosi ed esercizio, le FFS hanno sconsigliato alle autorità federali di disporre l'installazione di questi ammortizzatori, esortandole invece a riconsiderare il sistema nel suo complesso. A tale scopo hanno dato il via a un progetto di base. Poiché ruota e rotaia formano un unico sistema che produce vibrazioni, devono essere considerate nel loro insieme.

Per «abbassare il volume» del traffico internazionale di merci, nell'esercizio in esame le FFS hanno sostenuto la proposta di rivedere i sistemi di incentivazione per il passaggio a carri merci silenziosi armonizzandoli a livello internazionale. Inoltre hanno cercato soluzioni tecniche ed economiche che permettano ai proprietari di riattrezzare i propri carri merci, riportandoli così nei limiti di rumorosità previsti dal diritto svizzero entro il 2020.

Il ruolo pionieristico delle FFS nella protezione contro i rumori.



Essere un datore di lavoro responsabile.

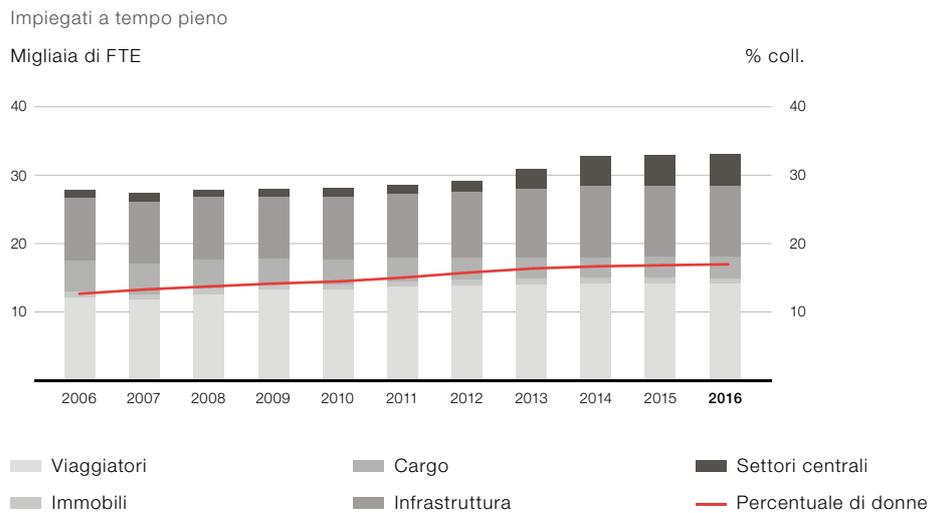
Condizioni di lavoro interessanti e competitive.

G4-10

Nel 2016 l'organico delle FFS contava 33 100 dipendenti. Ciò significa che le FFS non sono solamente la più grande azienda svizzera di viaggi e trasporti, ma anche uno dei principali datori di lavoro del Paese.

Offrire condizioni di lavoro interessanti e competitive significa incentivare in particolare la motivazione del personale, uno dei nove obiettivi strategici del Gruppo. Per realizzare ciò che si sono prefisse, le FFS hanno bisogno della forza e dell'impegno di tutte le collaboratrici e i collaboratori: per diventare realtà, infatti, visione e obiettivi devono essere vissuti e sostenuti dal maggior numero possibile di persone all'interno dell'azienda. Per le FFS è quindi fondamentale muoversi sul mercato del lavoro con la capacità di entusiasmare i talenti giusti ed assicurarsi la loro collaborazione.

Andamento e quote rosa.

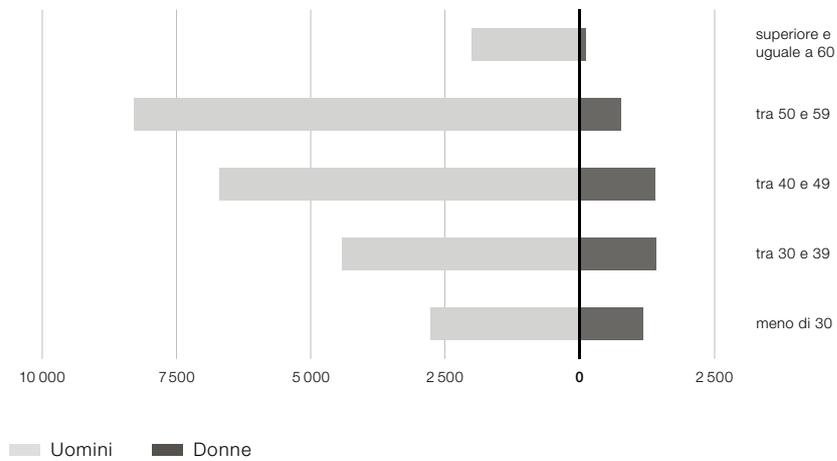


Obiettivo strategico.

Le FFS promuovono, stimolano e valorizzano la prestazione di ciascuno. Assicurando una gestione coerente, un comportamento esemplare, una collaborazione trasversale e competenze orientate al futuro, si impegnano con tutte le forze a ottenere risultati eccellenti. Per questo vogliono mantenere anche nei prossimi anni quella grande attrattiva come datore di lavoro di cui, secondo l'Universum Survey, godono tra studenti e professionisti dei settori economia e ingegneria. L'azienda intende inoltre incrementare la presenza femminile nel proprio organico, portandola al 19 per cento entro il 2020.

Suddivisione per sesso ed età del personale impiegato.

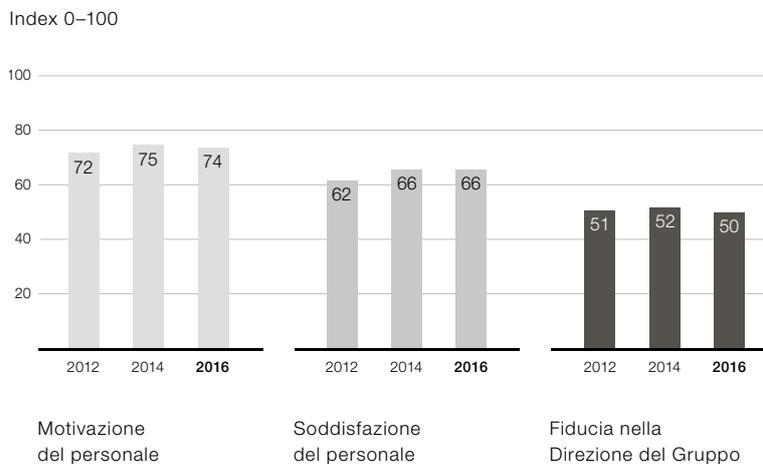
Media di collaboratori impiegati nel 2016



Andamento nel 2016.

Tra il 12 settembre e il 7 ottobre si è tenuto il sondaggio biennale tra il personale. Contestualmente le FFS hanno resa nota l'intenzione di dare il via al programma «Rail-Fit20/30», che prevede risparmi sostanziali in tutta l'azienda. Considerando gli imminenti cambiamenti annunciati, nel complesso il sondaggio ha fornito esiti soddisfacenti. La motivazione del personale si è mantenuta quasi costante a quota 74 punti. Tradizionalmente compresa tra i nove obiettivi del Gruppo, rispecchia il legame con l'azienda, l'impegno per le FFS, la soddisfazione sul lavoro e il contributo personale per il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo. La soddisfazione del personale è stabile a 66 punti, esattamente come due anni fa. È tuttavia emerso che la necessità di cambiamento e le misure preannunciate generano incertezza. Nuovamente diminuita, dopo il valore massimo registrato nel 2014, è la fiducia nella Direzione del Gruppo.

Soddisfazione del personale.



Com'era logico aspettarsi, il piano comunicato nell'autunno 2016 di ripartire equamente i contributi di rischio della Cassa pensioni tra collaboratori e datore di lavoro non è stato accolto favorevolmente dal personale. A fine novembre le FFS hanno trovato un compromesso socialmente accettabile con i sindacati, in modo da ridurre la quota che grava sui salari di collaboratrici e collaboratori: a partire dal 2017 le FFS si assumono tre quarti del premio di rischio, mentre i lavoratori si faranno carico di un quarto anziché della metà. L'incremento delle trattenute salariali applicate dal 1° gennaio 2017 è così pari solo a 0,4 percento. Viene inoltre mantenuta l'assicurazione contro l'invalidità professionale, che attualmente è offerta solo da pochissimi datori di lavoro. Le FFS continuano così a sostenere una quota di prestazioni sociali superiore alla media.

G4-DMA

G4-LA13

Già nel 2015, dopo un'analisi approfondita, l'Associazione Svizzera per Sistemi di Qualità e di Management ha riconosciuto alle FFS l'applicazione della parità salariale in termini di sesso, età e nazionalità. La certificazione "Excellence in Fair Compensation", già conferita alle FFS nel 2015, è stata inoltre verificata e riconfermata.

Conciliare vita professionale e privata.

Nell'ottobre 2016 le FFS hanno lanciato per la prima volta una campagna sul tema «Conciliare vita professionale e privata». Questa campagna mira ad assicurare all'azienda la collaborazione di persone qualificate – in particolare donne – e a posizionare le FFS come datore di lavoro moderno e appetibile. Nel quadro della campagna online, collaboratrici e collaboratori raccontano come, presso le FFS, sia possibile combinare al meglio lavoro e vita privata. La campagna è stata accolta positivamente da specialisti ed esperti HR sia all'interno che all'esterno. Link al microsito: www.ffs.ch/life-balance.

Collaboratrici e collaboratori sani e produttivi.

G4-DMA

La salute e la produttività del personale sono messe a dura prova dal mutare delle situazioni all'interno e all'esterno dell'azienda. Si pensi ad esempio a RailFit20/30 o al programma di digitalizzazione delle FFS, ma anche alle trasformazioni demografiche e ai mutamenti dei valori nella società. Nel 2010 le FFS hanno avviato un sistema globale di management della salute che non coinvolge solo il comportamento di collaboratrici e collaboratori, ma considera con grande attenzione anche le condizioni ed i processi all'interno dell'azienda. Le misure adottate in questo contesto assicurano un risparmio annuo di circa CHF 60 mio sui costi del personale. Un effetto che si ottiene solo con una stretta concertazione tra quadri dirigenti, consulenti HR e specialisti dei settori MedicalService, management della salute, consulenza sociale, assicurazioni sociali, diritto del lavoro e orario di lavoro.

Obiettivo strategico

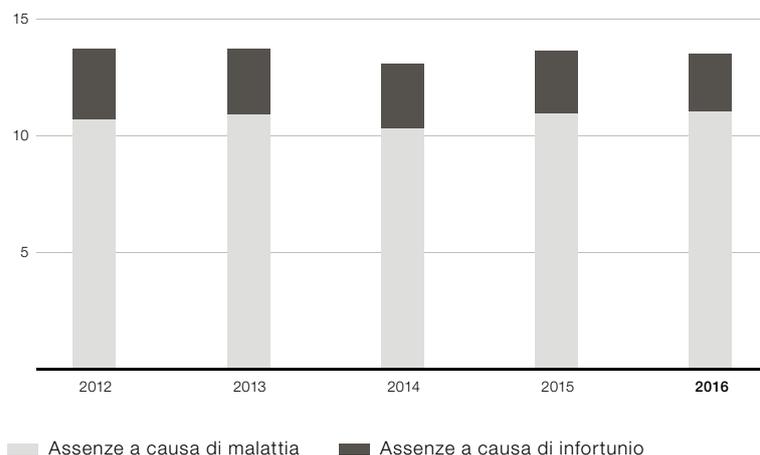
Le FFS si sono prefisse l'obiettivo di preservare a lungo la salute e la produttività di collaboratrici e collaboratori. Indicativo degli sforzi dell'azienda è il numero di giorni di assenza per posto a tempo pieno, che deve rimanere stabile sebbene l'andamento demografico del personale determini un incremento annuo pari a 0,15 giorni di assenza/

posto a tempo pieno. Altri indicatori significativi in termini di carichi e risorse lavorative vengono rilevati nell'ambito del sondaggio tra il personale (ad esempio salute professionale, spossatezza e resilienza).

G4-LA6

Andamento dei giorni di assenza.

Giorni civili per FTE



G4-LA6

G4-LA7

Andamento nel 2016.

La digitalizzazione del lavoro implica una trasformazione delle figure professionali, delle procedure o dell'organizzazione del lavoro. I primi passi intrapresi in tal senso dalle FFS evidenziano quali siano le opportunità, ma anche i rischi, di tali trasformazioni e di come esse influiscano sulla produttività di collaboratrici e collaboratori. Se da un lato l'automazione permette di alleggerire le attività che richiedono uno sforzo fisico, dall'altro va registrato un aumento delle sollecitazioni cognitive – e di conseguenza un incremento dei giorni di assenza e delle assenze prolungate. Ciò significa che ogni iniziativa di trasformazione deve essere preceduta da un'attenta analisi del fattore umano. A maggior ragione occorre quindi sfruttare le opportunità della digitalizzazione per incentivare la produttività del personale e attenuare i rischi specifici di stress.

In diversa misura a seconda del profilo professionale, il rischio di assenze prolungate aumenta con l'avanzare dell'età, o ancor di più con l'anzianità di servizio. I segni di spossatezza sono un primo indicatore di tale situazione. Per ridurre questo problema tra il personale di vendita, le FFS hanno lanciato un progetto pilota che prevede brevi pause retribuite. I risultati sono molto promettenti. Il progetto ha infatti permesso di ridurre la pressione psicologica e l'affaticamento senza alcuna perdita di produttività, incoraggiando l'azienda a continuare ad approfondire anche nel 2017 la tematica lavoro, età e salute.

Una sfida sempre più impegnativa, oltre a quella dell'andamento demografico, riguarda la salute psichica del personale. È infatti emerso che già tra i più giovani si manifestano sempre più spesso disagi di natura psichica. Ed è proprio per questo che, nel 2016, i partecipanti alla giornata dedicata ai formatori professionali di Login sono stati sensibilizzati su questa problematica. In futuro le FFS si concentreranno inoltre sul riconoscimento tempestivo di problemi di salute psichica, in modo tale da intervenire quanto prima.

Elevata sicurezza sul lavoro e dell'esercizio.

G4-14
G4-DMA

Assicurare un esercizio ferroviario senza incidenti e la totale incolumità per clienti, collaboratrici, collaboratori e terzi è una priorità per le FFS. La sicurezza è infatti uno dei tre obiettivi principali e rientra nell'ordine del giorno ad ogni riunione della Direzione del Gruppo. Per questo il settore Sicurezza dipende direttamente dal CEO.

Le FFS si impegnano attivamente con svariate misure per diffondere e consolidare la cultura della sicurezza e fare sì che essa si rifletta nel comportamento 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.

Obiettivo strategico.

Le FFS intendono affinare una cultura della sicurezza già eccellente e garantire in ogni momento il rispetto di tutte le regole volte a preservarla. Inoltre sfruttano attivamente il potenziale di sviluppi tecnici innovativi per migliorare costantemente il livello di sicurezza. Nel 2017 l'attuale strategia lascerà il posto a una strategia SQ che affronta i temi sicurezza e qualità con un approccio integrato volto a conferire ancora maggiore efficacia agli aspetti legati a questo ambito.

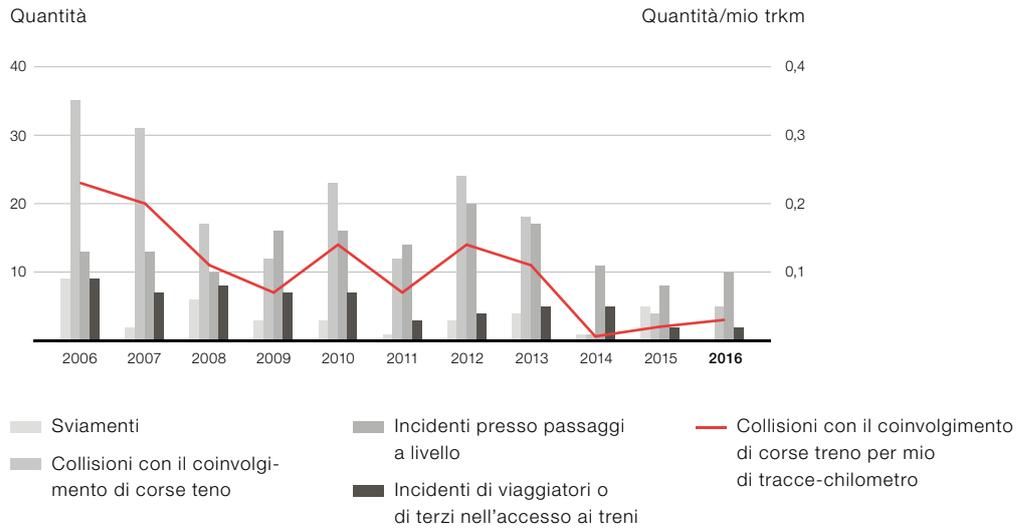
Andamento nel 2016.

I risultati dei principali indicatori di sicurezza dimostrano che i continui sforzi compiuti negli anni a favore della sicurezza danno buoni risultati. Nel 2016 si sono verificati cinque incidenti ferroviari (sviamenti e collisioni) con potenziale di impatto medio ed elevato. Le FFS si sono quindi migliorate rispetto all'anno precedente, con un valore nettamente al di sotto della media pluriennale. Questo conferma la tendenza a lungo termine, dimostrando che le FFS fanno registrare sempre meno incidenti a fronte di prestazioni di altissimo livello costantemente in crescita. Tre dei cinque incidenti verificatisi nel 2016 meritano di essere ricordati in questo contesto: la collisione di un treno a vapore dell'associazione Mikado con un carro per ghiaia ricoverato a Sihlbrugg, che purtroppo ha causato numerosi feriti, e gli scontri laterali di Chiasso (due treni merci) e Coira (una locomotiva merci e un treno viaggiatori), che avrebbero sicuramente potuto causare danni maggiori ma che fortunatamente si sono risolti senza feriti. Così come gli altri due incidenti critici (una segnalazione errata in occasione di interventi di montaggio sull'apparecchio centrale di Riddes e un percorso treno non rispettato da un movimento di manovra ad Au SG), questi eventi ci ricordano che, malgrado il bilancio positivo nell'esercizio in esame, non bisogna mai allentare gli sforzi verso un livello di sicurezza sempre maggiore.

G4-PR1

Una possibile causa di incidenti è il mancato rispetto di segnali disposti su fermata. Per questo, oltre a potenziare regolarmente la protezione automatica dei treni, entro la fine del 2018 le FFS doteranno altri 2700 segnali di un monitoraggio della velocità che incrementa notevolmente la sicurezza. Nell'esercizio in esame ne sono già stati installati 1699, ovvero circa il 63 per cento di quelli previsti. L'azienda analizza inoltre nel dettaglio gli eventi critici per chiarirne le cause, trarne tutte le possibili conclusioni e adottare eventualmente ulteriori misure di prevenzione.

Andamento degli incidenti ferroviari.



Grazie ai continui sforzi nell'ambito della sicurezza sul lavoro, nel 2016 il numero degli infortuni professionali con perdite di lavoro ha fatto registrare un'ulteriore lieve diminuzione. Anche nell'esercizio in esame sono proseguiti con successo i workshop sulla qualità e sulla sicurezza che contribuiscono a promuovere la consapevolezza del personale sull'importanza di queste tematiche, coinvolgendo senza esclusione ogni livello dell'organico, dai quadri di livello alto fino ai team nella superficie. Questi i principali aspetti affrontati nel 2016: migliorare la qualità del proprio lavoro a beneficio del cliente e riconoscere e prevenire tempestivamente qualsiasi scostamento.

Ancora più sicuro il trasporto di cloro su rotaia.

Il mezzo di trasporto più sicuro per una sostanza pericolosa come il cloro è la rotaia. Malgrado tutte le misure di sicurezza un incidente potrebbe, tuttavia, comportare danni di enorme entità. Per trovare una soluzione duratura ai possibili rischi, 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, sono state definite le ampie misure specificate nella seconda dichiarazione congiunta: utilizzo di treni separati per il trasporto del cloro, velocità inferiori e percorsi più brevi riducono di dieci volte i possibili rischi. Le parti in causa hanno inoltre concordato di adottare nuove misure volte a ridurre ulteriormente e significativamente il rischio entro il 2025. Ancora una volta, quindi, la Svizzera ha assunto un ruolo pionieristico nella riduzione duratura dei rischi connessi al cloro.

Agevolare l'accesso alla mobilità.

Mobilità combinata.

Con l'avanzare degli sviluppi tecnologici e della digitalizzazione, anche le esigenze della clientela e le abitudini di mobilità subiscono profonde trasformazioni. È quindi fondamentale creare un'offerta che si rivolga ai clienti con la massima semplicità proponendo una mobilità intermodale efficiente e perfettamente integrata nella rete. Aspetti quali informazione, prenotazione, accessibilità fisica e servizi lungo la catena di viaggio «da porta a porta» si affiancano sempre più prepotentemente all'attività di base delle FFS, imponendo così l'introduzione di ulteriori sviluppi. È pertanto fondamentale instaurare una stretta e fattiva collaborazione con partner competenti.

Obiettivo strategico.

Le FFS assicurano una mobilità ecologica ed efficiente «da porta a porta». A tale scopo promuovono e agevolano il collegamento tra ferrovia e altri sistemi di trasporto con offerte e informazioni mirate. Le stazioni si trasformano così in veri e propri hub di mobilità in grado di collegare efficacemente strada e ferrovia.

Andamento nel 2016.

Nel 2016 sono stati costruiti 366 nuovi parcheggi P+Rail e risanati 99 presso 15 stazioni FFS. A questi si aggiungono 2577 parcheggi per biciclette (Bike+Rail) in altre 21 stazioni FFS, costruiti (2435 parcheggi) o risanati (142 parcheggi) in stretta collaborazione con i relativi Comuni.

Nell'estate del 2016 si è concluso positivamente il test di mercato di Catch a Car a Basilea. È stato dimostrato che Catch a Car ha avuto un effetto positivo su traffico, ambiente e comportamento degli utenti; si è, quindi, deciso di implementare in via definitiva il servizio in questa città. Le FFS hanno così rinnovato il contratto di partnership con Catch a Car adeguandolo alle prossime fasi di sviluppo. Già nel mese di novembre è stato effettuato il rollout di Catch a Car anche a Ginevra, e seguiranno anche altre città.

Le FFS hanno testato diverse possibili opzioni per garantire ai loro clienti un accesso semplice, attuale e affidabile ai taxi per il primo e ultimo miglio della catena di viaggio «da porta a porta». In collaborazione con partner innovativi del settore dei taxi, nel secondo semestre 2016 è stata avviata una soluzione scalabile in tutta la Svizzera. Dopo il lancio ufficiale del prodotto nella primavera del 2017, le FFS renderanno il servizio accessibile ai clienti tramite i canali elettronici.

L'utilizzo delle PubliBike nelle sedi di Wankdorf, Wylerpark e Ostermundigen è aumentato in modo soddisfacente nel 2016. Le bici sono state utilizzate complessivamente per 3850 spostamenti, con un incremento del 66 per cento rispetto all'esercizio precedente. Per agevolare ulteriormente l'utilizzo, nel 2016 le FFS hanno iniziato ad abilitare il badge del personale per il noleggio.

Le FFS lanciano l'app Buon viaggio per viaggiare sulla rete ferroviaria e stradale.

Nell'agosto 2016 le FFS hanno lanciato una nuova piattaforma informativa. Concepita per la pianificazione intermodale dei viaggi, questa piattaforma permette di confrontare diversi mezzi di trasporto pubblici, veicoli a motore individuali, biciclette e percorsi a piedi, di combinarli a piacere tra loro e di effettuare prenotazioni. Nella fase iniziale Buon viaggio è stata testata e perfezionata, come app per Android in lingua tedesca, in collaborazione con alcuni utenti di prova selezionati. La fase successiva è scattata poi in dicembre, quando Buon viaggio è comparsa negli app store come versione Preview pubblica per iOS e Android in tedesco e francese. Nelle prossime fasi di sviluppo le FFS prevedono di integrare ulteriori funzionalità e servizi aggiuntivi, quali ad esempio Taxi o Catch a Car.

Accesso senza barriere alla ferrovia.

Ai sensi della legge sui disabili del 2004, le FFS offriranno 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. La responsabilità di questi provvedimenti viene condivisa tra i settori Distribuzione e servizi di Viaggiatori e Impianti e tecnologia di Infrastruttura.

Obiettivo strategico.

A partire dal 2024, le persone con mobilità ridotta che intendono muoversi senza assistenza nei luoghi pubblici dovranno essere in grado di usufruire autonomamente e senza discriminazioni di tutti i servizi delle FFS.

Andamento nel 2016.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno portato a termine una serie di interventi di ristrutturazione presso undici stazioni (Bellinzona, Ennenda, Glarona, Kölliken, Küngoldingen, Mitlödi, Othmarsingen, Sempach-Neuenkirch, Seuzach, Steinen, Walterswil-Striegel). Sale così all'82,2 percento la quota dei viaggiatori che può già usufruire dell'offerta delle FFS senza scontrarsi con barriere di alcun tipo.

Accesso alla ferrovia	2016	2015	Δ%
Stazioni e fermate	795	794	0,1 %
di cui accessibili ai disabili	454	445	2,0 %

* In seguito a modifiche dell'offerta e a declassamenti di stazioni, la variazione dal 2015 al 2016 non corrisponde al numero degli interventi di trasformazione conclusi.

L'applicazione di una linea di orientamento visivo-tattile di 1,8 m di lunghezza sul marciapiede della stazione sotterranea Löwenstrasse di Zurigo ha ricevuto grande esposi-

zione mediatica nell'esercizio in esame. Anche se frutto di una pianificazione congiunta con le organizzazioni di ipovedenti, infatti, la linea d'orientamento non era conforme alle disposizioni giuridiche della Confederazione. In un primo tempo l'UFT aveva richiesto alle FFS di rimuovere la segnaletica orizzontale, ma fortunatamente è tornata sui suoi passi permettendo all'azienda di mantenerla.

I distributori automatici di biglietti sono un canale di distribuzione prioritario per le FFS e devono poter essere utilizzati con facilità da tutti i clienti. Nel 2016 l'azienda ha completato gli interventi di modifica sui circa 1450 distributori automatici per dotarli di speciali scritte leggibili al tatto, rendendoli così utilizzabili dai clienti ipovedenti.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, le FFS hanno deciso di modificare la flotta di InterCity 2000 ai sensi della legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili, ad esempio montando predellini retrattili intelligenti sulle carrozze ristorante e le carrozze con scompartimento per sedie a rotelle. Il treno bipiano TLP ordinato dalle FFS permetterà a tutti i viaggiatori di spostarsi autonomamente tra i diversi nodi ferroviari, anche se la consegna del primo esemplare da parte dell'azienda produttrice Bombardier ha subito purtroppo un ulteriore ritardo. Le FFS si augurano che il treno possa entrare in servizio nel 2017.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno moltiplicato i loro sforzi per garantire la totale accessibilità digitale, sviluppando tra l'altro una nuova app in collaborazione con gli utenti. Durante la fase di sviluppo l'app è stata testata anche dalla fondazione «Accesso per tutti» e dal comitato disabili delle FFS. In concomitanza con la ristrutturazione completa del sito Internet in aprile 2017, le FFS modificheranno anche il Ticket Shop per garantire un'accessibilità priva di barriere. In seguito l'orario indicherà esattamente il punto di fermata delle carrozze con accesso a pianale ribassato e scompartimento per sedie a rotelle in ogni settore.

Estratto della testimonianza di Samuel Rachdi, un cliente delle FFS in sedia a rotelle:

«Dal 2002 al 2011 ho frequentato la stazione di Steinen, nel Cantone di Svitto, che all'epoca era ben lungi dall'essere accessibile in sedia a rotelle. Mi era giunta voce che intendevano attrezzarla con ascensori. Oltre agli elevati costi di costruzione, occorre considerare anche i costi di manutenzione; così quando ho saputo che di notte gli ascensori sarebbero certamente stati chiusi per prevenire atti di vandalismo, non mi sono potuto trattenere dal commentare che in tal caso potevano anche evitare del tutto di installarli. Nel frattempo nella stazione sono stati realizzati nuovi sottopassaggi con rampe e marciapiedi del tipo P55. Ottimo! Durante i lavori erano già state create strutture provvisorie P55 in legno perfettamente percorribili in sedia a rotelle. A volte una soluzione provvisoria di questo tipo potrebbe risolvere in modo ottimale i problemi.»

Sicurezza nell'area della stazione.

G4-DMA

In base al rapporto sulla politica di sicurezza della Svizzera presentato dal Consiglio federale il 24 agosto 2016, la situazione dei pericoli e delle possibili minacce ha subito un'evoluzione negli ultimi cinque anni. I mutamenti registrati nei comparti migrazione, estremismo, minaccia terroristica e cibercriminalità si ripercuotono sulla vita del Paese, e quindi anche sulla ferrovia. L'aumento dei flussi migratori ha già costretto paesi come Germania e Austria a confrontarsi con un maggiore numero di atti di violenza ai danni del personale ferroviario.

La Sicurezza pubblica delle FFS tiene sotto controllo la situazione e ne registra le evoluzioni adottando misure mirate di prevenzione, repressione e dissuasione volte a implementare in ogni situazione la corretta strategia di security. La sfida che sarà chiamata ad affrontare nel prossimo futuro è l'integrazione dei dispositivi con sistemi intelligenti in grado di supportare i servizi di sicurezza.

Obiettivo strategico.

Le FFS sfruttano coerentemente ogni possibilità utile a garantire alla clientela un accesso sicuro alla ferrovia e la totale incolumità durante il viaggio, migliorando così la sensazione di sicurezza percepita.

Andamento nel 2016.

G4-PR1

Nel 2016 la situazione di sicurezza delle FFS si è mantenuta su livelli stabili. Sebbene gli atti di follia omicida nei treni e gli attacchi terroristici che hanno funestato i paesi confinanti abbiano attirato l'attenzione dei media, le FFS sono riuscite nell'intento di offrire ai propri clienti un'elevata sensazione di sicurezza, come testimoniato dai circa 80 punti registrati dal sondaggio sulla soddisfazione dei clienti. È invece significativamente diminuita la sicurezza percepita nei luoghi pubblici, rilevata mediante un sondaggio analogo condotto dal Politecnico federale di Zurigo, che ha registrato un calo del 5 per cento.

Dopo gli attacchi sui treni (Salez/Svizzera, Sulz/Vorarlberg, Austria) e gli attentati terroristici in Europa (Bruxelles, Nizza, Würzburg, Monaco di Baviera, Ansbach/Germania), la probabilità di atti di emulazione esiste anche in Svizzera. Eventi di questo tipo non possono purtroppo essere del tutto esclusi in un sistema dei trasporti pubblici aperto, caratterizzato da una fitta rete di collegamenti e da un elevato numero di treni viaggiatori che circola quotidianamente.

Le aggressioni (molestie, minacce, atti di violenza) nei confronti del personale ferroviario registrate nel 2016 sono leggermente diminuite rispetto al 2015. Il personale dei treni è stato, come sempre, il bersaglio più esposto agli atti di violenza. La maggior parte degli incidenti è causata da persone che viaggiano senza un titolo di trasporto valido.

Aggressioni	2016	2015	Δ%
Atti di violenza contro il personale	168	184	-8,7 %
di cui contro il personale dei treni	145	158	-8,2 %

* Fonte: ESI fino al 2015; dal 2016 ESQ/EWD, inclusi i casi delle società affiliate.

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».

Nel giugno 2016 la cerimonia di apertura della galleria di base del San Gottardo è salita agli onori della cronaca internazionale. Garantire la sicurezza nell'ambito dei festeggiamenti è stata una vera sfida per i responsabili. La Polizia dei trasporti FFS ha lavorato fianco a fianco con i corpi di polizia cantonali e con l'esercito. L'efficacia del dispositivo di sicurezza ha permesso di celebrare l'evento senza incidenti di rilievo. Per sei giorni un grande numero di addetti alla sicurezza è rimasto defilato dietro le quinte, ma sempre allertato e pronto a intervenire.

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 a innovazioni quali le motorizzazioni elettriche, così da poter proporre i suoi prodotti sotto una luce più ecologica. Le FFS devono quindi moltiplicare 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'ambito di attività «prodotti verdi» è coordinato dal reparto Sostenibilità e implementato nelle singole Divisioni.

Obiettivo strategico.

L'azienda veglia sull'intera catena di viaggio per garantire che l'utilizzo dei suoi servizi di trasporto riduca quanto più possibile le ripercussioni negative sull'uomo e sull'ambiente. Oltre alla gamma di prodotti già esistente, le FFS elaborano continuamente nuove offerte e servizi sostenibili in tutti i settori di attività.

Andamento nel 2016.

Nel 2016 le FFS hanno rielaborato strategicamente il proprio portafoglio di «prodotti verdi», proponendo sul mercato svariate novità o dando il via ai relativi progetti pilota. In questo contesto rientra l'offerta di servizi di trasporto internazionali ad alta sostenibilità basati sulla combinazione bici-ferrovia-bici, lanciata in collaborazione con la start-up ImagineCargo (www.imaginecargo.com). Nell'esercizio in esame l'offerta nata dalla collaborazione tra le FFS e la start-up Batterie (www.batterie.ch) è stata inserita tra i servizi compresi nello SwissPass. Batterie mette a disposizione batterie alimentate a energia solare da utilizzare in viaggio per l'alimentazione di dispositivi elettronici. L'azienda ha infine dato il via al progetto pilota «Green Class FFS» (v. riquadro).

L'informazione ambientale sui prodotti FFS è stata oggetto di notevoli miglioramenti nel 2016. In collaborazione con UFAM, SvizzeraEnergia, Swisscom e Öbu, nel mese di novembre le FFS hanno lanciato i nuovi fattori mobitool opportunamente aggiornati (v. www.mobitool.ch), che permettono di stilare accurati bilanci ecologici dei servizi di trasporto svizzeri. Oltre a consentire un confronto tra i diversi mezzi di trasporto, questi fattori sono utilizzati per l'ecocalcolatore inserito nell'orario digitale delle FFS. L'integrazione completa degli indici nell'ecocalcolatore avverrà nella primavera 2017, contestualmente al lancio del nuovo sito web.

All'interno delle FFS lo sviluppo di prodotti verdi è vissuto con spirito quanto mai propositivo e innovativo. Dal 2017 il programma «Prodotti verdi» si evolverà ulteriormente per dare vita al programma «Innovazione verde».

Green Class FFS.

Alla fine del 2016 le FFS hanno lanciato il progetto pilota «Green Class FFS» (www.ffs.ch/greenclass), nato dalla collaborazione con BMW Schweiz e il Politecnico federale di Zurigo. Nell'ambito di questo progetto pilota, della durata di un anno, 150 clienti testeranno un abbonamento che combina mobilità individuale su strada e trasporti pubblici. I clienti test potranno usufruire di un'auto elettrica, di un AG di 1^a classe e delle opzioni di sharing proposte da Mobility e PubliBike. Nell'offerta è inoltre compreso un abbonamento annuale P+Rail.

Il progetto «Green Class FFS» sarà seguito scientificamente dal Politecnico federale di Zurigo. I clienti test dovranno registrare le proprie abitudini di mobilità, compilando tra le altre cose un profilo dei propri spostamenti quotidiani, annotando i luoghi di sosta e registrando i diversi sistemi di trasporto. Oltre a questo risponderanno regolarmente a un sondaggio sulle loro esperienze e sul grado di soddisfazione.

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. Lo smaltimento tempestivo e a regola d'arte di quantità sempre maggiori di rifiuti rappresenta una grande sfida per l'azienda. I feedback dei clienti dimostrano che sul fronte della pulizia le FFS devono ancora migliorare.

Il compito di mantenere puliti i treni spetta a Viaggiatori. RailClean fa parte di FFS Immobili ed è responsabile, tra le altre cose, della pulizia e dello smaltimento dei rifiuti nelle stazioni.

Obiettivo strategico.

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 2016.

Nel 2016 le FFS hanno predisposto in altre 25 stazioni un sistema di separazione dei rifiuti che permette la raccolta differenziata di alluminio, PET, carta e rifiuti non riciclabili. Il numero delle stazioni che offrono ai viaggiatori possibilità di smaltimento differenziato sale così complessivamente a 34. Qui rifiuti e materiali riutilizzabili vengono raccolti, compattati, stoccati e inviati al riciclaggio o allo smaltimento. La scarsità di aree disponibili nelle stazioni è tuttavia un fattore di enorme criticità. Trovare spazi sufficienti per le stazioni di riciclo su marciapiedi, ma anche per l'allestimento dei luoghi di smaltimento necessari, diventa una sfida sempre più ardua. Per questo le FFS non prevedono per il momento di proseguire con questo progetto.

Per ottimizzare lo svuotamento delle stazioni di riciclo, nell'esercizio in esame le FFS hanno testato un indicatore di livello elettronico che segnala al personale della regia centrale quando è necessario svuotare un contenitore. I risultati sono positivi, anche se

alcuni problemi tecnici legati all'inserimento dei sacchi della spazzatura hanno falsato i risultati delle misurazioni. I test proseguiranno nel primo trimestre 2017.

Dall'estate 2015, nell'ambito del programma di occupazione Team Clean, il compito di raccogliere i rifiuti nei treni e controllare le toilette è stato affidato a rifugiati, persone ammesse provvisoriamente e richiedenti asilo, che acquisiscono così familiarità con il mercato del lavoro svizzero e imparano a organizzare la propria giornata. Si spera che questo li aiuti poi ad inserirsi nel mercato del lavoro primario. Il programma di occupazione è promosso in collaborazione con il centro di competenza per l'integrazione della Città di Berna ed è stato ulteriormente ampliato nel 2016. Nell'esercizio in esame sono circa 38 le persone che hanno avuto l'opportunità di fare pratica lavorativa. Il programma è stato accolto molto favorevolmente dai viaggiatori.

G4-EN23

Rifiuti del pubblico	Metodo di smaltimento		2016	2015	Δ%
Rifiuti indifferenziati	Combustione	t	30 192	31 126	-3,0 %
Carta, cartone	Riciclaggio	t	6 432	6 126	5,0 %
Vetro	Riciclaggio	t	40	43	-6,6 %
PET	Riciclaggio	t	329	294	12,0 %
Alluminio	Riciclaggio	t	93	47	97,1 %

Resi noti i pareri della clientela.

Nell'autunno 2016 le FFS hanno istituito una piattaforma Internet (soddisfazione-ffs.ch) sulla quale i clienti possono esprimere un'opinione su una varietà di argomenti. Ecco un commento esemplificativo sul tema della pulizia:

DR, 5 settembre 2016 alle ore 23.20

«Trovo molto positivo il sistema di separazione dei rifiuti nelle grandi stazioni (PET, alluminio, carta, imballaggi). È invece un peccato che nei nuovi treni siano stati smontati i cestini negli scompartimenti da 4. Molti abbandonano così i rifiuti nello scompartimento, oppure li gettano sul pavimento o sotto i sedili. Apprezzo molto la distinzione tra smaltimento di rifiuti e giornali (gratuiti), anche se potrebbe essere segnalata ancora più chiaramente. Non sarebbe possibile istituire un sistema di raccolta differenziata anche nei treni (come nelle grandi stazioni)?»

Flussi omogenei di pendolari.

Quella delle FFS è indubbiamente la rete ferroviaria sulla quale circola ogni giorno e su ogni tratta il maggior numero di treni. Eppure lo sfruttamento dell'offerta è estremamente disomogeneo: nelle ore di punta numerosi treni sono molto frequentati, anche se nella media giornaliera meno del 30 per cento dei posti a sedere è occupato. Una situazione che compromette l'efficienza, sul piano economico-aziendale come su quello politico-economico.

Per questo le FFS si impegnano al fianco di altre aziende e dei poteri pubblici per fare sì che la domanda si distribuisca più uniformemente nell'arco della giornata. La responsabilità di affrontare questa tematica spetta principalmente al settore Traffico della divisione Viaggiatori e alla sezione Public Affairs e regolamentazione del Gruppo.

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.

Obiettivo strategico.

Un utilizzo più razionale dei treni permetterebbe di soddisfare le esigenze della clientela e di sfruttare in modo ancora più efficiente le attuali capacità. È quindi necessario che l'aumento più consistente della domanda nel traffico a lunga percorrenza interessi le ore di traffico ridotto anziché le ore di punta.

Andamento nel 2016.

Fortunatamente nel 2016 la domanda di traffico a lunga percorrenza ha registrato un incremento maggiore nelle ore di traffico ridotto (+1,7 per cento) rispetto alle ore di punta (+1,3 per cento). Ciò conferma la tendenza instauratasi nel 2015, dimostrando che gli sforzi delle FFS per favorire un'occupazione più omogenea dei posti a sedere stanno dando buoni frutti.

Nel luglio 2016 il settore Traffico di Viaggiatori ha inaugurato un nuovo progetto di durata biennale. Scopo di questa iniziativa è creare nuovi ed efficaci strumenti per uno sfruttamento più intenso ed omogeneo del traffico ferroviario intervenendo sia sul fronte della domanda che su quello della pianificazione dell'offerta. Tali strumenti saranno testati in specifici progetti pilota.

Dal 2015, nell'ambito dell'iniziativa Work Smart, le FFS si impegnano ad incentivare il lavoro flessibile in Svizzera. Nello stesso anno l'iniziativa ha stilato una Charta finalizzata a ottenere l'adesione del maggior numero possibile di aziende. Nel 2016 il numero delle imprese che l'hanno sottoscritta è salito da 55 a 93. Nell'esercizio in esame l'iniziativa Work Smart si è trasformata in un centro di competenza per forme di lavoro flessibile ed è stata citata o contattata con regolarità. Per guadagnare ulteriore visibilità, dal 2017 l'iniziativa intende intensificare la collaborazione con note istituzioni.

La postazione di lavoro mobile è una realtà per circa 9500 collaboratrici e collaboratori delle FFS. La trasformazione culturale è quindi iniziata in seno alle FFS, anche se si avverte ancora un forte orientamento alla presenza diretta sul posto di lavoro. Nell'esercizio in esame è così proseguita l'opera di sensibilizzazione del personale con strumenti di comunicazione e misure non convenzionali, nell'intento di favorire la transizione verso una nuova cultura del lavoro. Formazione FFS ha inoltre istituito un'offerta di consulenza e formazione sul tema Work Smart. Sarà il 2017 a dirci se tale offerta sarà un successo. Un sondaggio su un campione interno rappresentativo ci permetterà inoltre di stabilire quante collaboratrici e collaboratori coglieranno questa opportunità optando per una forma di lavoro flessibile nella quotidianità.

Niente ore di punta per gli studenti.

Anche gli studenti possono contribuire ad alleggerire il traffico pendolare nelle ore di punta. La scuola universitaria di Lucerna si propone come apripista tra gli enti di formazione svizzeri. I corsi del nuovo dipartimento di informatica nel campus Rotkreuz non iniziano infatti prima delle ore 9.00 e terminano poi a orari scaglionati, cioè alle 11.25, 15.20, 18.00 o 20.55.

Le FFS accompagneranno da vicino l'attuazione di questo progetto pionieristico e metteranno a frutto le esperienze raccolte per altri progetti pilota.

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. Il rapporto è disponibile in tre lingue sul sito web delle FFS.

Il Rapporto di gestione e di sostenibilità 2016 riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio 2016 e il 31 dicembre 2016. L'ultimo Rapporto di gestione e di sostenibilità relativo all'anno 2015 è stato pubblicato il 18 marzo 2016. 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 73 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	39 40 43			x	Dichiarazione del CEO sulla rilevanza della sostenibilità.
G4-2	42		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	24			x	Nome dell'organizzazione.
G4-4	5			x	Principali marche, prodotti e servizi.
G4-5	24			x	Sede centrale dell'organizzazione.
G4-6	24		Rapporto dell'Ufficio di revisione nel Rapporto di gestione e di sostenibilità, pagine 121-122.	✓	Paesi nei quali opera l'organizzazione.
G4-7	24			x	Assetto proprietario e forma legale.
G4-8	10			x	Mercati serviti.
G4-9	6 7	reporting.ffs.ch		x	Dimensioni dell'organizzazione.
G4-10	56	reporting.ffs.ch/personale		x	Numero di collaboratori/collaboratrici per categorie.
G4-11		reporting.ffs.ch/personale	Organico per tipo di contratto 2016 (Casa madre FFS senza affiliate): CCL: 26353 FTE; CO: 1194 FTE.	x	Personale coperto da contratti collettivi.
G4-12	46			x	Catena di fornitura dell'organizzazione.
G4-13	98		Rapporto dell'Ufficio di revisione nel Rapporto di gestione e di sostenibilità, pagine 121-122.	✓	Modifiche significative durante il periodo di rendicontazione in termini di dimensioni, struttura e proprietari.
G4-14	60		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	24 72			x	Unità aziendali incluse nel rapporto.
G4-18	41 42			x	Principi per la definizione dei contenuti del rapporto e differenze.
G4-19	41 42			x	Aspetti materiali e contenuti del rapporto.
G4-20	41		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	41		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	98		Rapporto dell'Ufficio di revisione nel Rapporto di gestione e di sostenibilità, pagine 121-122.	✓	Indicazioni sulla nuova rappresentazione delle informazioni rispetto all'anno precedente e relative motivazioni.
G4-23	72			x	Cambiamenti significativi in termini di campo di applicazione e aspetti rispetto all'anno precedente.

Coinvolgimento degli stakeholder

G4-24	43			x	Stakeholder coinvolti dall'organizzazione.
G4-25	43			x	Identificazione e selezione degli stakeholder da coinvolgere.
G4-26	43			x	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder.
G4-27	37 42	www.ffs.ch/comitatoclienti Politica e società		x	Aspetti chiave emersi dal coinvolgimento degli stakeholder.

Profilo del rapporto

G4-28	72			x	Periodo di rendicontazione.
G4-29	72			x	Data di pubblicazione dell'ultimo rapporto.
G4-30	72			x	Periodicità di rendicontazione
G4-31	72			x	Contatti per informazioni sul rapporto.
G4-32	72			x	Opzione «In accordance» scelta.
G4-33	36 72			x	Verifica esterna.

Gestione aziendale

G4-34	25 44			x	Struttura dirigenziale dell'organizzazione in merito agli impatti economici, ambientali e sociali.
G4-35	29 44			x	Descrizione del processo di delega riguardante gli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-36	28 44			x	Responsabilità rispetto agli aspetti economici, ambientali e sociali.
G4-37	37 42 44			x	Descrizione del processo di consultazione tra gli stakeholder e il più alto organo a livello dirigenziale.
G4-38	26 31			x	Composizione del più alto organo a livello dirigenziale.
G4-39	26			x	Funzione del più alto organo a livello dirigenziale.
G4-40	28			x	Nomina e selezione dei componenti del più alto organo a livello dirigenziale.
G4-41	28			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	28		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	28			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	30 116			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	30 116			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	29			x	Verifica e approvazione del rapporto di sostenibilità.
G4-49	29			x	Comunicazione delle criticità ai più alti organi a livello dirigenziale.
G4-50	29			x	Tipo e numero di criticità comunicate ai più alti organi a livello dirigenziale.
G4-51	34-35			x	Politiche per la remunerazione dei più alti organi a livello dirigenziale.
G4-52	34			x	Descrizione del processo di determinazione della remunerazione.
G4-53	34			x	Considerazione delle opinioni degli stakeholder nelle politiche retributive.
G4-54			Nel 2016 il rapporto tra la remunerazione annua totale del collaboratore con stipendio più elevato e quella del collaboratore con reddito più basso è stato di 1:20.	x	Rapporto tra lo stipendio più elevato all'interno dell'organizzazione e la retribuzione media.
G4-55			All'1. 1. 2016 l'incremento percentuale della remunerazione annua totale del collaboratore con lo stipendio più elevato è risultato essere del 1,0 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 1:2.	x	Rapporto tra l'incremento percentuale dello stipendio più elevato rispetto all'incremento medio all'interno dell'organizzazione.
Etica e integrità					
G4-56	30	Codice di condotta		x	Valori, principi, standard e regole di comportamento dell'organizzazione.
G4-57	30			x	Procedure interne ed esterne per richiedere supporto in relazione agli aspetti connessi all'etica e all'integrità.
G4-58	30			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	46	Acquisti		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (acquisti).
G4-EC9	46			x	Percentuale di spesa concentrata su fornitori locali in relazione alle sedi operative più significative.

Categoria: ambiente

Materiali

G4-DMA	48			x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (materiali).
G4-EN1	47 48	reporting.ffi.ch/sostenibilita		x	Materie prime utilizzate per peso o volume.

Energia

G4-DMA	50	www.ffi.ch/energia		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (energia).
G4-EN3	51			x	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione.
G4-EN5	51			x	Intensità energetica.
G4-EN6	50			x	Riduzione del consumo di energia.

Emissioni

G4-DMA	51 52	www.ffi.ch/clima		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (emissioni).
G4-EN15	53			x	Emissioni dirette di gas a effetto serra (Scope 1).
G4-EN16	53			x	Emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 2).
G4-EN17	53			x	Altre emissioni indirette di gas a effetto serra (Scope 3).
G4-EN18	53			x	Intensità delle emissioni di gas a effetto serra.
G4-EN19	53			x	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.
G4-EN20	54			x	Emissioni di sostanze ozono lesive.
G4-EN21	54			x	NOx, SOx e altre emissioni significative in atmosfera.

Acque reflue e rifiuti

G4-DMA	48 68	www.ffi.ch/rifiuti		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (acque reflue e rifiuti).
G4-EN23	48 49 69			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	58 60			x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (sicurezza sul lavoro e tutela della salute).
G4-LA6	59	reporting.ffs.ch/personale		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	59			x	Lavoratori ad alta incidenza o ad alto rischio di infortunio o di malattia professionale in relazione alla loro mansione.

Parità di retribuzione per donne e uomini

G4-DMA	58			x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (parità di retribuzione per donne e uomini).
G4-LA13	58			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	54 65	www.ffs.ch/sicurezza		x	Indicazioni generali sull'approccio gestionale (salute e sicurezza dei clienti).
G4-PR1	60 65			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 80 Rapporto finanziario sulla gestione
- P 90 Conto economico del Gruppo FFS
- P 91 Bilancio del Gruppo FFS
- P 92 Rendiconto finanziario del Gruppo FFS
- P 93 Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS
- P 94 Allegato al conto del Gruppo 2016
- P 123 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo

FFS SA

- P 123 Conto economico FFS SA
- P 124 Bilancio FFS SA
- P 125 Allegato al conto annuale FFS SA
- P 134 Proposta del CdA sull'impiego dell'utile di bilancio
- P 135 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

Rapporto finanziario sulla gestione. Le FFS nel 2016.

Nell'anno in esame il risultato consolidato delle FFS è stato pari a CHF 380,6 mio (2015: CHF 245,7 mio). A questo marcato miglioramento hanno concorso in particolare maggiori utili conseguiti con la vendita di oggetti immobiliari (CHF +83,1 mio), il miglioramento del risultato finanziario (CHF +78,2 mio) e la ripresa del traffico merci (con un risultato di CHF +22,6 mio rispetto all'esercizio precedente).

Il risultato della divisione Viaggiatori è stato di CHF 139,2 mio (CHF +8,7 mio rispetto al 2015). I ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 10,5 mio rispetto al 2015, nonostante la diminuzione del traffico internazionale.

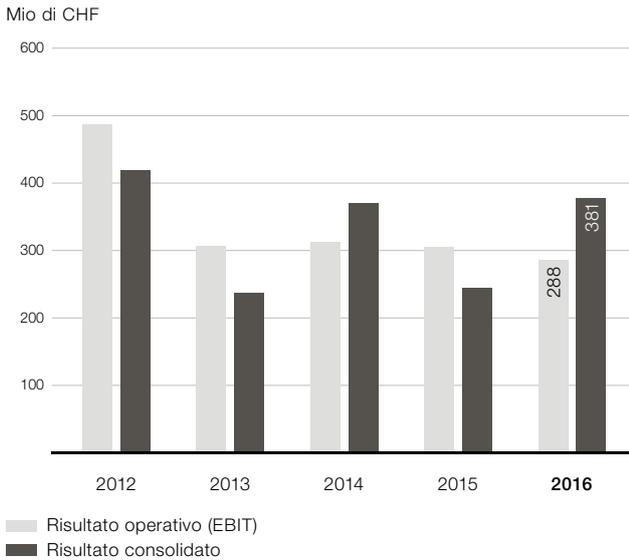
Immobili ha realizzato, in particolare grazie alla vendita di immobili per un valore di CHF 221,1 mio, un risultato prima dei pagamenti compensativi pari a CHF 432,6 mio (CHF +90,2 mio rispetto al 2015). Di questi, CHF 150,0 mio di pagamenti compensativi sono confluiti nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 270,9 mio nel risanamento della Cassa pensioni FFS.

Nel 2016, con un risultato di CHF 1,1 mio, la divisione Cargo è riuscita a tornare in attivo (CHF +22,6 rispetto al 2015) grazie all'andamento positivo dei volumi di SBB Cargo International e a ulteriori risparmi, come pure a effetti una tantum.

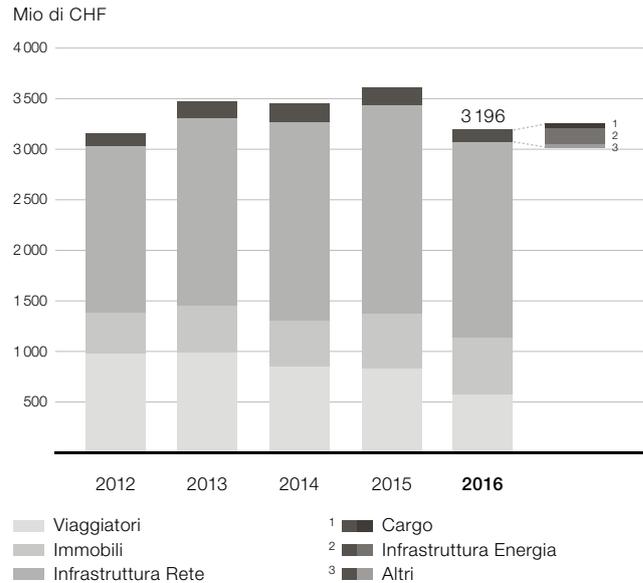
Come negli anni precedenti, anche nel 2016 Infrastruttura ha fornito maggiori prestazioni di mantenimento, non completamente coperte con le risorse previste dalla convenzione sulle prestazioni. Ciò ha determinato un risultato negativo di CHF -102,8 mio (2015: CHF -96,3 mio).

Il free cash flow è stato pari a CHF -539,7 mio (2015: CHF -522,6 mio), in particolare a causa del versamento del datore di lavoro per la stabilizzazione della Cassa pensioni (CHF 690,0 mio) e del deficit di Infrastruttura Rete. Per via del free cash flow negativo l'indebitamento netto soggetto a interessi è pertanto salito a CHF 8,8 mia, il che ha generato un grado di copertura dei debiti di 7,3 (2015: 6,9). Senza il versamento del datore di lavoro per la stabilizzazione della Cassa pensioni, l'assunzione dei deficit di Infrastruttura Rete (2013-2016) e se i pagamenti dei contributi d'investimento di Confederazione e Cantoni fossero stati versati puntualmente, il grado di copertura dei debiti sarebbe stato pari a 5,6 per la fine del 2016.

Risultato consolidato 2012-2016.



Investimenti 2012-2016.



Con CHF 380,6 mio il risultato consolidato è aumentato di CHF 134,9 mio rispetto al 2015.

La crescita del ricavo d'esercizio di CHF 201,5 mio (+2,3 percento), passato così a CHF 8987,7 mio, è sostanzialmente dovuta ai ricavi del traffico merci (CHF +28,5 mio), ai ricavi locativi (CHF +17,9 mio) e alle prestazioni dei poteri pubblici (CHF +175,3 mio), aumentate in particolare in seguito alla presa in consegna della galleria di base del San Gottardo e alla messa in servizio di ulteriori progetti infrastrutturali (tra cui il passante di Zurigo a fine 2015).

I costi d'esercizio (CHF 8699,5 mio) sono aumentati rispetto al 2015 principalmente in seguito all'incremento degli ammortamenti (CHF +190,3 mio) e dei costi del personale (CHF +47,1 mio).

Complessivamente, ciò ha determinato un calo nel risultato operativo rispetto al 2015, ora pari a CHF 288,2 (CHF -18,7 mio).

Con CHF -119,9 mio, il risultato finanziario segna un incremento di CHF 78,2 mio rispetto all'esercizio precedente. Tale incremento è dovuto ai minori interessi passivi e alla presenza di spese nell'esercizio precedente dovute alla rettifica di valore di voci in euro presenti in bilancio.

Il risultato estraneo all'esercizio (CHF 224,9 mio) è stato superiore rispetto al 2015 di CHF 83,1 mio grazie ai maggiori utili conseguiti con la vendita di oggetti immobiliari.

Il volume d'investimento, pari a CHF 3195,9 mio, è diminuito di CHF 407,8 mio rispetto all'esercizio precedente.

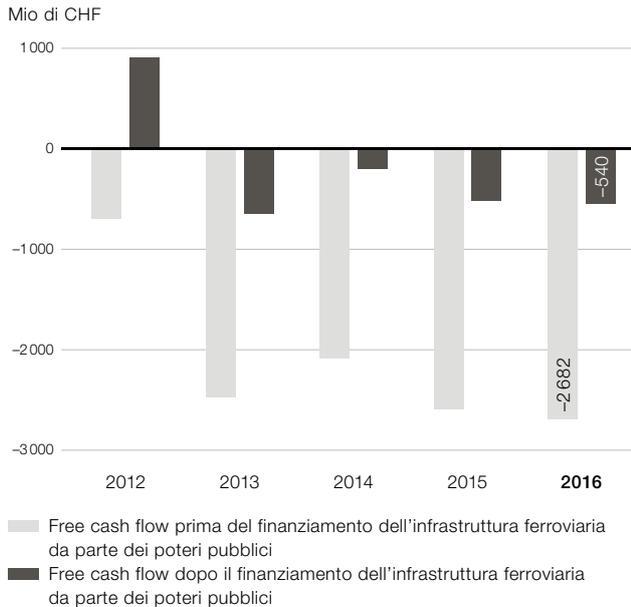
La divisione Viaggiatori ha investito CHF 578,2 mio nel miglioramento dell'offerta e del comfort di viaggio (2015: CHF 828,7 mio). Oltre all'acquisto di nuovi treni (es. elettrotreni Giruno ed ETR 610) è stato modernizzato anche il materiale rotabile (es. carrozze a due piani S-Bahn Zurigo). Gli investimenti nel traffico viaggiatori si suddividono in traffico a lunga percorrenza (CHF 195,3 mio; 2015: CHF 231,7 mio), traffico regionale ordinato (CHF 268,2 mio; 2015: CHF 497,6 mio) e centri di manutenzione e sistemi di vendita (CHF 114,7 mio; 2015: CHF 99,4 mio).

Gli investimenti di Immobili nell'ammodernamento e nell'ampliamento degli edifici delle stazioni e nello sviluppo di aree centrali vicine alle stazioni sono stati pari a CHF 558,2 mio, quasi invariati rispetto all'esercizio precedente (2015: CHF 551,4 mio).

Nel complesso CHF 1938,0 mio (2015: CHF 2055,9 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 83,5 mio (2015: CHF 127,4 mio) nell'ampliamento e nel mantenimento di impianti per la produzione e il trasporto di energia.

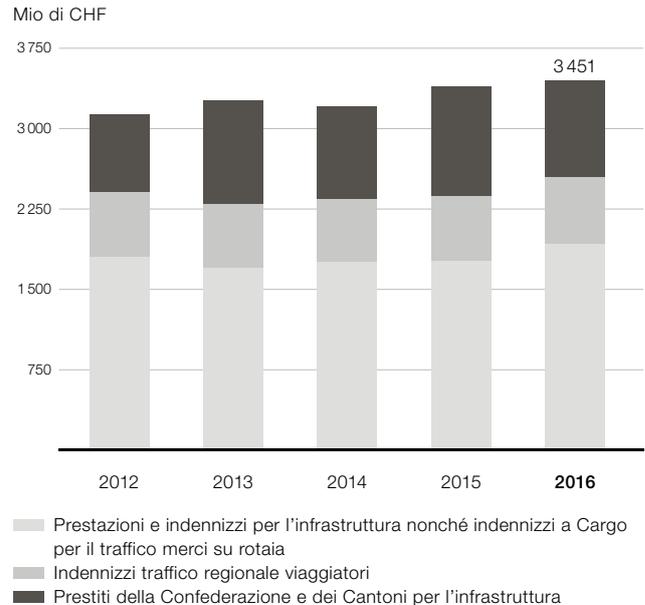
Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici 2012-2016.



Il free cash flow dopo il finanziamento dei poteri pubblici è diminuito di CHF 17,1 mio rispetto all'esercizio precedente (CHF -539,7 mio; 2015: CHF -522,6 mio). Al versamento del datore di lavoro per la stabilizzazione della Cassa pensioni pari a CHF 690,0 mio e al ritardato versamento dei contributi d'investimento di Confederazione e Cantoni si contrappongono afflussi risultanti dalla scadenza di investimenti finanziari e da minori investimenti.

Per gli investimenti sostitutivi e di ampliamento, nel 2016 le FFS hanno ricevuto dai poteri pubblici CHF 2142,0 mio (2015: CHF 2073,4 mio). L'aumento rispetto all'esercizio precedente è dovuto soprattutto ai maggiori contributi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

Prestazioni dei poteri pubblici 2012-2016.



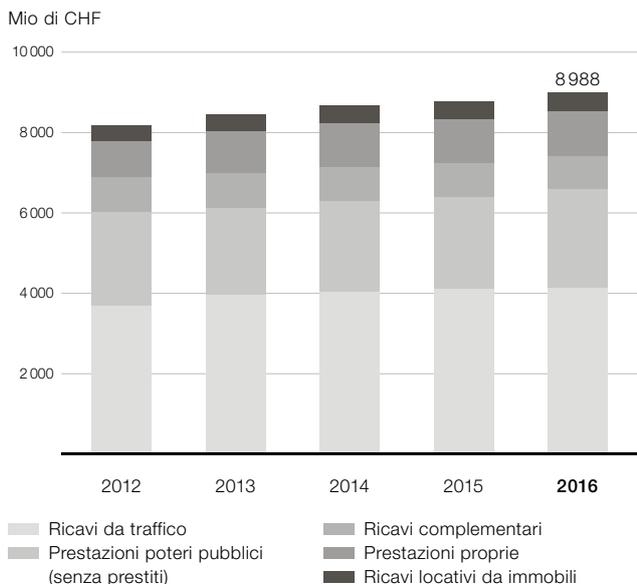
Le prestazioni dei poteri pubblici per l'infrastruttura comprendono i costi per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria non coperti dai prezzi delle tracce fissati per legge nonch  il contributo per il mantenimento della rete in misura corrispondente agli ammortamenti iscritti (CHF 1927,0 mio, CHF +158,0 rispetto al 2015), incluso l'indennizzo a FFS Cargo Svizzera per il traffico merci su rotaia (CHF 16,1 mio, CHF -2,9 mio rispetto al 2015).

Gli indennizzi per il traffico regionale viaggiatori corrispondono ai costi dell'offerta richiesta dai poteri pubblici che non sono coperti dai viaggiatori (CHF 624,4 mio, CHF +22,1 mio rispetto al 2015).

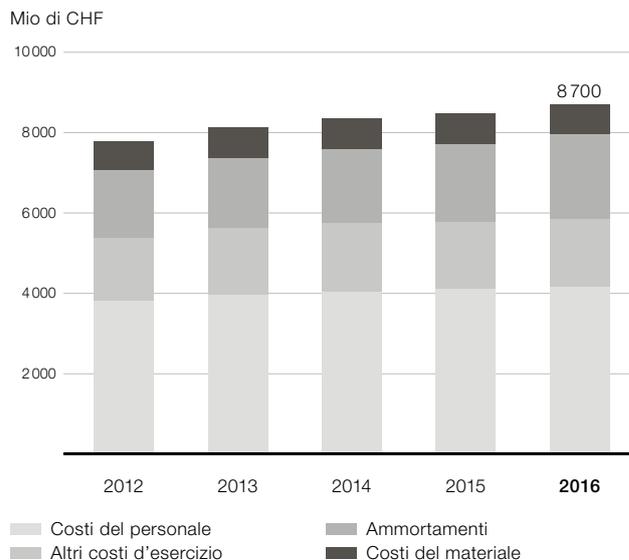
Il fondo infrastrutturale e il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) hanno messo a disposizione prestiti in particolare per l'ampliamento della linea Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, per la preparazione dell'esercizio sull'asse del San Gottardo e per vari progetti (es. galleria dell'Eppenbergr) nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (CHF 900,1 mio, CHF -117,1 mio rispetto al 2015).

Il 1° giugno le FFS hanno preso in consegna da AlpTransit San Gottardo SA la galleria di base del San Gottardo. Con la presa in consegna, l'attivo fisso e i prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono aumentati di CHF 3754,5 mio. Trattandosi di un'attivit  senza impatto sulla liquidit , tale importo non   qui riportato. Allo stesso modo non si tiene conto dei mezzi messi a disposizione per incentivare gli investimenti pari a CHF 5944,1 mio, destinati alle operazioni di scavo della galleria.

Ricavo d'esercizio 2012-2016.



Costi d'esercizio 2012-2016.



Il ricavo d'esercizio, pari a CHF 8987,7 mio, è aumentato del 2,3 percento rispetto al 2015.

I ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati solo lievemente, nella misura di CHF 10,5 mio (+0,3 percento) rispetto all'esercizio precedente. La crescita del traffico regionale è stata in parte assorbita dalla contrazione del traffico internazionale a lunga percorrenza. Dopo il calo registrato nel 2015, grazie a SBB Cargo International i ricavi del traffico merci sono tornati a essere positivi (CHF +28,5 mio; +3,5 percento).

I ricavi complementari sono diminuiti leggermente rispetto al 2015 passando a CHF 819,9 mio (-1,2 percento).

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 2466,3 mio). L'aumento rispetto all'esercizio precedente, in crescita di CHF 175,3 mio (+7,7 percento), è dovuto soprattutto ai maggiori contributi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente, in seguito alla presa in consegna della galleria di base del San Gottardo e alla messa in servizio di ulteriori progetti infrastrutturali (tra cui il passante di Zurigo a fine 2015).

Le prestazioni proprie (CHF 1097,5 mio) riflettono la parte dei beni creati autonomamente. Il lieve calo di CHF 18,7 mio (-1,7 percento) rispetto all'esercizio precedente è dovuto alla minore produzione per magazzino.

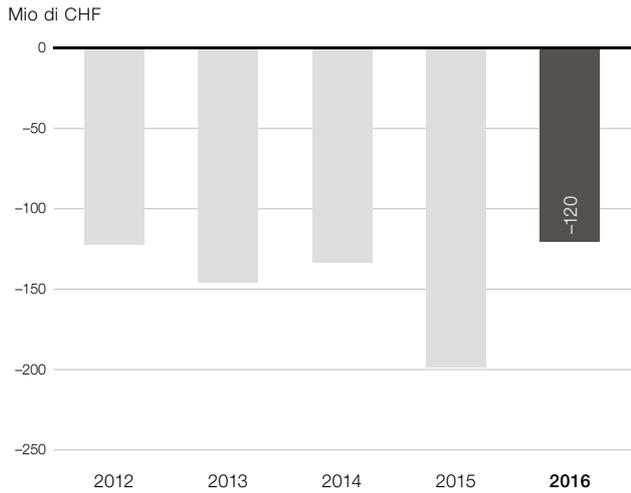
Ulteriori ricavi locativi sono derivati dalla messa in servizio di nuove superfici nel 2015 (in particolare la Sihlpost dell'Europaallee a Zurigo, l'area di cantiere G dell'Europaallee a Zurigo) e hanno generato un aumento di CHF 17,9 mio rispetto all'esercizio precedente (+4,1 percento).

Rispetto al 2015 i costi d'esercizio sono aumentati di CHF 220,2 passando a CHF 8699,5 mio.

I costi d'esercizio prima degli ammortamenti sono aumentati leggermente di CHF 29,9 mio rispetto al 2015, passando a CHF 6569,2. L'aumento dei costi del personale, in crescita di CHF 47,1 mio in particolare per i maggiori contributi ordinari alla Cassa pensioni, è stato in parte compensato dai minori costi del materiale (CHF -30,6 mio).

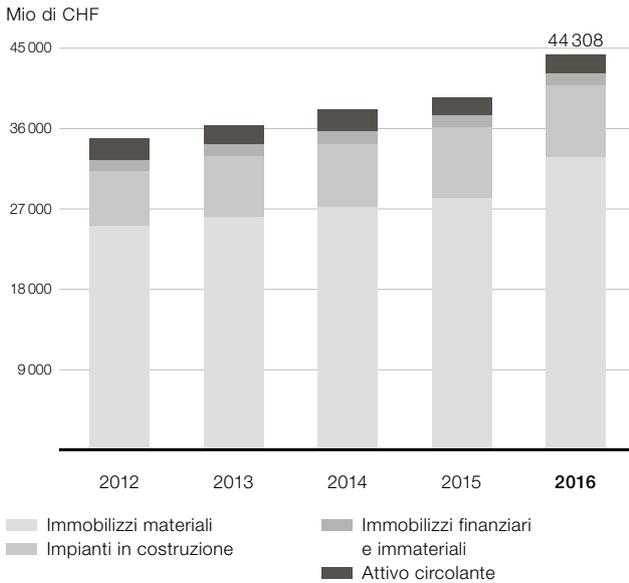
In particolare la messa in servizio della galleria di base del San Gottardo nel 2016 e del passante di Zurigo a fine 2015, nuovi treni e gli oggetti d'investimento hanno comportato un aumento degli ammortamenti di CHF 190,3 mio.

Risultato finanziario 2012-2016.

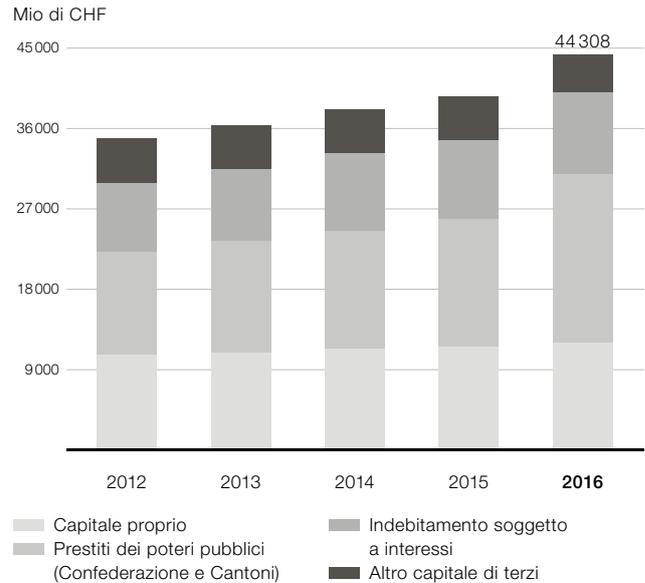


Nel 2016 il risultato finanziario si è attestato a CHF -119,9 mio (comprende tra l'altro interessi passivi, ricavi da partecipazioni ed effetti valutari). Al miglioramento rispetto all'esercizio precedente (CHF +78,2 mio) hanno concorso minori interessi passivi dovuti all'attuale contesto caratterizzato da bassi tassi d'interesse. Sull'esercizio precedente aveva inoltre gravato la rettifica di valore di voci in euro presenti in bilancio in seguito alla forza del franco.

Struttura di bilancio Attivi 2012-2016.



Struttura di bilancio Passivi 2012-2016.



Nell'anno in esame gli immobilizzi materiali e gli impianti in costruzione sono aumentati di CHF 4764,5 mio, passando così a CHF 40 865,9 mio. L'incremento è riconducibile in particolare alla presa in consegna della galleria di base del San Gottardo dalla AlpTransit San Gottardo SA (CHF 3754,5 mio). Sono stati inoltre messi in esercizio nuovi elettrotreni ETR 610 e sono stati realizzati progressi nella costruzione di oggetti immobiliari.

Gli immobilizzi finanziari e immateriali sono stati pari a CHF 1379,6 mio (2015: CHF 1448,0 mio). In particolare nel 2016 sono stati fatti diversi investimenti nel rinnovo dei sistemi di vendita e di distribuzione nella divisione Viaggiatori. L'aumento dell'attivo circolante rispetto all'esercizio precedente (CHF +88,8 mio) è principalmente attribuibile ai maggiori crediti per forniture e prestazioni.

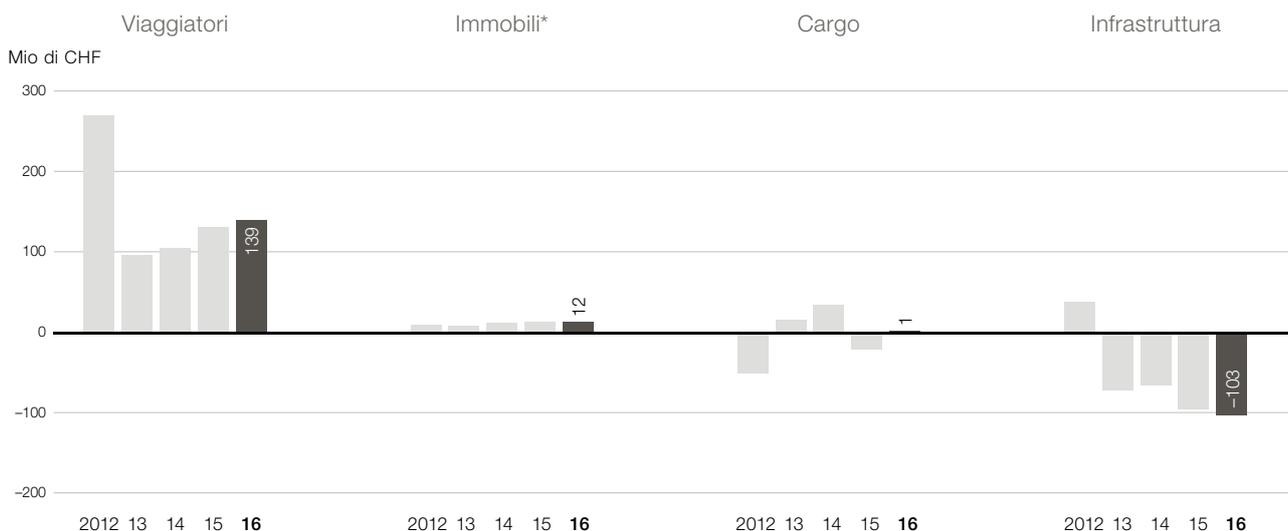
I prestiti concessi dai poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono aumentati di CHF 4654,6 mio, portandosi a CHF 18 932,5 mio, in particolare per la presa in consegna della galleria di base del San Gottardo. All'aumento hanno concorso anche i grandi progetti ordinati dai Cantoni (tra cui l'ampliamento della linea Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse).

L'indebitamento netto soggetto a interessi (debiti finanziari soggetti a interessi detratta la liquidità) è aumentato di CHF 543,4 mio rispetto al 2015, giungendo a CHF 8795,5 mio, in seguito al versamento del datore di lavoro per la stabilizzazione della Cassa pensioni (CHF 690,0 mio).

A ciò è dovuto anche l'aumento del grado di copertura dei debiti (indebitamento netto soggetto a interessi diviso per l'E-BITDA, rettificato tenendo conto degli indennizzi per gli ammortamenti di Infrastruttura), passato da 6,9 nel 2015 a 7,3 nell'esercizio in esame.

Il restante capitale di terzi, che comprende in particolare fatture di fornitori, ratei e risconti passivi e accantonamenti, è sceso a CHF 4171,5 mio. La diminuzione di CHF 658,3 mio rispetto all'esercizio precedente è dovuta al ricorso agli accantonamenti per il versamento del datore di lavoro nella Cassa pensioni.

Risultati dei segmenti 2012-2016.



* dopo i pagamenti compensativi

Viaggiatori.

Nell'anno in esame il risultato è stato di CHF 139,2 mio (CHF +8,7 mio rispetto al 2015). I ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 10,5 mio attestandosi a CHF 3165,2 mio, mentre il traffico viaggiatori internazionale è retrocesso a causa della difficile situazione legata alla sicurezza dei Paesi esteri confinanti. Il minor risultato operativo, pari a CHF 192,8 mio (CHF -45,0 mio rispetto al 2015), è stato compensato dal miglior risultato finanziario (l'esercizio precedente era stato gravato dalla rettifica di valore di voci in euro).

Immobili.

Il risultato prima dei pagamenti compensativi di Immobili è stato di CHF 432,6 mio (CHF +90,2 mio rispetto al 2015). Grazie alla messa in servizio di oggetti d'investimento e di nuove superfici commerciali nelle stazioni, il risultato operativo è aumentato (CHF +7,1 mio) nonostante gli effetti negativi derivanti dal turismo legato allo shopping all'estero e dal commercio online. Il miglioramento del risultato è dovuto in particolare al maggior utile conseguito con l'alienazione di oggetti immobiliari (CHF +80,6 mio). Nel complesso, CHF 150,0 mio sono confluiti come pagamenti compensativi nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 270,9 mio nel risanamento della Cassa pensioni, portando a un risultato pari a CHF 11,7 mio dopo i pagamenti compensativi.

Cargo.

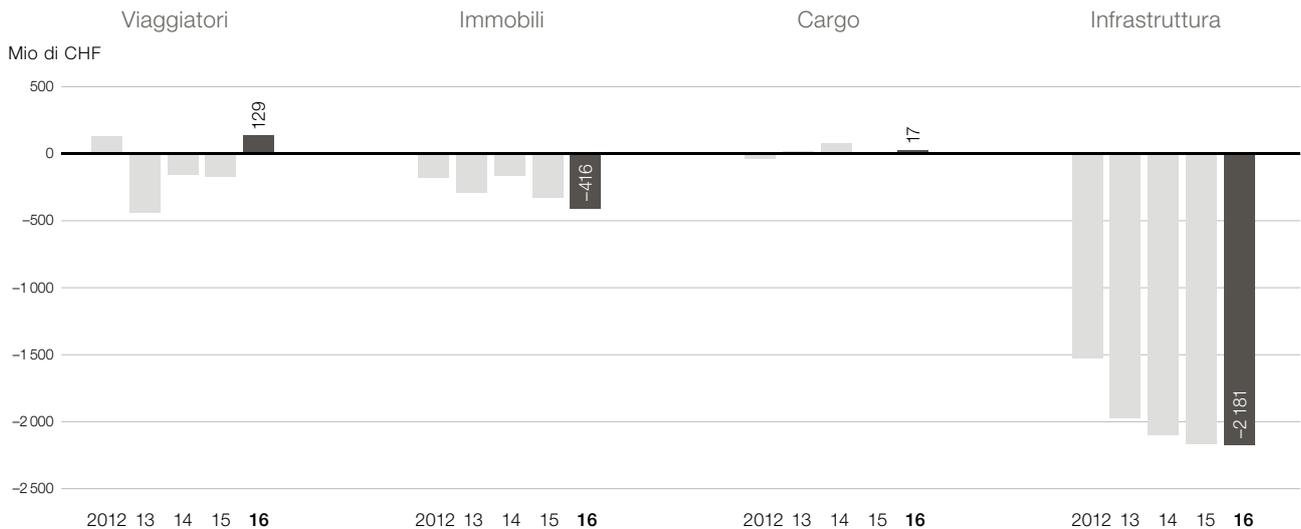
Nel 2016, con un risultato di CHF 1,1 mio, la divisione Merci è riuscita a tornare in attivo (CHF +22,6 rispetto al 2015). Questo miglioramento è stato possibile in particolare grazie all'andamento positivo dei volumi di SBB Cargo International e a ulteriori risparmi come pure a effetti una tantum (scioglimento di accantonamenti per ristrutturazioni).

Infrastruttura.

Infrastruttura ha realizzato un risultato annuo di CHF -102,8 mio (2015: CHF -96,3 mio), di cui CHF -123,4 mio attribuibili all'unità Rete e CHF 20,6 mio all'unità Energia.

L'infrastruttura ferroviaria è gravata da una scarsa manutenzione preventiva negli anni 1995-2010, oltre che da un elevato grado di sfruttamento. Per garantire una qualità e una sicurezza costanti della strada ferrata, anche nel 2016 Infrastruttura Rete ha fornito maggiori prestazioni di mantenimento, non completamente coperte con le risorse previste dalla convenzione sulle prestazioni.

Free cash flow Segmenti 2012-2016.
(prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici e dopo i pagamenti compensativi)



Viaggiatori.

Nell'anno in esame il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici è stato pari a CHF 129,1 mio. L'aumento di CHF 313,5 mio rispetto all'esercizio precedente (CHF -184,4 mio) è dovuto alla contrazione degli investimenti.

Cargo.

Rispetto al 2015 il free cash flow è aumentato di CHF 15,7 mio passando a CHF 16,8 mio in seguito al miglior risultato operativo.

Immobili.

Nell'esercizio in esame il free cash flow è stato pari a CHF -415,5 mio (2015: CHF -336,5 mio). Come nell'esercizio precedente, gli investimenti in stazioni a misura di cliente e oggetti d'investimento selezionati per aumentare la capacità di rendimento sono stati finanziati con le attività immobiliari. Il free cash flow negativo è dovuto al pagamento compensativo per il finanziamento di Infrastruttura e al risanamento della Cassa pensioni (in totale CHF 420,9 mio).

Infrastruttura.

Nell'anno in esame il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici e dopo i pagamenti compensativi è stato pari a CHF -2180,9 mio (2015: CHF -2168,7 mio) ed è stato tra l'altro condizionato dal ritardato versamento dei contributi d'investimento di Confederazione e Cantoni. Le voci principali nel free cash flow sono in particolare gli investimenti richiesti dalla Confederazione e dai Cantoni per il miglioramento dell'offerta (CHF -1903,4 mio, in particolare il grande progetto Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) e il deficit di Infrastruttura Rete (CHF -123,4 mio).

Prospettive.

La trasformazione delle esigenze della clientela e una concorrenza intermodale sempre più aspra fanno aumentare i requisiti che l'attività ferroviaria deve soddisfare. In questo contesto le FFS si trovano ad affrontare importanti sfide imprenditoriali e finanziarie proprio perché vogliamo conservare durevolmente i nostri successi quali la posizione di rilievo nella soddisfazione dei clienti. Le FFS stanno attraversando una fase in cui sono richiesti ingenti investimenti, in particolare per l'equipaggiamento dei treni o l'acquisto di nuovo materiale rotabile (ad es. per la messa in servizio della galleria di base del San Gottardo). Dobbiamo assicurare il risultato operativo e limitare l'indebitamento nei prossimi anni per abbassarlo nel lungo termine. Dal momento che, fino al 2030, i costi globali della ferrovia continueranno ad aumentare le FFS hanno introdotto il programma RailFit20/30 mirante a ridurre l'aumento dei costi. Con circa 300 singoli provvedimenti sarà così possibile risparmiare CHF 1,2 mia – con oculatezza, senza andare a scapito della sicurezza e con un rapporto costi-benefici ottimale per i nostri clienti. Sarà altrettanto importante aumentare i ricavi, dal momento che le FFS dovranno contare su una diminuzione costante delle risorse pubbliche e poiché nel medio-lungo termine i costi dei sistemi di trasporto alternativi scenderanno sensibilmente. In questa ottica FFS Cargo migliorerà la sua posizione di mercato e lo sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria tra le altre cose grazie al progetto «Traffico a carri completi 2017» e a nuovi sistemi di prenotazione e catene di trasporto. Al rafforzamento della posizione di mercato di FFS Cargo potrebbe contribuire anche l'apertura a potenziali partner, che con conoscenze del settore o volumi d'affari supplementari potrebbero sostenere la crescita. La situazione per FFS Cargo rimane tesa malgrado l'andamento positivo dei volumi di SBB Cargo International e gli effetti una tantum registrati nel 2016 abbiano fatto sì che FFS Cargo sia tornata a realizzare utili.

Per poter assicurare un'offerta interessante sul piano del rapporto qualità/prezzo, è necessario disporre di una sana base finanziaria che permetta di portare avanti anche in futuro la centenaria storia di successi delle FFS.

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2016	2015
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	4 145,9	4 108,9
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 466,3	2 291,0
Ricavi locativi immobili	3	458,0	440,1
Ricavi complementari	4	819,9	830,0
Prestazioni proprie	5	1 097,5	1 116,2
Totale Ricavo d'esercizio		8 987,7	8 786,2
Costi d'esercizio			
Costi del materiale	6	-720,5	-751,1
Costi del personale	7	-4 168,1	-4 121,0
Altri costi d'esercizio	8	-1 680,5	-1 667,1
Ammortamenti immobilizzi materiali	9, 20	-1 984,0	-1 812,1
Ammortamenti immobilizzi immateriali	9, 21	-146,3	-127,9
Totale Costi d'esercizio		-8 699,5	-8 479,3
Risultato operativo/EBIT		288,2	306,9
Risultato finanziario	10	-119,9	-198,1
Risultato ordinario		168,3	108,8
Risultato estraneo all'esercizio	11	224,9	141,8
Utile ante imposte		393,2	250,5
Imposte sull'utile	12	-10,1	-5,4
Interessenze azionisti minoritari	13	-2,5	0,5
Utile del Gruppo		380,6	245,7

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

Bilancio del Gruppo FFS.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Attivo circolante			
Liquidità	14	403,0	540,2
Crediti per forniture e prestazioni	15	657,3	405,9
Altri crediti	16	116,4	183,5
Scorte e lavori in corso	17	324,8	327,9
Ratei e risconti attivi	18	560,8	516,0
Totale Attivo circolante		2 062,3	1 973,5
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	19	386,3	484,9
Immobilizzi materiali	20	32 827,0	28 223,5
Immobilizzi materiali in costruzione	20	8 038,9	7 877,8
Immobilizzi immateriali	21	993,3	963,1
Totale Attivo fisso		42 245,5	37 549,3
Totale Attivi		44 307,8	39 522,8

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

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve scadenza	22	1 144,7	273,0
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	5,6	39,3
Debiti per forniture e prestazioni	24	708,2	673,6
Altri debiti a breve termine	25	139,8	135,8
Ratei e risconti passivi	26	1 586,0	1 523,9
Accantonamenti a breve termine	27	305,7	970,6
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 890,1	3 616,2
Debiti finanziari a lunga scadenza	22	8 053,8	8 519,4
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	18 926,8	14 238,6
Altri debiti a lungo termine	25	940,1	980,9
Accantonamenti a lungo termine	27	491,7	545,0
Totale Capitale di terzi a lungo termine		28 412,4	24 283,8
Totale Capitale di terzi		32 302,5	27 900,0
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 069,1	2 069,1
Riserve da utili		462,7	217,3
Utile del Gruppo		380,6	245,7
Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari		11 912,5	11 532,1
Interessenze azionisti minoritari	13	92,8	90,8
Totale Capitale proprio		12 005,3	11 622,8
Totale Passivi		44 307,8	39 522,8

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

Rendiconto finanziario del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2016	2015
Utile del Gruppo		380,6	245,7
Ammortamenti dell'attivo fisso		2 127,7	1 931,6
Perdite per riduzioni durevoli di valore		2,6	8,5
Diminuzione/aumento di accantonamenti		-718,1	21,7
Altri ricavi senza incidenza sul fondo		-91,2	-61,1
Utile da vendita di attivo fisso		-238,0	-155,5
Quota parte delle perdite derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		0,7	0,3
Risultato interessenze azionisti minoritari		2,5	-0,5
Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità	28	-47,5	-130,6
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		1 419,4	1 860,1
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		-1 241,3	-1 057,6
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		178,1	802,5
Deflusso di fondi dalla variazione del perimetro di consolidamento		0,0	-6,3
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi materiali e impianti in costruzione		-3 019,4	-3 404,7
Incassi per disinvestimenti d'immobilizzi materiali		184,8	208,1
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi finanziari		0,0	-8,5
Incassi per disinvestimenti d'immobilizzi finanziari		151,4	6,3
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi immateriali		-176,5	-199,0
Incassi per disinvestimenti d'immobilizzi immateriali		0,0	5,7
Flusso finanziario dell'attività d'investimento		-2 859,7	-3 398,5
Finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria con risorse a fondo perso della Confederazione		1 241,3	1 057,6
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		900,7	1 015,9
Accensione/rimborso di debiti finanziari a breve scadenza		334,4	-162,9
Accensione di debiti finanziari a lunga scadenza		68,5	345,9
Dividendi pagati ad azionisti minoritari		-0,4	-0,8
Versamenti di capitale di azionisti minoritari		0,0	0,8
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento		2 544,5	2 256,3
Totale Flusso finanziario		-137,2	-339,7
Liquidità al 1° gennaio		540,2	880,1
Differenze di conversione delle divise estere		0,0	-0,2
Liquidità al 31 dicembre		403,0	540,2
Variazione liquidità		-137,2	-339,7

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

Free cash flow.

Mio di CHF	2016	2015
Flusso finanziario proveniente dall'attività operativa (cash flow operativo)	178,1	802,5
Flusso finanziario proveniente dall'attività d'investimento	-2 859,7	-3 398,5
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-2 681,6	-2 596,0
Flusso finanziario proveniente dal finanziamento d'investimenti per l'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	2 142,0	2 073,4
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-539,7	-522,6
Flusso finanziario proveniente da finanziamenti per investimenti commerciali e risanamento della CP	402,5	182,9
Totale Flusso finanziario	-137,2	-339,7

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 al 1. 1. 2015	9 000,0	2 069,1	225,7	-6,4	11 288,4	89,1	11 377,5
Variazione nel perimetro 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
Utile del Gruppo	0,0	0,0	245,7	0,0	245,7	-0,5	245,2
Differenze di conversione delle divise estere	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
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Utile del Gruppo	0,0	0,0	380,6	0,0	380,6	2,5	383,2
Differenze di conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
Capitale proprio al 31. 12. 2016	9 000,0	2 069,1	852,0	-8,6	11 912,5	92,8	12 005,3

Il capitale azionario è suddiviso in 180 mio di azioni nominative del valore nominale di CHF 50 ciascuna ed è completamente liberato. La Confederazione è azionista unico. Al 31. 12. 2016 le riserve legali e statutarie non distribuibili erano pari a CHF 2245,4 mio (2015: CHF 2379,1 mio).

Allegato al conto del Gruppo 2016.

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.

Perimetro 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 nel perimetro di consolidamento. Queste operazioni vengono iscritte a bilancio come financial lease.

L'elenco delle partecipazioni a pagina 120 riporta le società che fanno parte del perimetro 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 i costi 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, i costi 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 costi e ricavi vengono rilevati in proporzione alle quote.

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

Interessenze azionisti minoritari.

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

Conversione delle divise estere.

I conti annuali in valuta estera delle società incluse nel perimetro 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, i costi 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 2016	Corso medio 2015	Corso del giorno di chiusura 31.12.2016	Corso del giorno di chiusura 31.12.2015
EUR	1,09	1,07	1,07	1,08

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 giro» 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.

Gli **immobilizzi finanziari** comprendono titoli detenuti a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per impegni di leasing e partecipazioni non consolidate con un diritto di voto fino al 20 per cento 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 gli immobilizzi finanziari. 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 degli **immobilizzi materiali** si basa sui costi di acquisizione o di produzione. Nella valutazione successiva vengono detratti gli ammortamenti accumulati 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	20-25
– Linee di trasporto	33
Altri immobilizzi 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	5-10
– EED (hardware)	4-8
– Telecom	4-20
– Impianti tecnici, elettrotecnici e meccanici	25-33
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'immobilizzo al tasso medio del capitale di terzi soggetto a interessi.

Gli immobilizzi in leasing che, da un punto di vista economico, corrispondono a operazioni di acquisto (financial lease), sono iscritti all'attivo nel patrimonio immobilizzi materiali e ammortizzati 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. Le perdite vengono addebitate direttamente al risultato del periodo.

Sono considerati **terreni non edificati** i fondi compresi in una zona edificabile e sui quali non sorgono fabbricati.

Gli **immobilizzi materiali in costruzione** comprendono i costi di progetto attivabili accumulati relativi agli immobilizzi materiali. I costi di progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Gli **immobilizzi 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 immobilizzi immateriali elaborati in proprio. La durata prevista dell'utilizzo degli immobilizzi immateriali ammonta, in anni, a:

	Durata di utilizzo in anni
Avviamento	5
Diritti	secondo contratto
Software	5-8

I costi di progetto attivabili accumulati vengono iscritti tra gli immobilizzi 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, ad eccezione degli 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 dalla Confederazione e da terzi, 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 e a rimborso condizionato.

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 impegni di previdenza, 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 i costi del personale e hanno impatto sul risultato.

Conto economico.

I ricavi comprendono il beneficio economico derivante dalla vendita di servizi nell'ambito dell'attività ordinaria. I ricavi vengono iscritti dopo deduzione di ribassi, sconti e commissioni su carte di credito. I ricavi vengono rilevati al momento della fornitura della prestazione.

Le principali fonti di proventi delle FFS sono i ricavi da traffico viaggiatori e merci, le prestazioni dei poteri pubblici e i ricavi locativi da immobili.

I **ricavi del traffico viaggiatori** comprendono la quota FFS degli introiti dalla vendita di biglietti singoli e di abbonamenti, tra cui abbonamenti generali, metà-prezzo o di comunità tariffarie. Il calcolo della quota FFS si basa sui conteggi e gli accertamenti dell'Unione dei trasporti pubblici.

Per stabilire i ricavi per ogni impresa di trasporto vengono estrapolati i dati dalla distribuzione dei titoli di trasporto rilevata, dal conteggio dei passeggeri e dai tragitti percorsi.

I **ricavi del traffico merci** sono rilevati in base ai trasporti effettuati nel periodo.

Le **prestazioni dei poteri pubblici** comprendono le prestazioni della Confederazione e dei Cantoni per l'infrastruttura ferroviaria e il traffico viaggiatori regionale nella misura dei costi non coperti.

I **ricavi locativi da immobili** sono i proventi delimitati nel periodo, derivanti dalla locazione di superfici commerciali nelle stazioni così come da superfici adibite a uffici e appartamenti.

L'effetto delle coperture valutarie è iscritto nel risultato finanziario.

Strumenti finanziari derivati.

Nella politica di tesoreria 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. Il risultato viene contabilizzato al momento della realizzazione dell'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 sussiste la probabilità 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 di energia.

Note concernenti il conto del Gruppo.

G4-13

G4-22

0.1 Modifiche delle norme di presentazione del rendiconto.

Le FFS hanno adottato la seguente modifica degli standard attuali, vincolante per i bilanci consolidati dopo il 1° gennaio 2016.

Precisazione concernente la registrazione del fatturato:

la realizzazione del fatturato è stata precisata nel concetto quadro 12 di Swiss GAAP FER. Inoltre, gli Swiss GAAP FER 3 e 6 sono stati completati con novità concernenti la presentazione e la pubblicazione.

0.2 Variazioni nel perimetro di consolidamento.

Dal 1° gennaio 2016 il perimetro di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

– Costituzione della RT&S Lokführer Akademie GmbH, Duisburg (dicembre 2016)

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2016	2015
Traffico viaggiatori	3 165,2	3 154,7
traffico a lunga percorrenza	2 318,9	2 340,4
traffico regionale	846,3	814,3
Traffico merci	850,5	822,0
Prestazioni d'esercizio	48,2	44,3
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	82,0	87,9
Ricavi da traffico	4 145,9	4 108,9

I ricavi da traffico sono aumentati complessivamente di CHF 37,0 mio (+0,9 percento).

Mentre il ricavo da traffico viaggiatori è aumentato per l'ampliamento dell'offerta nel traffico regionale (in particolare nelle regioni di Zurigo e Vaud), il traffico internazionale a lunga percorrenza ha subito una contrazione.

Una crescita quantitativa nel traffico merci internazionale ha fatto aumentare i ricavi di CHF 28,5 mio (+3,5 percento).

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2016	2015
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	293,6	280,3
Cantoni	330,9	322,1
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	624,4	602,3
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura ferroviaria nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	1 241,3	1 081,6
Quote d'investimento non attivabili	165,9	165,5
Contributo d'esercizio infrastruttura	296,9	295,7
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori (Cantoni)	0,0	8,3
Totale Prestazioni della Confederazione nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni	1 704,1	1 551,1
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	108,6	82,9
Cantoni	13,1	35,7
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	121,7	118,5
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 825,8	1 669,7
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci	16,1	19,0
Totale Prestazioni per il traffico merci	16,1	19,0
Prestazioni dei poteri pubblici	2 466,3	2 291,0

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 156,1 mio (+9,4 per cento) 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.

Nuove aperture a Zurigo, come l'Europaallee e WestLink, e i maggiori ricavi nelle stazioni hanno generato una crescita dei ricavi di CHF 17,9 mio (+4,1 per cento).

4 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2016	2015
Servizi	252,7	249,8
Lavori di assistenza e manutenzione	35,8	40,6
Ricavi da noleggi	67,2	66,5
Ricavo da vendita di energia	71,6	77,3
Cambio di valuta	37,6	39,0
Provvigioni	88,1	91,0
Vendita stampati e materiali	34,4	31,5
Partecipazioni alle spese	102,4	124,4
Prestazioni progetti di costruzione	30,3	26,2
Contributi traffico regionale viaggiatori estero	27,2	27,1
Altri ricavi complementari	72,8	56,5
Ricavi complementari	819,9	830,0

I ricavi complementari sono scesi di CHF 10,1 mio (-1,2 percento) rispetto al 2015.

5 Prestazioni proprie.

Mio di CHF	2016	2015
Ordini d'investimento	739,7	731,9
Ordini di magazzino	357,8	384,3
Prestazioni proprie	1 097,5	1 116,2

La continua crescita dell'attività di investimento nell'infrastruttura ferroviaria ha comportato un lieve aumento delle prestazioni proprie per gli ordini d'investimento. Per contro, i minori volumi relativi ai veicoli revisionati hanno generato un calo negli ordini di magazzino.

6 Costi del materiale.

La manutenzione dei veicoli è diminuita sia a causa della contrazione dei volumi, in particolare dei treni Intercity ad assetto variabile, che per una riduzione dei costi. I costi del materiale destinato alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sono rimasti pressoché invariati.

7 Costi del personale.

Mio di CHF	2016	2015
Salari	3 032,4	3 015,2
Prestazioni di personale esterno (noleggio di personale)	383,2	360,2
Assicurazioni sociali	571,1	564,7
Costi del personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	2,8	7,9
Altri costi del personale	178,5	173,1
Costi del personale	4 168,1	4 121,0

I costi del personale sono aumentati di CHF 47,1 mio (+1,1 percento).

Questo aumento è dovuto al maggior volume dei lavori di costruzione e di manutenzione, che si sono riflessi in un aumento dei salari e delle prestazioni di personale esterno (noleggi del personale), così come alla messa in servizio della galleria di base del San Gottardo. Sono inoltre aumentati i saldi in ore supplementari.

Gli altri costi del personale sono cresciuti in particolare in seguito al versamento volontario delle FFS nel fondo di risarcimento nazionale per le vittime dell'amianto recentemente costituito.

L'organico nella media annuale è aumentato di 38 unità, giungendo a 33 119 posti a tempo pieno.

8 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2016	2015
Prestazioni d'esercizio ferroviario	304,1	287,5
Noleggio di impianti	53,2	52,1
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	445,1	437,6
Veicoli	140,5	124,6
Energia	131,7	135,1
Amministrazione	92,0	95,4
Informatica	183,8	188,7
Pubblicità	67,9	71,7
Concessioni, tributi, tasse	88,4	79,6
Riduzioni imposta precedente per indennizzi/prestazioni dei poteri pubblici	89,9	82,5
Diversi costi d'esercizio	84,0	112,3
Altri costi d'esercizio	1 680,5	1 667,1

Gli altri costi d'esercizio sono aumentati di CHF 13,4 mio (+0,8 percento) rispetto al 2015.

Le prestazioni d'esercizio ferroviario sono aumentate di CHF 16,6 mio; all'aumento ha concorso anche la crescita quantitativa del traffico merci. Ciò spiega le maggiori spese per veicoli che, oltre all'aumentato noleggio di veicoli, hanno comportato per il traffico viaggiatori un aumento di CHF 15,9 mio.

Per migliorare ulteriormente lo stato della rete, sono aumentate le prestazioni esterne per manutenzione, riparazioni, sostituzione.

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 immobilizzi finanziari, materiali e immateriali.

Mio di CHF	2016	2015
Ammortamenti immobilizzi finanziari	0,0	0,4
Ammortamenti immobilizzi materiali	1 900,0	1 758,5
Ammortamenti immobilizzi immateriali	142,4	125,1
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	88,0	56,0
Ammortamenti su immobilizzi finanziari, materiali, immateriali	2 130,3	1 940,1

Gli ammortamenti sono aumentati di CHF 190,2 mio (+9,8 percento). All'aumento hanno contribuito, negli immobilizzi materiali, le maggiori attività d'investimento in progetti d'infrastruttura (ad es. il passante di Zurigo e la presa in consegna della galleria di base del San Gottardo), la messa in funzione di nuovo materiale rotabile per il traffico viaggiatori e inaugurazioni di immobili a Zurigo. Gli ammortamenti negli immobilizzi immateriali sono aumentati per la messa in funzione di nuove soluzioni software nelle divisioni Infrastruttura e Viaggiatori.

10 Risultato finanziario.

Mio di CHF	2016	2015
Interessi attivi e proventi da partecipazioni da terzi	1,9	2,6
Interessi attivi società associate	0,1	0,4
Interessi passivi verso terzi	-96,4	-119,5
Interessi passivi prestati agli azionisti	-50,1	-48,9
Partecipazione al risultato di società associate	3,8	5,6
Risultati da valute estere	9,8	-41,3
Altro risultato finanziario	11,2	3,1
Risultato finanziario	-119,9	-198,1

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

Gli interessi passivi verso terzi si sono ridotti di CHF 23,1 mio, anche a causa di rifinanziamenti più vantaggiosi. I risultati da valute estere sono migliorati di CHF 51,1 mio, dal momento che l'esercizio precedente aveva risentito notevolmente degli effetti della svalutazione dell'euro.

11 Risultato estraneo all'esercizio.

Mio di CHF	2016	2015
Utile da vendita di immobili	225,9	142,3
Perdita da vendita di immobili	-1,0	-0,5
Risultato estraneo all'esercizio	224,9	141,8

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

12 Imposte sull'utile.

Mio di CHF	2016	2015
Imposte correnti sull'utile	8,9	6,0
Imposte latenti sull'utile	1,1	-0,6
Imposte sull'utile	10,1	5,4

Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate delle società affiliate ammonta a CHF 13,0 mio (2015: CHF 12,7 mio). Non sono state attivate imposte latenti per le perdite pregresse.

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.

13 Interessenze azionisti minoritari.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Stato al 1. 1.	90,8	89,1
Variazione perimetro di consolidamento	0,0	2,7
Dividendi	-0,4	-0,2
Partecipazione al risultato	2,5	-0,5
Differenze di conversione delle valute estere	0,0	-0,3
Stato al 31. 12.	92,8	90,8

14 Liquidità.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Cassa	63,0	71,1
Conto postale	55,4	189,1
Banche	103,3	108,0
Depositi a termine	50,0	50,0
Conti di giro	131,4	122,0
Liquidità	403,0	540,2

15 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Crediti per forniture e prestazioni		
verso terzi	459,1	390,1
verso l'azionista Confederazione	177,2	4,7
verso società associate	37,6	26,2
Rettifiche di valore	-16,7	-15,1
Crediti per forniture e prestazioni	657,3	405,9

L'aumento dei crediti per forniture e prestazioni è dovuto all'esistenza, alla data di chiusura, di maggiori crediti verso la Confederazione e i Cantoni per gli investimenti.

16 Altri crediti.

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

17 Scorte e lavori in corso.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Scorte	501,0	498,7
Lavori in corso	23,3	27,7
Rettifiche di valore	-199,5	-198,5
Scorte e lavori in corso	324,8	327,9

Nell'anno in esame non si sono avuti acconti per ordini di clienti (2015: nessun acconto).

18 Ratei e risconti attivi.

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

19 Immobilizzi finanziari.

Mio di CHF	Titoli	Partecipazioni in società associate	Prestiti verso terzi	Prestiti verso società associate	Attivi da istituti di previdenza	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2015	199,5	189,1	62,7	43,9	1,0	496,2
Costi d'acquisto						
Stato al 1. 1. 2015	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Variazione nel perimetro 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
Riclassificazioni	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 accumulate						
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 al 31. 12. 2015	201,7	179,3	65,2	37,3	1,4	484,9
Costi d'acquisto						
Stato al 1. 1. 2016	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Variazione di valutazione	0,7	-0,7	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Incrementi	1,1	0,0	39,1	0,0	0,0	40,3
Decrementi	-128,1	0,0	-10,1	-0,1	-0,3	-138,6
Riclassificazioni	0,0	36,0	0,0	-36,0	0,0	0,0
Stato al 31. 12. 2016	85,0	214,6	94,8	1,3	2,0	397,6
Rettifiche di valore accumulate						
Stato al 1. 1. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Stato al 31. 12. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Valore contabile netto al 31. 12. 2016	75,5	214,6	93,9	1,3	1,1	386,3

Nella voce Titoli sono incluse le altre partecipazioni con un valore contabile netto di CHF 38,5 mio (2015: CHF 38,6 mio).

Informazioni sulle attività d'investimento senza impatto sulla liquidità:

gli incrementi comprendono transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 40,3 mio (2015: CHF 4,4 mio), sostanzialmente dovute alla permuta ritardata di un terreno per CHF 33,4 mio.

I titoli dell'attivo fisso comprendono investimenti finanziari strutturati a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per impegni di leasing. I decrementi comprendono gli immobilizzi finanziari scaduti nell'esercizio in esame. Le riclassificazioni riguardano la conversione di un prestito azionario in capitale proprio della società associata Nant de Drance SA.

Andamento delle partecipazioni in società associate.

	Quota di capitale proprio
Valore contabile netto al 1. 1. 2016	179,3
Incremento Aumento del capitale azionario Nant de Drance SA	36,0
Dividendi ricevuti	-4,5
Partecipazioni al risultato	3,8
Valore contabile netto al 31. 12. 2016	214,6

20 Immobilizzi materiali e impianti in costruzione.

Mio di CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sotto- struttura/ armamento/ tecnica ferroviaria	Altri immobilizzi materiali	Fondi	Edifici	Totale Immobilizzi materiali	Immobilizzi materiali in costru- zione e acconti	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2015	7 141,7	13 749,6	2 207,3	1 568,3	2 569,7	27 236,5	7 039,2	34 275,7
Costi 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 nel perimetro di consolidamento	0,1	0,0	74,0	0,3	9,6	83,9	0,0	84,0
Incrementi	2,3	-0,1	2,9	0,1	0,0	5,2	3 392,2	3 397,4
Decrementi	-223,6	-175,5	-232,0	-18,2	-80,3	-729,6	0,0	-729,6
Riclassificazioni	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 investimenti in 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 accumulate								
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 nel perimetro di consolidamento	-0,1	0,0	-44,1	0,0	-5,8	-49,9	0,0	-49,9
Ammortamenti sistematici	-556,9	-770,7	-301,6	0,0	-123,3	-1 752,5	0,0	-1 752,5
Riduzioni 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
Riclassificazioni	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 investimenti in 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
Costi d'acquisto								
Stato al 1. 1. 2016	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
Incrementi	2,4	7,7	1,8	0,0	0,1	12,0	3 012,5	3 024,5
Presenza in consegna della galleria di base del San Gottardo	0,0	2 849,4	639,4	0,0	261,0	3 749,8	0,0	3 749,8
Decrementi	-395,7	-295,6	-191,0	-18,3	-35,5	-936,0	-0,1	-936,1
Riclassificazioni	424,5	1 402,9	423,4	39,9	561,6	2 852,3	-2 852,3	0,1
Stato al 31. 12. 2016	16 792,3	27 815,6	7 954,3	1 586,4	5 953,8	60 102,3	8 039,2	68 141,5
di cui investimenti in leasing	170,4					170,4		170,4
di cui immobili a rendimento				97,9	333,0	430,9		430,9
di cui terreni non edificati				41,8		41,8		41,8
Rettifiche di valore accumulate								
Stato al 1. 1. 2016	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
Ammortamenti sistematici	-568,0	-841,9	-351,4	0,0	-136,2	-1 897,5	0,0	-1 897,5
Riduzioni durevoli di valore	-2,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,4	-2,5	0,0	-2,5
Decrementi	391,7	224,9	177,4	0,3	27,5	821,8	0,0	821,8
Riclassificazioni	0,0	0,0	4,6	0,0	-1,1	3,5	0,9	4,4
Stato al 31. 12. 2016	-9 721,9	-10 505,0	-4 614,6	-8,1	-2 425,8	-27 275,3	-0,3	-27 275,7
di cui investimenti in leasing	-74,6					-74,6		-74,6
di cui immobili a rendimento					-20,8	-20,8		-20,8
di cui terreni non edificati				-0,5		-0,5		-0,5
Valore contabile netto 31. 12. 2016	7 070,4	17 310,5	3 339,7	1 578,3	3 528,0	32 827,0	8 038,9	40 865,9

La voce Immobilizzi materiali in costruzione comprende acconti per CHF 1088,3 mio (esercizio precedente: CHF 1005,2 mio).

Gli investimenti comprendono incentivazioni dei poteri pubblici per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili per CHF 85,1 mio (2015: CHF 80,3 mio).

Informazioni sulle attività di investimento senza impatto sulla liquidità:

gli investimenti in immobilizzi materiali in costruzione comprendono transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 5,2 mio (2014: CHF 6,6 mio).

La voce Decrementi impianti comprende transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 37,0 mio (2015: CHF 0,8 mio). Per quanto riguarda la permuta di terreni si veda la nota 19 Immobilizzi finanziari.

Nell'anno di riferimento sono stati iscritti all'attivo costi per capitale di terzi pari a CHF 18,5 mio (2015: CHF 11,1 mio).

Informazioni sulle riduzioni di valore: la formazione di rettifiche di valore riguarda impianti singoli secondo Swiss GAAP FER 18.

Il 1° giugno 2016 la FFS SA ha preso in consegna da AlpTransit San Gottardo SA la galleria di base del San Gottardo. Con la presa in consegna l'attivo fisso della divisione Infrastruttura è aumentato di CHF 3754,3 mio mentre l'attivo circolante è cresciuto di CHF 2,0 mio per l'acquisto di pezzi di ricambio. È un'attività d'investimento senza impatto sulla liquidità, dal momento che il trasferimento viene finanziato con prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria non rimborsabili. Al tempo stesso sono stati finanziati investimenti nelle operazioni di scavo della galleria di base per CHF 5944,1 mio mediante incentivazioni dei poteri pubblici, presi in carico al netto nella FFS SA.

L'aumento del valore degli immobilizzi materiali è inoltre da attribuire al rinnovo e all'ampliamento di impianti di infrastruttura, ad esempio il collegamento Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), la costruzione della galleria dell'Eppenbergs sulla linea Olten–Aarau o interventi di miglioramento nella zona di Zurigo. Sono inoltre stati effettuati investimenti nell'ampliamento della flotta di veicoli nel traffico regionale e a lunga percorrenza nonché nella nuova costruzione di immobili d'investimento (Europaallee di Zurigo, WestLink ad Altstetten e Pont-Rouge a Ginevra). Ulteriori incrementi risultano da investimenti nelle stazioni di Basilea, Zurigo e Bellinzona nonché dalla nuova costruzione o dall'ampliamento di impianti per la manutenzione dei treni.

21 Immobilizzi immateriali.

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Immobilizzi immateriali in costruzione	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2015	0,0	122,8	306,2	458,7	887,8
Costi d'acquisto					
Stato al 1. 1. 2015	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Variazione nel perimetro di consolidamento	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
Incrementi	0,0	0,0	0,5	198,5	199,0
Decrementi	0,0	-0,5	-35,0	0,0	-35,6
Riclassificazioni	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 accumulate					
Stato al 1. 1. 2015	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Variazione nel perimetro di consolidamento	0,0	-0,6	0,0	0,0	-0,6
Ammortamenti sistematici	0,0	-11,1	-111,6	0,0	-122,6
Riduzioni 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 al 31. 12. 2015	0,0	124,8	408,4	429,8	963,1
Costi d'acquisto					
Stato al 1. 1. 2016	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Incrementi	0,0	0,0	0,8	175,7	176,5
Presenza in consegna della galleria di base San Gottardo	0,0	0,0	4,5	0,0	4,5
Decrementi	0,0	-0,8	-59,3	0,0	-60,1
Riclassificazioni	0,0	14,8	201,7	-216,6	-0,1
Stato al 31. 12. 2016	9,9	297,4	1 280,5	389,0	1 976,8
Rettifiche di valore accumulate					
Stato al 1. 1. 2016	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Ammortamenti sistematici	0,0	-10,9	-131,3	0,0	-142,3
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Decrementi	0,0	0,8	55,4	0,0	56,2
Riclassificazione	0,0	0,3	-4,7	0,0	-4,4
Stato al 31. 12. 2016	-9,9	-168,5	-805,1	0,0	-983,5
Valore contabile netto al 31. 12. 2016	0,0	128,9	475,4	389,0	993,3

La voce Immobilizzi immateriali in costruzione comprende acconti per CHF 68,6 mio (2015: CHF 68,5 mio).

Per informazioni sulla presa in consegna della galleria di base del San Gottardo v. Nota 20 Immobilizzi materiali e impianti in costruzione.

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

22 Debiti finanziari.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti finanziari a breve scadenza		
Debiti bancari	632,5	228,5
Impegni di leasing	200,0	39,2
Prestiti di terzi	12,2	5,2
Prestiti della Confederazione (commerciali)	100,0	0,0
Prestiti di istituti di previdenza	200,0	0,0
Totale debiti finanziari a breve scadenza	1 144,7	273,0
Debiti finanziari a lunga scadenza		
Debiti bancari	2 061,3	1 931,3
Impegni di leasing	107,5	367,2
Prestiti obbligazionari	150,0	150,0
Cassa del personale	1 003,2	1 455,0
Prestiti di terzi	112,5	126,5
Prestiti della Confederazione (commerciali)	3 220,0	3 020,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 399,3	1 469,3
Totale debiti finanziari a lunga scadenza	8 053,8	8 519,4
Debiti finanziari	9 198,5	8 792,3

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: CHF 546,0 mio di debiti finanziari a lunga scadenza sono stati riclassificati in debiti finanziari a breve scadenza (2015: CHF 127,1 mio).

Gli adeguamenti dei debiti finanziari a breve e a lunga scadenza ai valori di mercato e ai cambi delle valute estere, che non hanno impatto sulla liquidità, ammontano a CHF -3,2 mio (2015: CHF -0,4 mio). Le condizioni dei prestiti commerciali della Confederazione si basano sulle indicazioni dell'Amministrazione federale delle finanze.

Nell'anno in esame l'indebitamento soggetto a interessi è aumentato di CHF 406,2 mio, passando così a CHF 9198,5 mio.

Gli investimenti effettuati, specialmente in materiale rotabile e immobili, hanno portato a un aumento dei prestiti della Confederazione di CHF 300,0 mio e dei debiti bancari per CHF 534,0 mio.

In seguito al passaggio a un nuovo offerente, le consistenze presso la Cassa personale sono diminuite di CHF 451,8 mio e passate a CHF 1003,2 mio. L'istituto di previdenza ha concesso nel breve termine un prestito di CHF 200,0 mio. Il prestito a lunga scadenza degli istituti di previdenza è diminuito di CHF 70,0 mio (2015: CHF 67,3 mio). A sua garanzia sono stati ceduti alla Cassa pensioni FFS tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione presenti e futuri di grandi stazioni FFS scelte, con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

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

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

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Prestiti a breve termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,3	0,3
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	0,4	39,0
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	5,0	0,0
Totale Prestiti a breve termine	5,6	39,3
Prestiti a lungo termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	17 341,8	12 827,1
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	1 579,0	1 400,5
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	6,0	11,0
Totale Prestiti a lungo termine	18 926,8	14 238,6
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	18 932,5	14 277,9

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. 2016	31. 12. 2015
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FlnFer)	15 755,3	0,0
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fondo infrastrutturale	1 404,9	1 297,8
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Altre convenzioni Confederazione	181,9	6,4
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fabbisogno di base infrastruttura	0,0	4 052,1
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fondo FTP	0,0	7 471,1
Prestiti commerciali (cfr. nota 22)	3 320,0	3 020,0
Totale	20 662,1	15 847,4

Il 1° gennaio 2016, in seguito alla votazione popolare sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), i prestiti della Confederazione accesi per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono stati ristrutturati conformemente alle indicazioni dell'Amministrazione federale delle finanze.

L'aumento dei prestiti verso la Confederazione è dovuto in particolare alla presa in consegna della galleria di base del San Gottardo per CHF 3754,5 mio (cfr. nota 20 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione). In più i poteri pubblici hanno finanziato l'ampliamento del corridoio di 4 metri e degli accessi AlpTransit. I prestiti sono inoltre aumentati per l'avanzamento dei lavori in diversi progetti nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) e del programma di sviluppo strategico (PROSSIF).

24 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	698,0	657,4
verso l'azionista Confederazione	6,0	0,9
verso società associate	4,3	15,3
Debiti per forniture e prestazioni	708,2	673,6

25 Altri debiti.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	89,1	84,6
Altri debiti	50,7	51,2
Totale Altri debiti a breve termine	139,8	135,8
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti a lungo termine	92,6	82,1
Passivi da istituti di previdenza FER 16	847,5	898,8
Totale Altri debiti a lungo termine	940,1	980,9
Altri debiti	1 079,9	1 116,7

Nell'anno in esame gli altri debiti sono diminuiti di CHF 36,8 mio, passando così a CHF 1079,9 mio.

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 51,3 mio (2015: CHF 52,0 mio).

26 Ratei e risconti passivi.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Delimitazione per titoli di trasporto	652,7	629,7
Delimitazione per interessi	43,7	44,5
Delimitazione per impegni correnti per imposte sull'utile	5,0	1,5
Altri ratei e risconti	884,5	848,2
Ratei e risconti passivi	1 586,0	1 523,9

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, come pure fatture fornitori non ancora ricevute.

27 Accantonamenti.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Accantonamenti a breve termine	305,7	970,6
Accantonamenti a lungo termine	491,7	545,0
Accantonamenti	797,4	1 515,6

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego.

Mio di CHF	Impegni di previdenza	Siti contaminati	Settore energetico	Vacanze/ straordinari	Ristrutturazione	Imposte latenti	Altri accantonamenti	Totale
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
Riclassificazione	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
Situazione al 1. 1. 2016	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
Costituzione	0,1	4,4	0,0	11,9	13,4	1,4	79,1	110,2
Impiego	-690,0	-1,7	-23,5	-0,8	-3,7	-0,2	-46,8	-766,7
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,6	0,0	-49,1	-61,6
Situazione al 31. 12. 2016	0,5	34,1	434,0	118,5	51,1	3,4	155,7	797,4
di cui a breve termine	0,0	1,9	22,8	118,5	34,4	0,0	128,1	305,7
di cui a lungo termine	0,5	32,2	411,2	0,0	16,7	3,4	27,6	491,7

Per il pagamento alla Cassa pensioni previsto nel pacchetto di provvedimenti 2016 sono stati utilizzati CHF 690,0 mio degli accantonamenti per impegni di previdenza.

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 2016 sono stati utilizzati CHF 1,7 mio per i lavori di risanamento e CHF 4,4 mio sono stati accantonati per ulteriori risanamenti di siti contaminati.

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 immobilizzi e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato.

Per gli impegni risultanti dai programmi di incremento dell'efficienza, in particolare a Infrastruttura, Viaggiatori e nei Settori centrali, sono stati costituiti accantonamenti per ristrutturazioni pari a CHF 13,4 mio. Si è effettuato uno scioglimento di CHF 12,6 mio perché per i dipendenti interessati è stato possibile trovare un'occupazione 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 CHF 68,3 mio. Per la liquidazione di danni sono stati utilizzati CHF 27,3 mio. Grazie all'andamento positivo dei sinistri sono stati sciolti accantonamenti assicurativi per CHF 33,1 mio.

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

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Aumento/diminuzione dei crediti per forniture e prestazioni	-251,5	110,0
Diminuzione scorte e lavori in corso	3,3	36,7
Diminuzione/aumento altro attivo circolante	66,3	-11,1
Aumento/diminuzione dei debiti per forniture e prestazioni	34,8	-201,7
Aumento/diminuzione degli altri debiti a breve termine	99,6	-64,4
Variazione attivo circolante netto	-47,5	-130,6

Informazioni sugli istituti di previdenza.

Riserva per contributi del datore di lavoro (RCDL)	Valore nominale	Rinuncia all'utilizzazione	Bilancio	Costituzione 2016	Bilancio	Risultato da RCDL nei costi del personale	Risultato da RCDL nei costi del personale
Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2016		31. 12. 2015	2016	2015
Istituti di previdenza	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,1	-0,3	-0,2
Totale	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,1	-0,3	-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 resp. all'anno precedente	Contributi delimitati nel periodo	Spesa previdenziale nei costi del personale	Spesa previdenziale nei costi del personale
Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2015			2016	2015
Fondo patronale	0,3	0,3	0,4	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	-847,5	-1 588,8	741,3	-1 043,3	-302,0	-283,8
Totale	0,3	-847,2	-1 588,4	741,2	-1 043,3	-302,1	-283,9

Per i risanamenti effettuati nel 2007 e nel 2010 esiste ancora un debito per prestito di CHF 1399,3 mio verso la Cassa pensioni FFS (CP FFS).

Per garantire nel lungo termine le rendite attuali e future, la CP FFS ha 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, nell'esercizio in esame le FFS hanno versato CHF 690,0 mio alla Cassa pensioni. Ciò nonostante, al 31 dicembre 2016 il grado di copertura della CP FFS è sceso al 104,6 percento (2015: 105,7 percento).

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 il risanamento corrente.

Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti finanziari	22	9 198,5	8 792,3
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	18 932,5	14 277,9
Totale Debiti finanziari		28 131,0	23 070,2
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-403,0	-540,2
Indebitamento netto		27 728,0	22 530,0
Variazione rispetto all'esercizio precedente		5 198,0	1 549,3

L'indebitamento netto soggetto a interessi ammonta a CHF 8795,5 mio (2015: CHF 8252,1 mio).

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 5198,0 mio (+23,1 per cento). L'aumento comprende in particolare prestiti della Confederazione e dei Cantoni, che con CHF 4654,6 mio hanno messo a disposizione risorse per il finanziamento di progetti infrastrutturali, di cui CHF 3754,5 mio per la galleria di base del San Gottardo. I debiti finanziari assunti in più sono stati utilizzati per investimenti in materiale rotabile e immobili, per il finanziamento dell'ulteriore manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e per il pagamento di stabilizzazione alla CP FFS.

Altre indicazioni.

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Fideiussioni, obblighi di garanzia	50,6	43,4
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita EUROFIMA	2 065,9	1 594,0
Altri impegni quantificabili	302,2	317,3
Totale	2 418,7	1 954,6

Gli Altri impegni quantificabili comprendono clausole di responsabilità statutarie, capitale azionario non liberato di partecipazioni e rischi processuali.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Impegni per investimenti	6 668,7	7 474,0
Impegni di acquisto energia	1 568,9	1 575,3
Altri	1 436,7	1 620,5
Totale	9 674,3	10 669,8

La diminuzione degli altri impegni non iscritti a bilancio, calati di CHF 805,3 mio (-10,8 per cento), è sostanzialmente dovuta al pagamento di acquisti correnti di materiale rotabile per il traffico viaggiatori e all'avanzamento delle prestazioni di costruzione presso infrastruttura.

Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Scadenza entro 1-5 anni	1,4	6,8
Totale	1,4	6,8

Prestiti obbligazionari.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
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 alla panoramica delle prestazioni dei poteri pubblici.

Panoramica delle prestazioni dei poteri pubblici.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno ricevuto dalla Confederazione CHF 12 627,7 mio (2015: CHF 2843,3 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	2016	2015
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	293,6	280,3
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – ammortamenti	1 241,3	1 081,6
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – quote non attivabili	165,9	165,5
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – contributo per l'esercizio	296,9	295,7
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	108,6	82,9
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci su rotaia	16,1	19,0
Totale Prestazioni Confederazione con impatto sul risultato	2 122,4	1 924,9
Aumento prestiti Confederazione per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	4 514,7	872,1
Contributi a fondo perso per investimenti, in particolare lavori di scavo galleria del San Gottardo	5 990,6	46,3
Totale Prestazioni Confederazione	12 627,7	2 843,3
Inoltre, le FFS hanno ricevuto dai Cantoni:		
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	330,9	322,1
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	13,1	35,7
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	0,0	8,3
Totale Prestazioni Cantoni con impatto sul risultato	343,9	366,1
Aumento prestiti Cantoni per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	139,9	145,0
Contributi a fondo perso per investimenti	38,6	34,1
Totale Prestazioni Cantoni	522,4	545,1
Totale Prestazioni dei poteri pubblici	13 150,1	3 388,5

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

In merito alla presa in consegna della galleria di base del San Gottardo si rimanda alla nota 20.

Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti a breve termine	202,5	1,6
Debiti a lungo termine	1 399,3	1 469,3
Totale	1 601,8	1 470,9

L'istituto di previdenza ha concesso un prestito a breve termine di CHF 200,0 mio.

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 70,0 mio (2015: 67,3 mio). Gli interessi passivi sono stati pari a CHF 58,8 mio (2015: CHF 61,5 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 le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri e della messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo, nell'anno in esame la FFS SA ha eseguito per la AlpTransit San Gottardo SA lavori per CHF 47,6 mio (2015: CHF 49,6 mio) alle condizioni stabilite dall'Ufficio federale dei trasporti. Al tempo stesso la AlpTransit San Gottardo SA ha fatturato alle FFS per le prestazioni di mantenimento riprese per gli impianti di proprietà delle FFS CHF 3,4 mio (2015: CHF 11,9 mio). Nell'esercizio in esame la AlpTransit San Gottardo SA ha inoltre trasferito alla FFS SA le parti attivabili della galleria di base del San Gottardo ai costi di acquisto di CHF 3754,3 mio (cfr. nota 20 Immobilizzi materiali e impianti in costruzione).

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. 2016			31. 12. 2015		
		Volume dei contratti	Valori attivo	Valori passivo	Volumi dei contratti	Valori attivo	Valori passivo
Mio di CHF		31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2015
Valute	Copertura	925,9	7,3	9,4	1 110,8	9,7	20,3
Interessi	Copertura	1 217,1	12,7	302,3	1 420,3	8,9	357,2
Altri valori base	Copertura	24,1	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0
Totale		2 167,1	20,0	311,7	2 537,8	18,6	377,5

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, minori rispetto al 2015, sono dovuti allo scioglimento anticipato di alcuni strumenti di copertura dei tassi d'interesse durante l'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, a volte persino negativi, in Svizzera.

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	2016	2015
Viaggiatori	-6,5	-13,2
Immobili	0,0	0,0
Cargo	2,0	17,3
Infrastruttura	-5,4	-15,7

Informazioni sull'attuazione di una valutazione dei rischi.

Management dei rischi.

G4-46 → G4-47

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, a diversi livelli, i rischi essenziali e vengono definite misure per il controllo dei rischi.

Il management dei rischi è inteso come una mansione dirigenziale. Attribuendo ogni singolo rischio a un risk owner si creano chiare responsabilità per i rischi. In qualità di risk owner, i quadri dirigenti delle FFS hanno la responsabilità dell'attuazione operativa del management dei rischi nel proprio ambito di competenza.

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. Una matrice di valutazione dei cluster di rischi uniforme a livello di Gruppo costituisce 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 13 e il 14 dicembre 2016 il comitato Rischi e compliance e il Consiglio d'amministrazione si sono confrontati sul Corporate Risk Report 2016 che è poi stato approvato.

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 2016 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 A-2 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 per gli anni 2013-2016 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 A o che dispongono di strutture di copertura corrispondenti. Sono inoltre fissate ulteriori indicazioni sui limiti di credito per singola controparte finalizzate a minimizzare il rischio.

Rischi di variazione dei tassi 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 il 3 marzo 2017. 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 117,6 mio e pagamenti di interessi ai Settori centrali per CHF 32,4 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 270,9 mio (2015: CHF 180,5 mio).

Relazione per segmenti.

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Viaggiatori, Immobili, Cargo, 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 120.

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	Viaggiatori		Immobili		Cargo	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Indicazioni relative al conto economico						
Ricavo d'esercizio	4 853,4	4 899,1	787,0	778,2	978,9	951,3
di cui						
- ricavi da traffico	3 269,2	3 256,1	0,0	0,0	903,3	870,0
- prestazioni dei poteri pubblici	669,9	643,9	0,0	0,0	16,1	19,0
- ricavi locativi immobili	8,8	9,0	608,9	589,3	1,0	0,9
Costi d'esercizio	-4 660,6	-4 661,3	-556,5	-554,9	-978,0	-980,0
di cui						
- costi del personale	-1 781,3	-1 757,6	-124,9	-126,2	-384,8	-396,9
- ammortamenti	-594,7	-583,1	-173,9	-160,9	-45,5	-49,1
- costi per prestazioni per l'esercizio ferroviario	-1 064,8	-1 033,5	-0,8	-12,1	-301,3	-284,5
Risultato operativo/EBIT	192,8	237,8	230,4	223,3	0,9	-28,8
Altro risultato	-53,5	-107,2	169,7	86,8	0,2	7,2
Pagamenti compensativi Infrastruttura/prestiti CP	0,0	0,0	-388,5*	-298,2*	0,0	0,0
Risultato della Divisione/consolidato	139,2	130,5	11,7	11,9	1,1	-21,5

*Pagamenti compensativi, interessi esclusi (CHF 32,4 mio, 2015: CHF 32,3 mio); i pagamenti compensativi, interessi inclusi, ammontano a CHF 420,9 mio (2015: CHF 330,5 mio).

Informazioni sul cash flow						
Cash flow dell'attività operativa	704,0	642,2	-41,1	16,4	33,4	24,3
Cash flow dell'attività d'investimento	-575,0	-826,6	-374,4	-352,9	-16,6	-23,2
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	129,1	-184,4	-415,5	-336,5	16,8	1,1
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	30,3	19,9	0,0	0,0	0,1	0,3
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	159,4	-164,5	-415,5	-336,5	16,9	1,4

	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Informazioni sul bilancio						
Attivi	11 067,6	10 846,4	5 274,9	4 872,8	850,1	854,2
Attivo circolante	2 782,7	2 543,9	48,2	34,4	211,0	188,2
Attivo fisso	8 284,9	8 302,6	5 226,7	4 838,4	639,2	666,0
di cui						
- veicoli	6 119,6	6 245,8	4,2	4,2	518,6	548,2
- sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	517,6	484,9	4,5	4,1	4,0	4,5
- terreni ed edifici	81,5	80,2	3 449,7	3 102,1	13,5	13,5
- immobilizzi materiali in costruzione	1 007,7	951,9	1 233,5	1 293,0	19,8	21,3
Passivi	11 067,6	10 846,4	5 274,9	4 872,8	850,1	854,2
Capitale di terzi	5 898,1	5 816,9	4 478,6	4 088,2	545,4	551,3
di cui						
- debiti finanziari	3 902,8	3 822,2	4 315,6	3 900,1	372,2	375,3
- prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	507,3	510,3	0,0	0,0	1,2	1,1

Infrastruttura 2016	2015	Settori centrali 2016	2015	Eliminazioni 2016	2015	Totale FFS 2016	2015
4 040,9	3 906,8	1 051,0	1 011,4	-2 723,4	-2 760,5	8 987,7	8 786,2
1 143,8	1 122,5	0,0	0,0	-1 170,5	-1 139,8	4 145,9	4 108,9
1 780,3	1 628,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 466,3	2 291,0
0,8	0,6	0,0	0,0	-161,6	-159,7	458,0	440,1
-4 281,9	-4 123,9	-973,6	-947,4	2 751,2	2 788,2	-8 699,5	-8 479,3
-1 566,9	-1 542,5	-494,5	-476,6	184,3	178,6	-4 168,1	-4 121,0
-1 281,0	-1 115,6	-36,2	-32,4	0,9	0,9	-2 130,3	-1 940,1
-53,2	-56,5	-2,5	-2,2	1 118,4	1 101,3	-304,1	-287,5
-241,1	-217,1	77,4	64,1	27,8	27,7	288,2	306,9
-11,7	-29,2	13,3	8,0	-25,6	-26,8	92,5	-61,2
150,0	150,0	238,5	148,2	0,0	0,0	0,0	0,0
-102,8	-96,3	329,2	220,2	2,2	0,9	380,6	245,7
-141,2	-26,8	-377,0	146,3	0,0	0,0	178,1	802,5
-2 039,7	-2 141,9	146,0	-53,8	0,0	0,0	-2 859,7	-3 398,5
-2 180,9	-2 168,7	-231,0	92,5	0,0	0,0	-2 681,6	-2 596,0
2 111,6	2 053,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2 142,0	2 073,4
-69,4	-115,4	-231,0	92,5	0,0	0,0	-539,7	-522,6
31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015
28 451,3	23 817,5	10 208,6	10 043,6	-11 544,7	-10 911,7	44 307,8	39 522,8
602,1	485,6	1 206,6	1 600,2	-2 788,2	-2 878,9	2 062,3	1 973,5
27 849,2	23 331,9	9 002,0	8 443,4	-8 756,5	-8 032,9	42 245,5	37 549,3
426,9	418,1	1,1	1,0	0,0	0,0	7 070,4	7 217,4
16 784,5	13 469,7	0,0	0,0	0,0	0,0	17 310,5	13 963,2
1 544,4	1 194,2	18,2	19,2	-0,9	-1,9	5 106,3	4 407,3
5 772,9	5 608,4	5,0	3,3	0,0	0,0	8 038,9	7 877,8
28 451,3	23 817,5	10 208,6	10 043,6	-11 544,7	-10 911,7	44 307,8	39 522,8
20 522,9	15 786,4	11 995,4	12 159,9	-11 137,9	-10 502,7	32 302,5	27 900,0
882,7	886,9	10 772,2	10 195,7	-11 047,0	-10 387,8	9 198,5	8 792,3
18 424,0	13 766,4	0,0	0,0	0,0	0,0	18 932,5	14 277,9

Elenco delle partecipazioni FFS.

Società del Gruppo e società associate.

Ragione sociale		Capitale azionario in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in %	Partecipazione FFS in %	Ril	Seg
				31. 12. 2016	31. 12. 2015		
Ferrovie federali svizzere FFS SA, Berna	CHF	9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino SA, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway AG, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berna	CHF	1,00	0,74	74,42	74,42	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	P
Rail Europe 4A SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E	P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	P
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Francoforte sul Meno	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics SA, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo Internazionale SA, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S. r. l., Milano	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,10	0,08	75,00	0,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basilea	CHF	0,10	0,05	51,00	51,00	V	G
RAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans, Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	330,00	118,80	36,00	36,00	E	I
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB

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

Seg = segmento
G = Cargo
I = Infrastruttura
IM = Immobili
P = Viaggiatori
KB = Settori centrali

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo.



Ernst & Young SA
Schanzenstrasse 4a
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, 3 marzo 2017

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 90 a 120), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016.



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 2016 presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità a Swiss GAAP FER ed è conforme alla legge svizzera.



Page 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	2016	2015
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	3 335,9	3 339,8
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 258,2	2 086,1
Ricavi locativi immobili		465,4	448,4
Ricavi complementari	3	928,3	976,8
Prestazioni proprie		1 081,7	1 095,2
Totale Ricavo d'esercizio		8 069,6	7 946,2
Costi d'esercizio			
Costi del materiale		-688,9	-723,1
Costi del personale	4	-3 593,9	-3 521,9
Altri costi d'esercizio	5	-1 678,3	-1 544,7
Ammortamenti immobilizzi materiali		-1 849,3	-1 681,9
Ammortamenti immobilizzi immateriali		-137,7	-139,7
Totale Costi d'esercizio		-7 948,1	-7 611,3
Risultato operativo/EBIT		121,5	334,9
Ricavi finanziari		46,8	33,2
Costi finanziari		-141,9	-211,1
Risultato ordinario		26,3	156,9
Ricavo estraneo all'esercizio		222,6	140,6
Utile ante imposte		248,9	297,6
Imposte sull'utile		-6,7	-4,2
Utile d'esercizio	6	242,2	293,3

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Attivo circolante			
Liquidità		321,5	455,2
Crediti per forniture e prestazioni	7	552,5	299,9
Crediti a breve termine soggetti a interessi		86,9	301,1
Altri crediti		99,5	145,8
Scorte e lavori in corso		312,7	314,8
Ratei e risconti attivi		539,7	481,1
Totale Attivo circolante		1 912,9	1 997,8
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	8	1 112,2	1 052,4
Partecipazioni		757,8	722,8
Immobilizzi materiali		30 602,2	26 010,4
Immobilizzi materiali in costruzione		7 983,6	7 797,0
Immobilizzi immateriali		924,5	903,3
Totale Attivo fisso		41 380,4	36 485,9
Totale Attivi		43 293,3	38 483,7

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Capitale di terzi			
Debiti per forniture e prestazioni	9	671,2	629,2
Debiti a breve termine soggetti a interessi	10	1 292,6	392,9
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanz. dell'infrastruttura ferroviaria	11	0,0	38,6
Altri debiti a breve termine	12	116,4	119,2
Ratei e risconti passivi		1 485,4	1 432,2
Accantonamenti a breve termine	13	294,1	890,4
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 859,7	3 502,6
Debiti a lungo termine soggetti a interessi	10	7 866,3	8 317,9
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanz. dell'infrastruttura ferroviaria	11	18 454,0	13 762,8
Altri debiti a lungo termine	12	939,1	979,4
Accantonamenti a lungo termine	13	519,1	508,1
Totale Capitale di terzi a lungo termine		27 778,4	23 568,1
Totale Capitale di terzi		31 638,2	27 070,8
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
Riserve da utili istituite da leggi speciali			
Riserve Lferr 67 (Infrastruttura)		-38,4	84,4
Riserve LTV 36 (Traffico regionale viaggiatori)		158,5	163,5
Utili accumulati			
Utile/perdita riportata		292,9	-128,3
Utile d'esercizio		242,2	293,3
Totale Capitale proprio		11 655,1	11 412,9
Totale Passivi		43 293,3	38 483,7

Allegato al conto annuale FFS SA.

Note sul conto annuale.

0.1 Aspetti generali.

Il presente conto annuale della Ferrovie federali svizzere FFS, Berna, è stato redatto in conformità con le disposizioni del Codice svizzero delle obbligazioni concernenti la contabilità commerciale (art. 957-963b CO). Il conto annuale presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale.

Sono considerate partecipazioni le società di cui la FFS SA detiene una partecipazione diretta o indiretta superiore al 20 per cento. I partecipanti sono la Confederazione, quale azionista della FFS SA, e le organizzazioni controllate dalla Confederazione.

0.2 Impegni di previdenza.

Per la previdenza professionale la FFS SA aderisce alla Cassa pensioni FFS. Al 31 dicembre 2016 la Cassa pensioni FFS presenta un grado di copertura del 104,6 per cento (esercizio precedente: 105,7 per cento). Al 31 dicembre 2016 è iscritto al passivo un obbligo previdenziale di CHF 847,5 mio (esercizio precedente: CHF 898,8 mio). Nell'ambito del pacchetto di provvedimenti 2016 sono stati versati CHF 690,0 mio nella Cassa pensioni FFS.

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 434,0 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 23,5 mio.

0.5 Siti contaminati.

Una perizia tecnica esterna aveva rilevato che le FFS dovevano effettuare entro il 1° gennaio 1999 accantonamenti pari a CHF 393,0 mio per siti contaminati. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questi accantonamenti, è stato concordato con la Confederazione di non 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 2016, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e i costi di CHF 1,7 mio sono stati addebitati all'accantonamento. Contemporaneamente l'accantonamento per ulteriori futuri risanamenti di siti contaminati è stato aumentato di CHF 4,4 mio. Alla chiusura del bilancio l'accantonamento ammonta ancora a CHF 34,0 mio.

0.6 Accantonamento per manutenzione veicoli traffico regionale viaggiatori.

Il traffico regionale viaggiatori riceve indennizzi dai poteri pubblici per i costi non coperti dell'offerta richiesta. Essi comprendono i costi livellati della manutenzione dei veicoli. Dal momento che i costi effettivi non vengono sostenuti contemporaneamente agli indennizzi, si crea una differenza rispetto agli indennizzi ricevuti. Fino al 2015 questa differenza veniva attribuita alla riserva speciale conformemente alla legge federale sul trasporto di viaggiatori. In base all'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC), a partire dal 2016 verrà costituito un accantonamento per questa differenza.

Con la prima applicazione al 1° gennaio 2016 si è costituito un accantonamento per i costi di manutenzione indennizzati in anticipo in passato pari a CHF 120,3 mio. La perdita risultante per il 2016 nel comparto traffico regionale che dà diritto a un'indennità viene prelevata come da proposta di impiego dell'utile di bilancio in misura corrispondente alla precedente attribuzione alla riserva, conformemente alla legge federale sul trasporto di viaggiatori.

0.7 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	2016	2015
Traffico viaggiatori	3 022,2	3 015,5
Prestazioni d'esercizio	55,9	58,5
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	257,8	265,8
Ricavi da traffico	3 335,9	3 339,8

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2016	2015
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	221,1	210,3
Cantoni	256,8	247,8
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	477,9	458,1
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura in base alla Convenzione sulle prestazioni		
Ammortamento infrastruttura	1 207,8	1 057,6
Quote d'investimento non attivabili	165,9	165,5
Contributo d'esercizio infrastruttura	285,0	286,5
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni	1 658,8	1 509,5
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	108,5	82,9
Cantoni	13,1	35,7
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	121,5	118,5
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 780,3	1 628,1
Prestazioni dei poteri pubblici	2 258,2	2 086,1

3 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2016	2015
Servizi	206,0	196,7
Lavori di assistenza e manutenzione	120,0	143,4
Ricavi da noleggi	57,3	56,8
Ricavi da vendita di energia	69,7	76,1
Cambio di valuta	37,5	39,0
Provvigioni	80,3	82,5
Vendita stampati e materiali	65,9	60,3
Partecipazione alle spese	132,5	141,4
Altri ricavi complementari	158,9	180,7
Ricavi complementari	928,3	976,8

4 Costi del personale.

Mio di CHF	2016	2015
Salari	2 503,6	2 492,3
Prestazioni di personale esterno (noleggio di personale)	464,2	414,6
Assicurazioni sociali	467,8	460,6
Costi del personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	2,8	5,7
Altri costi del personale	155,4	148,6
Costi del personale	3 593,9	3 521,9

5 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2016	2015
Prestazioni d'esercizio ferroviario	169,3	171,8
Noleggio di impianti	50,3	48,9
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	434,8	444,8
Veicoli	232,4	105,6
Energia	199,9	185,6
Amministrazione	97,3	94,8
Informatica	180,0	184,0
Pubblicità	54,3	56,9
Concessioni, tributi, tasse	72,4	69,7
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	80,9	74,8
Altri costi d'esercizio	106,7	107,9
Altri costi d'esercizio	1 678,3	1 544,7

6 Utile d'esercizio.

Mio di CHF	2016	2015
Risultati da settori che danno diritto all'indennità		
Traffico regionale viaggiatori (TRV) ai sensi dell'art. 36 LTV	-53,7	-5,0
Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	-122,9	-140,8
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	418,8	439,0
Utile d'esercizio	242,2	293,3

7 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2016	31.12.2015
Crediti da forniture e prestazioni		
verso terzi	334,1	254,5
verso partecipanti	182,8	33,6
verso partecipazioni	47,7	22,3
Rettifiche di valore	-12,1	-10,6
Crediti per forniture e prestazioni	552,5	299,9

8 Immobilizzi finanziari.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Titoli dell'attivo fisso	74,6	200,8
Prestiti verso terzi	93,7	64,9
Prestiti verso società del Gruppo	942,7	749,3
Prestiti verso società associate	1,3	37,3
Immobilizzi finanziari	1 112,2	1 052,4

9 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	628,8	581,0
verso partecipanti	15,7	15,5
verso partecipazioni	26,7	32,7
Debiti per forniture e prestazioni	671,2	629,2

10 Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti bancari	2 749,0	2 215,1
Impegni di leasing	307,5	406,4
Cassa del personale	1 003,2	1 455,0
Debiti soggetti a interessi verso società del Gruppo	179,9	144,9
Prestiti della Confederazione (commerciali)	3 320,0	3 020,0
Prestiti dell'istituto di previdenza	1 599,3	1 469,3
Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi	9 158,9	8 710,7

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

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer)	15 458,3	0,0
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fondo infrastrutturale	1 327,9	1 220,6
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Altre convenzioni Confederazione	175,9	0,0
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fabbisogno di base infrastruttura	0,0	3 758,2
Prestiti senza interessi e a rimborso condizionato Fondo FTP	0,0	7 471,1
Prestiti Cantoni	1 491,9	1 351,5
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	18 454,0	13 801,4

12 Altri debiti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti a breve termine verso enti statali	71,9	71,9
Altri debiti a breve termine	44,5	47,3
Ratei e risconti a lungo termine	91,6	80,6
Passivi da istituti di previdenza	847,5	898,8
Altri debiti a breve e lungo termine	1 055,5	1 098,6

13 Accantonamenti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Impegni di previdenza	0,0	690,0
Siti contaminati	34,0	31,3
Settore energetico	434,0	457,5
Vacanze/straordinari	90,6	85,5
Ristrutturazione	25,8	21,6
Manutenzione veicoli traffico regionale viaggiatori	124,3	0,0
Altri accantonamenti	104,4	112,6
Accantonamenti	813,1	1 398,5

L'accantonamento Manutenzione veicoli è stato costituito con CHF 120,3 mio il 1° gennaio 2016 (cfr. Nota 0.6 Accantonamento per manutenzione veicoli). Nell'esercizio in esame è stato ridotto di CHF 57,5 mio per lavori di manutenzione svolti. Contemporaneamente, nell'esercizio in esame l'accantonamento per veicoli senza grandi lavori di manutenzione è aumentato di CHF 61,5 mio.

14 Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Debiti soggetti a interessi	10	9 158,9	8 710,7
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	18 454,0	13 801,4
Totale debiti finanziari		27 612,9	22 512,2
./. Liquidità e crediti a breve termine soggetti a interessi		-408,5	-756,3
Indebitamento netto		27 204,4	21 755,8
Variazione rispetto all'esercizio precedente		5 448,6	1 396,7

Altre indicazioni.

Posti a tempo pieno.

Nell'esercizio in esame il numero dei posti a tempo pieno nella media annuale è stato pari a 25 145 (esercizio precedente: 25 094).

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. 2016	31. 12. 2015
Scadenza entro 1-5 anni	0,2	6,5
Totale	0,2	6,5

Altri impegni non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Scadenza entro 1-5 anni	7 693,1	8 703,4
Scadenza oltre 5 anni	1 918,3	1 655,4
Totale	9 611,4	10 358,8

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. 2016	31. 12. 2015
Fidejussioni e garanzie	143,1	137,3
Totale	143,1	137,3

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

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Impianti in leasing	95,9	161,9
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 754,1	1 222,8
Totale	1 850,0	1 384,8

Impegni eventuali.

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Altri	119,6	163,1
Totale	396,8	440,3

Copertura dei rischi di transazione all'interno del Gruppo.

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

Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto annuale della FFS SA è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 3 marzo 2017. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio con influsso sul conto annuale.

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 400,0 mio (esercizio precedente: CHF 300,0 mio) e assicurazioni di responsabilità civile con un importo di copertura di CHF 400,0 mio (invariato rispetto all'esercizio precedente).

Impianti e impianti in costruzione del settore Infrastruttura (art. 7 OCIC).

Mio di CHF	Veicoli	Sotto-struttura/armamento/tecnica ferroviaria	Altri immobilizzi materiali	Terreni	Edifici	Immobilizzi immateriali	Totale immobilizzi materiali e immateriali	Impianti in costruzione e accounti (incl. immob. immateriali)	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2016	402,3	13 253,3	1 254,4	619,5	478,6	293,0	16 301,1	5 421,4	21 722,5
Costi d'acquisto									
Stato al 1. 1. 2016	909,3	22 440,1	3 210,3	619,7	789,3	606,2	28 574,8	5 421,4	33 996,3
Incrementi	0,0	2 857,1	639,4	0,0	261,0	4,5	3 762,0	1 928,2	5 690,1
Decrementi immobilizzi	-13,0	-290,1	-56,9	-1,7	-6,0	-20,8	-388,5	0,0	-388,5
Riclassificazioni	56,0	1 315,3	230,0	13,7	99,8	71,2	1 786,0	-1 780,0	6,0
Stato al 31. 12. 2016	952,3	26 322,4	4 022,8	631,7	1 144,1	661,0	33 734,3	5 569,6	39 303,9
Ammortamenti accumulati									
Stato al 1. 1. 2016	-506,9	-9 186,8	-1 956,0	-0,2	-310,7	-313,2	-12 273,7	0,0	-12 273,7
Ammortamenti	-43,9	-800,0	-196,3	0,0	-21,2	-67,4	-1 128,9	0,0	-1 128,9
Decrementi	11,7	220,0	48,4	0,0	4,9	17,3	302,3	0,0	302,3
Riclassificazioni	-0,7	-0,1	-1,9	0,0	-0,2	1,8	-1,1	0,0	-1,1
Stato al 31. 12. 2016	-539,9	-9 766,9	-2 105,7	-0,2	-327,2	-361,6	-13 101,4	0,0	-13 101,4
Valore contabile netto al 31. 12. 2016	412,4	16 555,5	1 917,1	631,5	816,9	299,4	20 632,9	5 569,6	26 202,5

Le riclassificazioni comprendono incrementi di immobilizzi da altri settori delle FFS per un importo netto di CHF 4,9 mio. Per i dettagli concernenti l'incremento immobilizzi galleria di base del San Gottardo si rimanda alla nota 20 della relazione del Gruppo.

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

Mio di CHF	2016	2015
Ammortamenti immobilizzi materiali	1 061,5	956,8
Ammortamenti immobilizzi immateriali	67,4	60,2
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	74,9	38,9
Totale	1 203,8	1 055,9

Investimenti del settore Infrastruttura (art. 3 OCIC).

Mio di CHF	2016	2015
Investimenti per impianti	5 690,1	2 015,5
Impianti trasferiti da altri settori delle FFS	4,9	30,5
Costi per investimenti non attivati	287,5	284,0
Totale	5 982,5	2 330,0

Gli investimenti comprendono incentivazioni della Confederazione per le operazioni di scavo della galleria di base del San Gottardo per CHF 5944,1 mio. I poteri pubblici hanno inoltre promosso incentivazioni agli investimenti per il risanamento fonico e misure conformi alla legge sui disabili (LDis) per CHF 85,1 mio (esercizio precedente: CHF 80,3 mio).

Partecipazioni.

Ragione sociale	Capitale azionario in mio	Quota di capitale e diritti di voto FFS in mio	Quota di capitale e diritti di voto FFS in % 31. 12. 2016	Quota di capitale e diritti di voto FFS in % 31. 12. 2015
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	74,42
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, Francoforte sul Meno	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 Internazionale 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	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Ruppertswil-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 330,00	118,80	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				
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00
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
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00
login formazione professionale SA, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42

Approvazione del conto annuale da parte dell'Ufficio federale dei trasporti.

L'UFT ha sottoposto, a complemento della verifica da parte dell'organo statutario di revisione, le posizioni del bilancio e dei conti 2016 rilevanti nell'ottica del diritto dei sussidi a un esame a campione volto a individuare errori di dichiarazione sostanziali. Secondo lo scritto del 17. 2. 2017 l'UFT non ha rilevato elementi da cui dedurre che il conto annuale 2016 e la richiesta di impiego dell'utile a bilancio non siano conformi alla legge sui sussidi e al corrispondente diritto speciale.

Proposta del CdA sull'impiego dell'utile di bilancio.

Il Consiglio d'amministrazione propone all'Assemblea generale di impiegare l'utile di bilancio al 31 dicembre 2016 come segue:

Mio di CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Utile/Perdita portata a nuovo esercizio precedente	170,0	-269,1
Prelievo dalla riserva per coprire la perdita 2016		
- Settore Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	122,9	140,8
Utile/Perdita portata a nuovo	292,9	-128,3
Utile d'esercizio	242,2	293,3
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	535,1	165,0
Impiego del restante utile di bilancio		
Prelievo dalla riserva in relazione al risultato 2016		
- Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV	53,7	5,0
- Traffico regionale viaggiatori: prelievo per accantonamento Manutenzione veicoli	106,2	0,0
Riporto a nuovo	695,0	170,0

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale.



Ernst & Young SA
Schanzenstrasse 4a
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, 3 marzo 2017

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 123 a 134), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016.



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 2016 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.



Page 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 2016 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

FFS SA

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

ffs.ch/rapporto_di_gestione



No. 01-17-676901 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership