

Gruppo FFS

Mio. CHF	2004	2003
Ricavo del traffico viaggiatori	1 870	1 796
Ricavo del traffico merci	1 028	990
Risultato d'esercizio prima di assegnare l'accantonamento RPC 16	251,1	177,3
Risultato d'esercizio dopo aver attribuito l'accantonamento RPC 16	101,1	45,3
Risultato del gruppo	42,6	24,9
Totale del bilancio	28 636	28 779
Capitale proprio	11 728	11 683

Cifre delle prestazioni

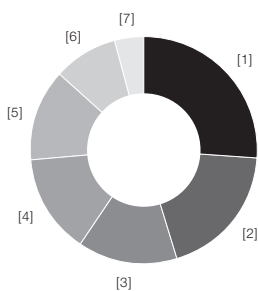
Persone trasportate (mio)	253,4	250,9
Viaggiatori-chilometro (mio)	12 565	12 300
Abbonamenti generali ¹	280 930	263 707
Abbonamenti metà prezzo (mio) ¹	1,90	1,92
Tonnellate trasportate (mio)	57,95	54,78
Tonnellate-chilometro (mio)	10 117	9 936
Treni-chilometro (mio) ²	139,1	137,5
Tracce-chilometro (mio)	141,2	137,3
Entità media dell'organico	28 351	28 707

1 in circolazione alla fine dell'anno

2 tratte a scartamento normale

Il franco FFS

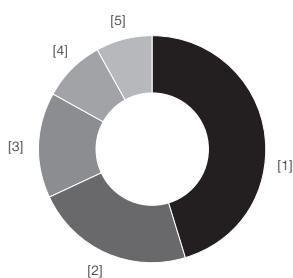
Ricavo: da dove viene



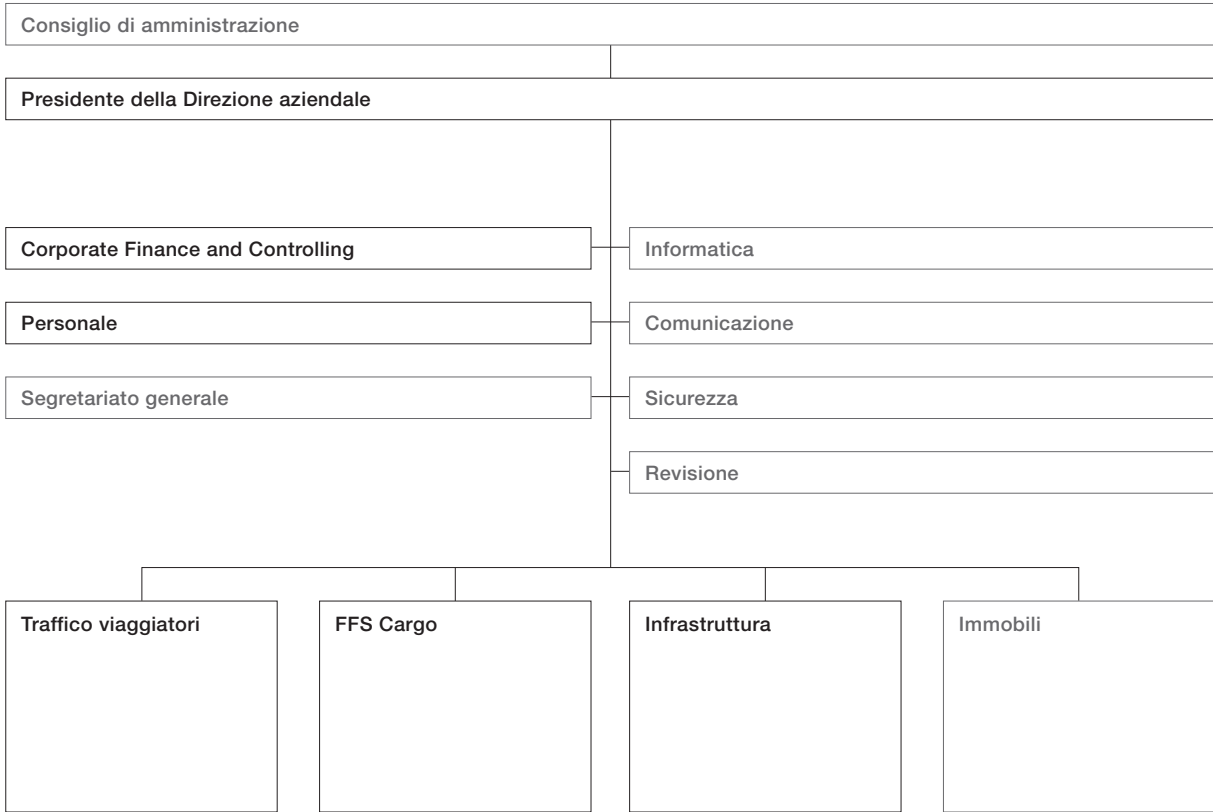
- [1] Traffico viaggiatori 26 cts
- [2] Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura 19 cts
- [3] Traffico merci 15 cts
- [4] Altri 14 cts
- [5] Ricavo accessorio 13 cts
- [6] Indennizzi 9 cts
- [7] Affitti 4 cts

Il franco FFS

Spese: dove va



- [1] Personale 45 cts
- [2] Altri costi 23 cts
- [3] Ammortamenti 15 cts
- [4] Investimenti non attivabili 9 cts
- [5] Materiale 8 cts



Membro della Direzione aziendale







Time	Origin	Destination	Price
9 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
9 10 S9	Luzern		
9 43 S9	Beinwil am See-Lenzburg		
10 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
10 10 S9	Luzern		
10 43 S9	Beinwil am See-Lenzburg		
11 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
16 36 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	(A)
16 43 S9	Beinwil am See-Lenzburg		
17 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 10 S9	Luzern		
17 16 S9	Beinwil am See-Lenzburg		(A)
17 36 S9	Luzern		(A)
17 43 S9	Beinwil am See-Lenzburg		
18 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 10 S9	Luzern		
18 16 S9	Beinwil am See-Lenzburg		(A)
18 36 S9	Luzern		(A)
18 43 S9	Beinwil am See-Lenzburg		

Zeichenerklärung

- S S-Bahn
- ⊙ Selbstkontrolle. Kein Billetverkauf im Zug. Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis bezahlen einen besonderen Zuschlag
- (A) Montag-Freitag ohne alle Feiertage
- (B) Täglich ohne Samstage
- (C) Samstage, Sonn- und alle Feiertage
- (D) Montags-Samstags ohne alle Feiertage
- (E) Sonntags-Feiertage
- (F) Allgemeine Feiertage
- (G) Karfreitag, Ostermontag, Aufahrt





ARIL4CHEM

cargo

CSX C-4000 Cargo

wascosa













[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]



[10]



[11]



[12]



[13]

[1] [2]

Ogni giorno, suppergiù 833 000 persone si affidano alla ferrovia. In tutta sicurezza, in piena comodità, e nel completo rispetto della puntualità loro garantita, i passeggeri raggiungono la meta alla quale si erano prefissi di arrivare, ritornandone poi. È solo mercé l'impegno di tutte le nostre collaboratrici e di tutti i nostri collaboratori che codeste tanto elevate prestazioni possono essere fornite giornalmente, con l'abituale precisione.

[3]

Nel 2004, ad altre 30 stazioni è stato conferito il nuovo aspetto con il quale si vuole essere più vicini alla clientela. Si intende così, con una buona illuminazione e un'informazione alla clientela strutturata in maniera unificata, inserite peraltro in un'architettura di stampo moderno, migliorare il benessere dei passeggeri. Nel quadro del programma di rinnovo in atto dal 2002, chiamato „Faceliftig Stationen“, le FFS hanno per così dire rifatto il viso a ben 160 delle più di 600 stazioni, fra piccole e di media importanza, rendendole in tale modo più simpatiche alla clientela e maggiormente cònsone alle sue necessità.

[4] [5]

FFS Cargo è la prima ferrovia per il traffico merci a offrire una produzione integrata e ininterrotta dalla Germania in Italia. Ciò è possibile solo grazie al locale know-how delle società affiliate, in Italia e in Germania. Con velocità elevata questo treno transita da Castelvecchana (It), carico di container del traffico intermodale.

[6]

FFS Cargo è uno dei maggiori offerenti, per l'asse nord-sud, di treni completi carichi di prodotti chimici e di oli minerali. FFS Cargo produce da sola, assumendosene l'intera responsabilità, oltrepassando i confini nazionali. Questo locomotore Re 482, a doppio sistema, traina un convoglio nell'area della BASF a Ludwigshafen.

[7]

Stazioni d'aspetto piacevole e che sappiano dunque catturare l'attenzione di chi le guarda sono il nostro migliore biglietto da visita. Ecco perché FFS Immobili sviluppa progetti miranti all'ambito della mobilità. Le stazioni e le aree confinanti assurgono sempre più a sedi commerciali allettanti e interessanti, che offrono posti di lavoro e prestano servizi. Così è anche per la nuova stazione di Zugo. Essa non è solo un punto dal quale partire, ma altresì un'ubicazione commerciale attrattiva e un centro dove ci si può sbizzarrire nel compiere acquisti.

[8] [9]

Il 12 per cento di treni in più; oltre 2,3 mia di investimenti per avere nuovo materiale rotabile e per trasformarne di esistente, da adibire al traffico a lunga percorrenza e regionale. Tutto ciò migliora sensibilmente la concorrenzialità della ferrovia, contribuendo in misura essenziale al successo di Ferrovia 2000.

[10]

L'architetto Klaus Hornberger fa della stazione di Zugo una porta rivolta verso la città e la presenta come spazio d'incontro inondato, avvolto, avviluppato dalla luce. Le luci installate dall'artista James Turrell e la maestria con la quale l'illuminazione è stata disposta trasformano, con il calare della notte, il maestoso edificio in una struttura di una policroma, fluttuante luminescenza.

[11]

L'elettronica soppianta, a poco a poco, le componenti meccaniche; ecco perché la ferrovia diventa sempre più un'azienda all'insegna della tecnologia di punta. Questo incontestabile fatto si ripercuote anche sulla manutenzione del materiale rotabile. Le tradizionali officine sono diventate stabilimenti industriali con standard qualitativi e di prestazioni riconosciuti a livello internazionale.

[12]

L'apparecchio centrale di sicurezza installato a Bienne, con segnali e scambi disposti in modo appropriato, assicura la puntualità e ne garantisce l'affidabilità. Pressappoco 1200 disponenti delle varie gestioni dell'esercizio si prodigano 24 ore al giorno nell'indirizzare lungo la rete delle FFS, che si estende grossomodo per 3000 km, un traffico di treni sempre più fitto, affidandosi a sofisticati impianti di sicurezza e servendosi di una tecnica d'avanguardia.

[13]

È dalla messa in esercizio di Ferrovia 2000, avvenuta il 12 dicembre 2004, che i binari scottano, no anzi, sono per così dire diventati „roventi, incandescenti“. Il nuovo orario ha ampliato nella misura del 12 per cento l'offerta di treni proposta dalle FFS. La loro puntualità è aumentata grazie a un esercizio gestito in maniera professionale, alla maggiore disponibilità in fatto di binari e di impianti di sicurezza, a un approvvigionamento in energia elettrica all'insegna della stabilità e a una rete di trasmissione dei dati veramente affidabile. Nell'anno di cui ci stiamo occupando, 19 treni su 20 hanno raggiunto la loro meta con uno scarto minore di cinque minuti rispetto all'orario previsto.

Sommario.

Organigramma	U1
Indici	U2
Prefazione	20
Nell'«anno chiave» 2004, le FFS hanno ancora incrementato le loro prestazioni nel traffico viaggiatori e in quello merci. Gli obiettivi fissati per il 2005 sono la stabilità del sistema-ferroviario, l'ottima qualità dei servizi e il risultato positivo di FFS Cargo.	
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Confermata la tendenza: nel 2004, FFS Cargo ha ancora sensibilmente ridotto il disavanzo di bilancio.	
Infrastruttura	44
Immobili	52
I redditi locativi sono aumentati con una crescita pari all'1,9 per cento, nonostante l'incessante pressione sui prezzi nel settore immobiliare.	
Strategia/raggiungimento degli obiettivi	60
Gli obiettivi fissati in riguardo al risultato finanziario, alla puntualità, alla sicurezza e alla produttività sono stati in maggior parte raggiunti.	
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Le FFS attribuiscono notevole importanza alla formazione degli apprendisti. Entro il 2006, il contingente sarà aumentato del 20 per cento e dunque portato a 1200 apprendisti.	
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Le FFS gestiscono centralmente un sistema di management dei rischi, orientato in base alla pianificazione strategica.	
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Un futuro più scorrevole.

Nell'«anno chiave» 2004, le FFS hanno ulteriormente aumentato le loro prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori e merci; i redditi da traffico hanno superato per la prima volta la soglia di CHF 3 mia. Complessivamente, le FFS hanno conseguito un risultato consolidato di CHF 42,6 mio, tramutando in realtà la più grande sfida operativa della loro storia con la conclusione di Ferrovia 2000 e il cambio di orario del 12 dicembre 2004. Gli obiettivi per il 2005 sono la stabilità del sistema ferroviario, un livello di qualità buono e costante delle prestazioni di servizio e un risultato positivo di FFS Cargo.

La conclusione della prima tappa di Ferrovia 2000 con il grande cambio di orario del 12 dicembre 2004 è stato senza dubbio il risultato più eclatante conseguito dall'azienda nello scorso anno d'esercizio. Nel traffico viaggiatori, grazie a collegamenti più rapidi, migliori coincidenze e al 12 per cento in più di treni, il nuovo orario contribuisce a rendere la Svizzera più scorrevole. Le prime esperienze hanno dimostrato come sia aumentata la stabilità dell'orario, anche in considerazione dell'aumento prestazionale del 14 per cento di treni-chilometro. In concomitanza con il cambio di orario, FFS Cargo ha quadruplicato il numero di treni merci in Germania, mentre in Italia lo ha addirittura quintuplicato. Non solo in Svizzera, ma anche nel resto d'Europa è stata riconosciuta la notevole crescita delle prestazioni delle FFS. Adesso la parola d'ordine è consolidare quest'offerta di qualità elevata sul mercato.

Utile consolidato di CHF 42,6 mio.

Il gruppo FFS ha chiuso l'esercizio 2004 con un risultato operativo di CHF 251,1 mio, migliorato del 41,6 per cento rispetto all'anno precedente. A questo risultato ha contribuito prevalentemente il traffico viaggiatori con CHF 191,9 mio, seguito da Immobili con 144,3 mio. L'utile consolidato è stato di CHF 42,6 mio, CHF 17,7 mio più dell'anno precedente. Questa crescita si è verificata nonostante la maggiore necessità di accantonamento

per la Cassa pensioni FFS e malgrado il mancato conseguimento di utili patrimoniali straordinari. Il risultato positivo è la conseguenza della netta crescita dei redditi da traffico nel secondo semestre e di una rigida gestione dei costi.

Risultati dei segmenti.

All'incremento del fatturato consolidato hanno contribuito tutti i segmenti operativi:

Il traffico viaggiatori FFS ha migliorato il risultato operativo di CHF 26,4 mio a CHF 191,9 mio. L'utile annuo di CHF 152,2 mio supera la cifra dell'anno precedente di CHF 58,8 mio. I redditi da traffico sono cresciuti del 5,2 per cento a CHF 2,05 mia. Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è salito del 2,2 per cento a 12,565 mia.

Il buon risultato è stato conseguito anche grazie alla forte crescita delle operazioni dei clienti abituali con abbonamenti generali e metà prezzo e comunità tariffarie. Inoltre i provvedimenti di prevenzione e controllo a favore della sicurezza sui treni e nelle stazioni, oltre a un migliorato clima di sicurezza, hanno creato anche risultati finanziari consentendo di ridurre sensibilmente il numero di passeggeri privi di biglietto. Gli aumenti di produttività e la riduzione delle spese hanno supportato la positiva dinamica degli introiti.

La conclusione della prima tappa di Ferrovia 2000 con il grande cambio di orario del 12 dicembre 2004 è stato senza dubbio il risultato più eclatante conseguito dall'azienda nello scorso anno d'esercizio. Nel traffico viaggiatori, grazie a collegamenti più rapidi, migliori coincidenze e al 12 per cento in più di treni, il nuovo orario contribuisce a rendere la Svizzera più scorrevole.

Nel traffico merci è proseguito il trend positivo dell'esercizio precedente: dopo la riduzione di due terzi delle perdite già conseguita nel 2003, l'anno scorso è migliorato anche il risultato annuo del 92 per cento a CHF -2,8 mio. Questa forte riduzione delle perdite è stata possibile nonostante gli alti costi d'investimento per la costituzione e l'espansione di FFS Cargo in Germania e in Italia. FFS Cargo ha incrementato la prestazione di traffico dell'1,8 per cento a 10,12 mia di tonnellate-chilometro. Le perdite a favore dei concorrenti nel traffico di transito attraverso la Svizzera sono state compensate dal risultato record del traffico svizzero interno con una crescita del 13,2 per cento e grazie ai forti progressi delle attività all'estero.

FFS Infrastruttura ha chiuso l'esercizio con un reddito d'esercizio di CHF 3,04 mia e un'eccedenza di CHF 43,7 mio, grazie al buon risultato nel settore dell'energia, ai maggiori pagamenti in compensazione del settore Immobili a Infrastruttura e al leggero miglioramento dei redditi d'esercizio. Il numero di tracce-chilometro percorse sulla rete ferroviaria FFS è stato incrementato del 2,9 per cento a 141,2 mio. Per i nuovi regolamenti di bonus per i clienti, invece, i ricavi per traccia sono rimasti fermi al livello dell'esercizio precedente. Nell'anno in rassegna le prestazioni d'esercizio dei concorrenti nel traffico merci sono praticamente raddoppiate: oltre il 10 per cento delle tracce-chilometro percorse nel traffico merci sulla rete FFS viene effettuato attualmente da terzi. Il traffico viaggiatori FFS e

FFS Cargo continuano ad esserne i principali richiedenti.

Nel 2003 FFS Immobili è stata scorporata da Infrastruttura. Per compensare i mancati redditi netti in tal modo causati a Infrastruttura, Immobili effettua appositi pagamenti in compensazione. L'anno scorso l'importo complessivo di tale compensazione ammontò a CHF 160 mio (anno precedente: 141 mio.) Tenendo conto di questo onere, FFS Immobili è stata in grado di conseguire un'eccedenza pari a CHF 15,2 mio (anno precedente -CHF 4,6 mio). I redditi locativi, come fonte principale di entrate, sono saliti nell'anno di bilancio nonostante le persistenti forti pressioni sui prezzi dell'1,9 per cento a CHF 427,7 mio.

Cassa pensioni: si lavora per una soluzione.

La Cassa pensioni FFS versa ancora in una situazione difficile, ma si sta delineando una soluzione percorribile. Il grado di copertura è peggiorato rispetto all'anno precedente dall'84,9 per cento all'83,4 per cento. Per questa insufficiente copertura, in base allo standard per l'allestimento dei conti RPC Swiss GAAP 16 le FFS hanno dovuto costituire ulteriori accantonamenti per un importo di CHF 150 mio. Come è risaputo, la situazione della Cassa pensioni FFS è strettamente correlata con il finanziamento della Cassa e con il fatto che

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

tale finanziamento è stato attuato senza riserve di fluttuazione. Sono colpite da tale problematica anche le casse pensioni della Confederazione e della Posta.

Nell'anno in rassegna, le FFS hanno proseguito coerentemente gli interventi avviati nel 2003 per rimediare alla carenza di copertura, anche se non sono sufficienti per risanare la Cassa pensioni nel prossimo futuro. Questa problematica è oggetto di intense trattative con l'Amministrazione federale delle finanze. Nel gennaio 2005, il Consiglio federale ha incaricato un'organizzazione di progetto, sotto la direzione del Dipartimento federale delle finanze e con rappresentanti del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni nonché della Posta e delle FFS, di elaborare proposte risolutive per il trattamento delle pensioni e di presentare una relazione al Consiglio federale entro la fine del 2005.

Un ringraziamento ai collaboratori.

Gli oltre 28 000 collaboratori delle FFS e delle loro società affiliate hanno svolto un lavoro eccezionale nel corso dell'anno trascorso. Senza il grande impegno personale dei ferrovieri, di tutti i settori e a tutti i livelli dell'azienda, le prestazioni dell'anno scorso sarebbero state impossibili. Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione aziendale delle FFS porgono il loro ringraziamento a tutti i collaboratori per lo sforzo profuso.

Prospettive: necessità di affinamento.

L'attuale obiettivo dell'azienda e di tutti i collaboratori è far fronte alle nuove sfide. Il successo di una ferrovia si basa su tre requisiti: innanzitutto un orario stabile, poi la limitazione al minimo dei guasti sulla rete e infine un'efficiente gestione degli eventi. Il nuovo orario si è dimostrato finora ampiamente stabile. Con un forte slancio e un altrettanto forte impegno è giunta l'ora di affrontare la questione dei guasti operativi e ridurre il loro numero. Un'importanza altrettanto centrale riveste l'ottimizzazione della gestione degli eventi, la riduzione al minimo degli effetti e il miglioramento delle informazioni e dell'assistenza ai clienti. La parola d'ordine è: massima perfezione e qualità.

Al contempo si è capito che, nonostante l'ampliamento dell'offerta nelle ore di punta, le capacità sull'attuale rete FFS sono limitate. Compito delle FFS è trovare una soluzione con idee innovative.

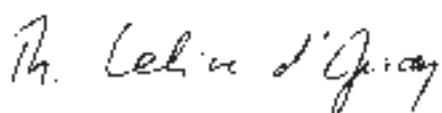
FFS Cargo ha realizzato per la prima volta su un corridoio internazionale di trasporto merci un «open access» in grande stile con altre ferrovie, ponendo una base molto promettente per il futuro. L'impiego dei mezzi d'esercizio e la programmazione delle tracce d'orario si svolgono sull'intero corridoio dalla Germania alla Lombardia settentrionale sotto un'unica responsabilità. Con queste due innovazioni vengono soddisfatte due richieste centrali dei clienti: un'unica responsabilità generale per il trasporto ferroviario da un lato e la scelta tra vari operatori dall'altro. È evidente che le offerte elaborate in questo modo risultano molto più produttive rispetto alla concatenazione di prodotti nazionali del passato. Le FFS sono convinte che il guadagno in termini di produttività contribuirà in modo decisivo allo spostamento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Nel 2005, FFS Cargo ha intenzione di raggiungere un risultato di bilancio positivo. Il requisito a tal fine è che l'azienda prosegua sulla via intrapresa in modo coerente e con la necessaria qualità.

Riforma delle ferrovie 2 sulla buona strada.

Nell'anno in rassegna si è conclusa ed è stata analizzata la procedura di consultazione per la Riforma delle ferrovie 2. Il messaggio del Consiglio federale alle Camere federali è già stato presentato. Le FFS supportano la riforma delle ferrovie voluta dal Consiglio federale. Tenendo conto del quadro generale fissato dall'Unione Europea, le FFS ritengono appropriata la nuova proposta regolamentazione dell'ente di assegnazione delle tracce. Questa soluzione in linea con l'UE garantisce l'accesso non discriminato e consente la continuazione del positivo modello operativo delle FFS.

Per il successo conseguito nell'ampliamento delle prestazioni, le FFS hanno ricevuto molti elogi e tutte codeste lodi si traducono in impegno. I risultati non poveranno dal cielo neppure in futuro, come hanno dimostrato le settimane invernali, ma serve l'impegno di tutti per continuare a fornire i servizi di alta qualità che i clienti si meritano. Con il marchio FFS.



Dr. Thierry Lalive d'Epinay
Presidente del Consiglio di amministrazione



Dr. Benedikt Weibel
Presidente della Direzione aziendale

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Ferrovia 2000: una Svizzera più scorrevole.

L'entrata in funzione della nuova tratta Mattstetten–Rothrist nel dicembre 2004 ha rappresentato il culmine e la conclusione della 1^a tappa di Ferrovia 2000. Dopo un periodo di progettazione e costruzione durato 20 anni, i 130 progetti di potenziamento della rete in tutta la Svizzera e una nuova generazione di locomotive, carrozze viaggiatori ed elettrotreni hanno consentito di potenziare notevolmente l'offerta e di ridurre la durata dei viaggi. Con dei costi totali stimati di CHF 5,9 mia per il potenziamento delle infrastrutture, il grande progetto si concluderà in modo migliore del previsto (meno CHF 1,5 mia).

Ferrovia 2000 nell'autunno 2004 ha reso le FFS l'azienda più osservata di tutta la Svizzera. Dal plauso pubblico per il riuscito avvio di questo ambizioso progetto i mass-media hanno concluso che «la reputazione dell'ex-azienda statale trarrà vantaggio a lungo termine». L'ampio resoconto non si è limitato al primo treno che, in base al nuovo orario, il 12 dicembre a Mattstetten ha imboccato puntualmente il nuovo tracciato Ferrovia 2000 poco prima delle quattro e mezzo del mattino, bensì ha spiegato per settimane tutti gli aspetti del più grande progetto di potenziamento degli oltre 100 anni di storia delle FFS.

Le FFS – 17 anni dopo il Sì delle urne a Ferrovia 2000 – hanno fatto un regalo, che si può quasi considerare natalizio, alla popolazione svizzera offrendole un orario migliorato sotto molti aspetti e creando un elevato goodwill tra gli oltre 250 milioni di persone che ogni anno viaggiano con loro. Nel contempo, le FFS hanno rinforzato il loro ruolo di leader e di azienda competente nell'attuazione di grandi progetti.

31 percento di treni in più dal 1996.

L'entrata in funzione del nuovo tracciato da Mattstetten a Rothrist (45 km) e il potenziamento degli accessi alla stazione principale di Zurigo hanno reso possibile la maggiore conquista relativa all'orario nell'ambito della prima tappa di Ferrovia 2000. Dal 1989 le FFS hanno

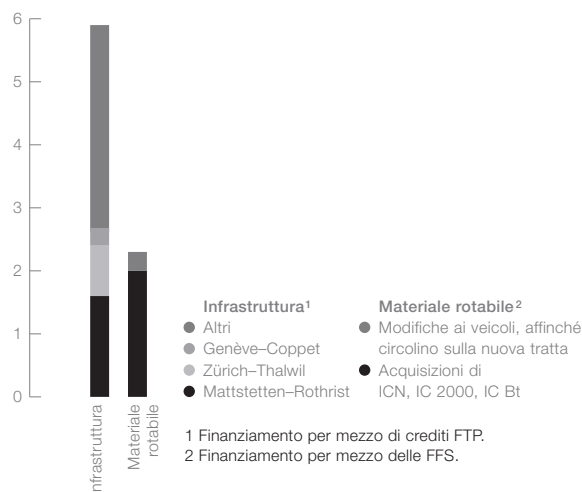
realizzato nel complesso 130 piccoli e grandi progetti, potenziando notevolmente la capacità della rete ferroviaria. Negli anni 1997, 2001 e 2004 il costante potenziamento delle infrastrutture ha consentito il graduale miglioramento dell'orario.

Sulla base del concetto originario del sistema dei nodi ferroviari concepito negli anni ottanta, con Ferrovia 2000 è nato un orario perfettamente armonizzato al potenziamento delle infrastrutture e ai veicoli, che ha sostituito la struttura di orario risalente al 1982 e in seguito costantemente modificata. Da un giorno all'altro, con la nuova offerta ferroviaria sono cambiati oltre il 90 per cento degli orari di partenza. Nel contempo, Ferrovia 2000 ha ridotto la durata del viaggio di cinque minuti e più nei due terzi dei collegamenti tra 40 centri grandi e medi.

Con l'espansione del 12 per cento dell'offerta di treni sulla rete FFS rispetto all'orario 2004, nella notte dall'11 al 12 dicembre 2004 il trasporto pubblico ha compiuto il passo più lungo dall'introduzione dell'orario cadenzato di 22 anni fa. I treni-chilometro percorsi sono saliti addirittura del 14 per cento. Rispetto all'orario del 1996, il carico medio della rete FFS è salito del 31 per cento passando da 107 a circa 140 treni al giorno e per linea.

Investimenti per Ferrovia 2000, 1ª tappa

In miliardi di CHF



Più frequenti e più veloci. In concreto, il nuovo orario colma importanti lacune nella cadenza dei treni Intercity e Interregio: ora i treni circolano ogni mezz'ora anche tra Sion e Ginevra, Berna e Basilea, Zurigo e Weinfelden e ogni ora tra Berna e Lucerna. Il nuovo tracciato consente di ridurre di dieci minuti o più la durata dei viaggi da Berna a Olten, Zurigo, Basilea e Lucerna. La linea per Soletta che presso Herzogenbuchsee si distacca dal nuovo tracciato riduce la durata dei viaggi tra Olten e Bienne e un nuovo collegamento non stop tra Zurigo e Landquart rende più rapido il viaggio verso i Grigioni.

Anche se gran parte della Svizzera trae vantaggio dall'orario Ferrovia 2000 sotto forma di durata dei viaggi più breve e collegamenti più frequenti, in alcune regioni e città le innovazioni dell'orario sono state accompagnate da alcuni svantaggi. Ciò è stato reso evidente dalle 146 domande di modifica dei Cantoni, che hanno dato il via alla consultazione per l'orario nel traffico a lunga percorrenza. Non è stato possibile eliminare alcuni punti deboli di una rete ferroviaria così trafficata. Sono state ad esempio cancellate le fermate dei treni Interregio a Pratteln, Lenzburg, Oensingen, Zurigo Enge e Oerlikon.

2,3 miliardi di franchi investiti nel nuovo parco veicoli. Per essere all'altezza del potenziamento dell'offerta Ferrovia 2000 dal punto di vista dei veicoli, negli ultimi dieci anni le FFS hanno ordinato 341 carrozze a due

piani, 44 treni ad assetto variabile Intercity e 90 vetture di comando. Alla fine del 2004 erano stati consegnati tutte le carrozze a due piani, 42 dei 44 treni ad assetto variabile e circa 75 vetture di comando. Parallelamente, la Divisione Viaggiatori alla fine del 2004 ha completamente rinnovato circa quattro quinti delle carrozze viaggiatori appartenenti alla flotta del tipo IV che aveva circa 20 anni d'età. Le FFS hanno investito circa CHF 2,3 miliardi nel materiale rotabile per Ferrovia 2000. Il finanziamento è stato garantito da mezzi propri, senza contributi da parte dei pubblici poteri.

Il 12 dicembre le FFS hanno messo in funzione i primi veicoli di una nuova generazione di treni per il traffico locale per la ferrovia urbana di Zugo. Questi veicoli, sviluppati in Svizzera, saranno utilizzati successivamente anche nel perimetro della rete celere regionale di Basilea e in Ticino.

Il nuovo tracciato: la chiave del successo.

Le FFS hanno basato il cambio di orario del 12 dicembre 2004 sull'entrata in funzione del nuovo tracciato Mattstetten-Rothrist. Questo tratto lungo 45 km che attraversa l'Altopiano è il cuore di Ferrovia 2000. Insieme all'ampliamento della tratta per Soletta, lungo 10 km, esso crea la necessaria capacità e consente la riduzione di oltre dieci minuti della durata dei viaggi,

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

fondamentale per il sistema dei nodi ferroviari. Per questo cantiere sono stati preventivati costi lordi pari a CHF 1,68 miliardi e i lavori sono andati avanti a ritmo intenso fin dall'aprile 1996.

L'impresa generale responsabile dell'installazione della tecnica ferroviaria ha consegnato il nuovo tracciato all'inizio di giugno 2004. Le FFS hanno utilizzato i sei mesi che precedevano l'entrata in funzione per effettuare 3500 corse di prova al fine di controllare la linea ferroviaria, la linea di contatto e il sistema radio e di protezione dei treni. Il 25 novembre l'Ufficio federale dei trasporti ha concesso l'autorizzazione per l'entrata in funzione del nuovo tracciato più lungo della storia delle FFS per una velocità massima di 160 km/h. In precedenza, nel corso di un processo molto articolato, le FFS hanno dovuto ottemperare a circa 1300 procedure operative, edilizie e ambientali derivanti da 170 approvazioni di piani.

Durante quest'anno d'esercizio le FFS hanno messo in funzione altri importanti elementi di Ferrovia 2000. Oltre CHF 500 milioni sono stati dedicati al potenziamento degli accessi in prossimità della stazione di Zurigo, altri CHF 900 milioni alla costruzione della galleria tra Zurigo e Thalwil che è già stata inaugurata nel giugno 2003. Un altro progetto principale di Ferrovia 2000, il terzo binario lungo 13,5 km tra Coppet e Ginevra, è entrato in funzione nell'estate 2004. I costi complessivi di questo progetto sono stati di CHF 286 milioni.

Un esercizio ferroviario sempre più intenso pone requisiti elevatissimi alla disponibilità degli impianti tecnici. Per riuscire a coprire l'orario Ferrovia 2000 con gli elevati picchi di fabbisogno, le FFS hanno potenziato in modo mirato l'alimentazione dell'energia elettrica. Oltre alla centrale elettrica di Amsteg che, grazie alla grande capacità di captazione delle sue tre turbine, copre i picchi di potenza che si verificano ogni mezz'ora, per Ferrovia 2000 le FFS hanno costruito o modernizzato cinque sottostazioni e installato 120 km di elettrodotti. Gli investimenti, Amsteg esclusa, ammontano a circa CHF 150 milioni.

Pianificazione al secondo dell'esercizio ferroviario. Una delle maggiori sfide era rappresentata dal fatto che l'orario Ferrovia 2000, completamente nuovo, non

poteva essere sperimentato nella pratica parallelamente all'orario in vigore. Nella pianificazione dell'offerta e nella simulazione dell'esercizio gli specialisti si sono quindi basati su complessi programmi informatici e sulla propria esperienza. Solo a partire dal 12 dicembre e nella dura realtà quotidiana delle ferrovie si sarebbe potuta provare l'evoluzione dell'esercizio con il 12 per cento di treni in più. Conseguentemente importante era preparare al meglio i tecnici dell'esercizio agli stretti tempi loro concessi per la disposizione dei treni.

Check list e decisioni riservate consentono di decidere in fretta in caso di scostamenti dall'orario o di guasti. Durante la progettazione e l'applicazione dell'orario le FFS hanno lavorato a stretto contatto con le imprese di trasporto concessionarie. Nel periodo del cambio dell'orario i lavori di ristrutturazione e manutenzione degli impianti sono stati ridotti al minimo. Gli adattamenti dei software hanno addirittura subito una moratoria di tre mesi. Nei primi tempi di applicazione dell'orario, inoltre, le FFS hanno eliminato con coerenza le possibili fonti di ritardi: i treni aspettano le coincidenze solo per tre minuti; in caso di ritardo i treni invertono la direzione prima del tempo o vengono soppressi.

Formazione speciale per oltre 10 000 collaboratori.

Un importante elemento nella preparazione del cambio di orario è stata la formazione del personale. Tra agosto e novembre circa 10 000 collaboratori dei settori Servizio Clienti, Gestione dell'esercizio e Manutenzione impianti e veicoli hanno seguito un corso di un giorno per prepararsi al nuovo orario. I macchinisti si sono preparati al primo viaggio sul nuovo tracciato anche con l'aiuto di un CD-ROM. Dopo l'entrata in funzione e fino a metà gennaio 2005, inoltre, circa 2300 collaboratori FFS hanno assistito i viaggiatori in 80 stazioni in qualità di addetti all'indirizzamento dei clienti. Nello stesso periodo, in una centrale di gestione del traffico allestita temporaneamente a Berna, gli specialisti, sotto la guida della Gestione dell'esercizio, hanno valutato i messaggi in arrivo sugli scostamenti e i possibili punti deboli del nuovo orario.

«Una Svizzera più scorrevole». L'entrata in funzione vera e propria è stata accompagnata da grandi sforzi a livello di marketing e di informazione – da un lato per preparare per tempo i viaggiatori al cambio di orario e dall'altro per aumentare le vendite in vista del massiccio aumento dell'offerta. Milioni di orari tascabili sono stati distribuiti gratuitamente nelle stazioni e centinaia di migliaia di famiglie hanno ricevuto direttamente informazioni sul nuovo orario. Tutte le attività di comunicazione strettamente correlate tra loro e relative al cambio di orario Ferrovia 2000 sono state svolte all'insegna dello slogan «Una Svizzera più scorrevole».

Via libera anche per il traffico merci.

Durante la realizzazione dell'orario Ferrovia 2000, parallelamente all'ampliamento dell'offerta nel traffico viaggiatori si doveva anche mantenere libera una capacità sufficiente per il traffico merci. Gli esperti d'orari di Infrastruttura e FFS Cargo, in stretta collaborazione con i responsabili dell'offerta della Divisione Viaggiatori, hanno trovato delle soluzioni che consentono di svolgere il traffico di merci con la consueta qualità malgrado una rete ferroviaria più trafficata e quindi di garantire le prestazioni sia dal punto di vista qualitativo che da quello dei costi.

ETCS in una seconda fase. Con la decisione presa dalle FFS nell'autunno 2003 di separare il cambio di orario dall'entrata in funzione del nuovo sistema di protezione dei treni European Train Control Systems (ETCS) sul nuovo tracciato, esse e i loro partner industriali hanno concentrato i lavori soprattutto su un livello di sicurezza tecnica caratterizzato da segnalazione esterna e una velocità massima di 160 km/h. L'equipaggiamento tecnico di tutti i veicoli motori e di comando da impiegare sulla nuova tratta è stato eseguito per tempo. Nel complesso, le FFS hanno investito 19 milioni di CHF per il livello di sicurezza relativo agli impianti di segnalazione del nuovo tracciato.

Una delle maggiori sfide era rappresentata dal fatto che l'orario Ferrovia 2000, completamente nuovo, non poteva essere sperimentato nella pratica parallelamente all'orario in vigore.

Entro il 2006 il nuovo sistema di protezione dei treni, che trasmette l'immagine di un segnale direttamente nella cabina di guida, sostituirà l'attuale segnalazione esterna sul nuovo tracciato e in futuro consentirà viaggi a 200 km/h (capitolo Infrastruttura, pagina 44).

1,5 miliardi di franchi in meno rispetto al credito di finanziamento. La realizzazione della 1ª tappa di Ferrovia 2000 costerà alla Confederazione, in qualità di sovvenzionatrice, meno del previsto: invece del credito di CHF 7,4 miliardi definito nel 1994 le FFS prevedono per l'ampliamento delle infrastrutture costi complessivi per CHF 5,9 miliardi, al netto del rincaro al 1993. Si tratta di CHF 1,5 miliardi in meno rispetto al budget. Aggiudicazioni convenienti, il cambio dell'imposta sul valore aggiunto e una rigida gestione dei progetti da parte dell'organizzazione guidata dal capo progetto complessivo Paul Moser, hanno contribuito a questo risultato positivo.

Nell'anno d'esercizio le FFS hanno investito solo CHF 361 milioni nella costruzione di Ferrovia 2000; due anni prima erano ancora 729 milioni. Fino alla conclusione definitiva saranno ancora completati progetti d'investimento pari a quasi CHF 400 milioni.

Ulteriori passi a partire dal 2007? Con il cambio di orario del 12 dicembre, le FFS hanno concluso la 1ª tappa di questo grande progetto. Attualmente è ancora aperta la questione dell'evoluzione della rete FFS sotto forma di tappe successive. La Confederazione sottopone lo sviluppo futuro dei grandi progetti ferroviari fino all'anno 2007/08 a un'ampia valutazione che dovrà indicare in quale forma sarà ulteriormente sviluppata la rete a scartamento normale.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercè	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

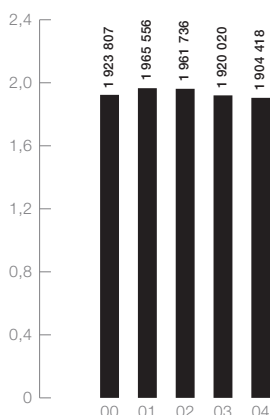
Traffico Viaggiatori: nell'anno di Ferrovia 2000 si va col vento in poppa.

- Crescita del reddito da traffico: +5,2 percento, a quota CHF 2,05 mia.
- Notevole incremento anche dell'utile annuo, aumentato di CHF 58,8 mio e passato a 152,2 mio.
- Il numero dei viaggiatori è cresciuto da 251 a 253 mio.
- Sensibile incremento dei clienti che acquistano abbonamenti generali, aumentati del 6,5 percento e giunti a più di 280 000.
- Per l'ammodernamento del parco veicoli per il traffico regionale verranno investiti nei prossimi anni CHF 500 mio.

Nel 2004 FFS Traffico Viaggiatori si è riaggianciata al buon risultato conseguito nell'anno precedente. Il numero di viaggiatori è aumentato dell'1 percento, elevandosi a 253,4 mio. I redditi da traffico sono cresciuti del 5,2 percento, arrivando a CHF 2,05 mia. Con un utile annuo di CHF 152,2 mio, il traffico viaggiatori ha superato di gran lunga il risultato dell'anno precedente. I viaggiatori-chilometro percorsi sono aumentati del 2,2 percento e sono giunti a 12,565 mia. Il successo è dovuto da una parte alla forte crescita dei ricavi registrata nelle attività con la clientela fedele, in particolar modo con gli abbonamenti generali, i biglietti singoli e le carte giornaliere. Dall'altra parte la rigorosa gestione dei costi ha dato frutto. L'incremento di produttività ha consentito di compensare i costi per l'avviamento di Ferrovia 2000. FFS Traffico Viaggiatori ha operato completamente all'insegna della messa in funzione di questo «progetto del secolo».

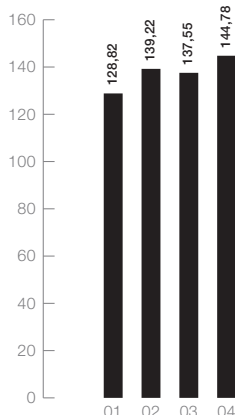
Evoluzione vendite abbonamenti metà prezzo

Quantità a fine anno



Evoluzione redditi abbonamenti metà prezzo

Milioni di CHF



FFS Traffico Viaggiatori in sintesi¹

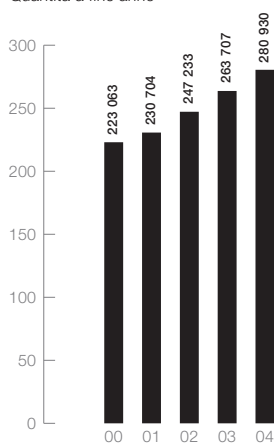
Valori monetari in milioni di CHF	2004	2003	2002	
Reddito di esercizio	3 321,9	3 085,7	2 991,2	
di cui redditi da traffico	2 049,7	1 947,6	1 936,8	
Spese d'esercizio	3 130,0	2 920,2	2 817,8	
Risultato di esercizio	191,9	165,5	173,4	
EBIT	194,6	166,4	185,7	
Utile annuo	152,2	93,4	113,7	
Investimenti lordi	1 362,5	958,2	1 106,6	
Collaboratori ²	Numero	12 608	12 506	
Prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori	Milioni di viaggiatori-chilometro	12 565	12 300	12 232
Indennizzi dei poteri pubblici nel traffico regionale	CHF per treno-chilometro	8,11	8,27	8,88

1 Conto del segmento. Redditi e spese infragruppo non eliminati.

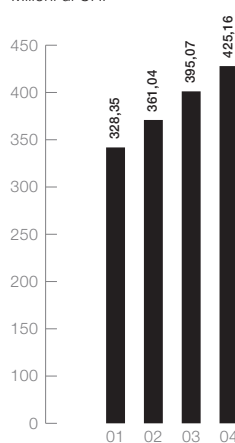
2 Media di impiegati a tempo pieno, comprese le società affiliate.

Evoluzione vendite abbonamenti generali

Quantità a fine anno

**Evoluzione redditi abbonamenti generali**

Milioni di CHF

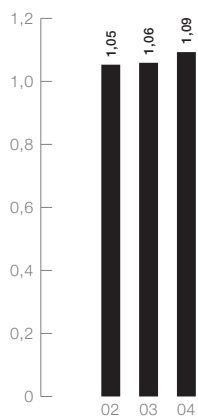
**Obiettivi strategici Traffico Viaggiatori.**

- Ampliamento dell'offerta di mobilità (Ferrovia 2000, sistemi di ferrovia celere, mobilità combinata).
- Treni puntuali, puliti, sicuri e moderni.
- Standardizzazione dei processi di produzione e manutenzione.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Nell'anno in esame, FFS Traffico Viaggiatori ha conseguito un ricavo di esercizio di CHF 3,32 mia. Con CHF 191,9 mio il risultato di esercizio è stato superiore a quello dell'anno precedente (CHF 165,5 mio). Anche il risultato prima degli interessi e delle imposte (EBIT) è cresciuto passando a CHF 194,6 mio (esercizio precedente CHF 166,4 mio). Il risultato annuo del traffico viaggiatori è migliorato sensibilmente rispetto all'anno precedente, con un utile pari a CHF 152,2 mio. Le prestazioni operative hanno fatto segnare un miglioramento: nell'anno d'esercizio i treni viaggiatori delle FFS hanno percorso 109,3 mio di chilometri, mantenendosi così allo stesso livello dell'esercizio precedente, nonostante lo scambio di linea con la BLS. I viaggiatori hanno fatto buon uso di questa offerta ferroviaria. Il numero di clienti trasportati è cresciuto di 2,5 mio, arrivando così a 253,4 mio (+1,0 per cento). Nello stesso periodo i viaggiatori-chilometro sono aumentati del 2,2 per cento raggiungendo 12,565 mia. Il ricavo conseguito (inclusi i trasporti svolti per le altre divisioni), pari a CHF 2,05 mia, ha superato quello ottenuto l'anno prima. Tutto ciò corrisponde a una crescita di CHF 102,1 mio (+5,2 per cento). Benché, a causa di Ferrovia 2000 e di investimenti intesi a effettuare ampliamenti e sostituzioni nel traffico regionale, il traffico viaggiatori stia attraversando un ciclo di investimenti elevati, il cash flow disponibile è stato quasi in pareggio.

Evoluzione della produttività del traffico¹



¹ Milioni di viaggiatori-chilometro messi a confronto con l'organico (media annua degli impieghi a tempo pieno)

Maggiori ricavi e rigorosa gestione dei costi. Il risultato è in parte riconducibile ad un forte incremento dei redditi da traffico. La congiuntura favorevole ha permesso alle FFS di conseguire una crescita superiore alla media sia dei viaggiatori occasionali che dei clienti che viaggiano alla tariffa normale e un incremento delle corse in prima classe. Queste ultime sono state miratamente influenzate mediante diverse campagne di promozione vendite. Anche la percentuale di clienti fedeli ha fatto registrare un aumento. Questi andamenti si ripercuotono anche sui risultati delle affiliate operanti nel traffico regionale (Turbo, RegionAlps) e nel traffico internazionale (Cisalpino e Lyria). Grazie alla diffusione della parola d'ordine «Ferrovia più sicura», è migliorato anche il clima percepito attorno alla questione della sicurezza. Oltre a portare a un arresto dell'erosione dei proventi nelle ore serali (p. es. ferrovia celere di Zurigo con scorta nelle ore marginali), ciò ha generato anche una riduzione della percentuale di passeggeri clandestini, facendo di conseguenza aumentare i ricavi.

L'andamento positivo dei ricavi è stato completato da un'adeguata gestione dei costi. Nel complesso si è avuto un aumento di produttività del 3,2 per cento (si veda il grafico), che ha consentito di compensare i costi sostenuti per l'avviamento di Ferrovia 2000. Lo scotto che si è pagato per questa evoluzione è il calo della soddisfazione dei clienti (passata dal 81 per cento al 79 per cento). In particolare la precaria disponibilità di posti a sedere nelle ore di punta ha avuto come conseguenza un aumento delle contestazioni; una situazione che non si è riusciti a risolvere dopo la messa in servizio di Ferrovia 2000 e che rende già visibili i limiti dell'espansione.

Andamento dei mercati e dei prodotti in dettaglio.

Clients fedeli – il fondamento del successo. Biglietti singoli. Per quanto riguarda la tariffa normale, FFS Traffico Viaggiatori ha registrato una crescita del 2,9 per cento, quindi un aumento dei ricavi di CHF 14,7 mio. I ricavi provenienti dalla vendita di biglietti a prezzo intero hanno influito positivamente con CHF +9,5 mio. Per contro, la vendita del biglietto a metà prezzo ha avuto un andamento inferiore al previsto. I possessori di un abbonamento metà prezzo hanno utilizzato maggiormente le carte giornaliere per tratte di lunghezza superiore a 125 chilometri.

Abbonamenti generali. Il numero degli abbonamenti generali (AG) è cresciuto del 6,5 per cento. Poco prima del preannunciato aumento tariffario, che entrava in vigore il 12 dicembre, le vendite hanno fatto segnare un deciso incremento. A fine anno è stato raggiunto il livello record di 280 930 AG in circolazione. Il ricavo ha fatto registrare una crescita del 7,6 per cento a CHF 425,2 mio. Per il 2005, FFS Traffico Viaggiatori prevede un ulteriore incremento.

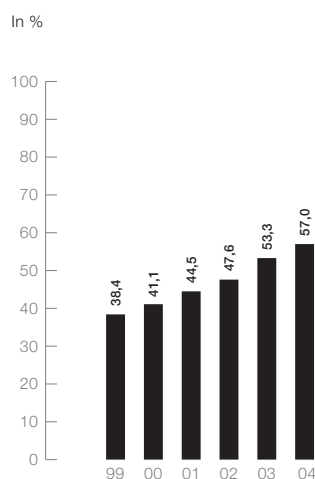
Abbonamenti metà prezzo. All'inizio dell'anno in esame il numero degli abbonamenti metà prezzo venduti ha fatto registrare un calo. I motivi sono da imputare allo scioglimento della collaborazione Railcard con la Posta e l'UBS. L'adozione di misure di acquisizione mirate e un incremento nelle vendite dell'abbonamento metà prezzo per 3 anni hanno consentito di invertire la tendenza regressiva. A fine 2004, 1,9 mio di clienti erano in possesso di un abbonamento metà prezzo. Al tempo stesso si è notato uno spostamento dagli abbonamenti per 2 anni verso titoli di trasporto annuali. Questo passaggio agli abbonamenti annuali, fonti di maggiori introiti, ha avuto un effetto positivo sui ricavi. Rispetto all'esercizio precedente è quindi stato registrato un aumento dei ricavi del 5,3 per cento, con introiti assestatisi a CHF 144,8 mio. In futuro l'abbonamento metà prezzo acquisterà sempre maggiore importanza, dal momento che questi clienti potranno approfittare dell'ampliato raggio di validità delle nuove comunità tariffarie Mobilis (comunità Regione Losanna) e Libero (comunità Regione Berna).

Carte giornaliere. La carta giornaliera, l'abbonamento generale per un giorno, ha registrato una forte crescita e un incremento dei ricavi del 24,8 per cento (CHF +6,1 mio). Le misure tariffarie annunciate hanno fatto lievitare le vendite nei mesi di novembre e dicembre 2004.

Binario7 / Magicticket. La domanda è cresciuta anche nel segmento giovanile. Nel 2004, 81 500 giovani hanno scelto l'abbonamento Binario7. Ciò corrisponde a un aumento del 3 per cento. La piattaforma Web www.binario7.ch verrà ulteriormente potenziata. Nel gennaio 2005 è stata superata la soglia di 50 000 membri Binario7.

Dal lancio della nuova piattaforma www.magic-ticket.ch, avvenuto nel 2003, il numero dei bambini registrati è già salito a 500 000, con un potenziale di 800 000 ragazzi tra i 6 e i 16 anni in Svizzera. Con la nuova Carta Nipotini i bambini accompagnati dai nonni viaggiano gratis per un anno intero. Insieme alla Carta Junior si favorisce in tal modo l'utilizzo della ferrovia già in giovane età.

Andamento della quota dei biglietti venduti ai distributori automatici



Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Mercato del tempo libero – RailAway sulla rotta del successo. RailAway, l'«agenzia per il tempo libero» delle FFS, nel suo quinto anno d'esercizio ha fatto registrare una forte crescita, vendendo il 14 per cento di offerte in più. Ne è conseguito un fatturato di CHF 42,6 mio (+11,3 per cento). Nell'anno d'esercizio 2005 il nuovo sistema di vendita dei biglietti consentirà di sfruttare nuove potenzialità presenti sul mercato. A inizio 2005 RailAway SA ha rilevato le attività di commercializzazione dell'intero traffico Incoming delle FFS. In questo contesto è prevista la realizzazione, in Germania, Francia e Italia, di strutture efficienti per la gestione dei key account.

Traffico regionale FFS in un ambiente difficile.

La pressione mirata al risparmio, esercitata dalla Confederazione e dai Cantoni che richiedono le prestazioni, si è accentuata nel 2004 in maniera significativa. L'indennizzo corrisposto per ogni treno-chilometro nel traffico regionale è diminuito da CHF 8,27 nell'anno precedente a CHF 8,11, proseguendo così la tendenza che si era già individuata negli anni precedenti. Inoltre, i programmi di risparmio 2003/2004 attuati dai poteri pubblici sottraggono finanziamenti importanti per il traffico regionale. Per evitare una contrazione dell'offerta, il Traffico regionale delle FFS ha nuovamente perseguito una coerente strategia tesa alla collaborazione con le ferrovie private insediate localmente, così da consentire un miglioramento dell'efficienza e della produttività. Ci si preoccupa di ridurre i doppioni esistenti in fatto di manutenzione, di marketing, amministrazione e vendite. La fusione della Ferrovia del Brünig e della Luzern-Stans-Engelberg-Bahn nella Ferrovia centrale e la costituzione della società ferroviaria regionale RegionAlps insieme ai Transports de Martigny et Région SA hanno carattere esemplare. Anche nella cintura frontaliera le FFS perseguono una strategia mirata al consolidamento. La collaborazione con Trenitalia nel Cantone Ticino (Tilo) e lo smembramento dell'attività tedesca tra l'affiliata Thurbo e le FFS sono al centro di questa strategia.

Con l'utilizzo di investimenti intesi a effettuare ampliamenti e sostituzioni nell'ordine di grandezza di CHF 500 mio ha avuto inizio, nel traffico regionale, l'ondata di rinnovamento del materiale rotabile.

Importanza crescente delle comunità tariffarie. I trasporti pubblici vengono sempre più gestiti nell'ambito delle comunità tariffarie. Nel 2004 i ricavi conseguiti dalle FFS in virtù di comunità tariffarie sono cresciuti del 3,4 per cento rispetto all'anno precedente, giungendo così a CHF 242 mio. Al momento le FFS partecipano a 19 comunità. Tutti i maggiori agglomerati svizzeri dispongono ormai di una comunità tariffaria. Il 12 dicembre 2004 anche il vasto comprensorio di Losanna si è aperto con una nuova comunità tariffaria (Mobilis), le comunità dei Cantoni Argovia e Olten si sono fuse nella nuova comunità A-Welle, mentre Berna e Soletta hanno aderito alla comunità Libero. Il comprensorio economico di Zurigo è entrato a far parte della comunità allargata Z-Pass, che esula dai confini cantonali.

Traffico combinato. La realizzazione di una catena di trasporti senza anelli mancanti è l'obiettivo del traffico combinato. Nel 2004 si è puntato soprattutto sul potenziamento del progetto Park+Rail. FFS Immobili ha investito CHF 15 mio nell'espansione e nella costruzione di nuovi impianti. Con circa 4000 parcheggi nuovi o risanati in numerose stazioni e fermate si è agevolato l'accesso alla ferrovia.

Operating con processi certificati. Il settore Operating è stato caratterizzato dai lavori preparatori per la messa in funzione di Ferrovia 2000, che si sono concentrati su tre settori: in primo luogo, sono state eseguite molte opere di trasformazione sul parco veicoli e sono stati messi in funzione nuovi veicoli (capitolo Ferrovia 2000, pagina 24). Secondariamente, tutti i macchinisti hanno ricevuto una formazione mirata sulla percorrenza della nuova linea. E, da ultimo, tutto il settore si è preparato per far fronte alle sfide del futuro. La percentuale delle prestazioni rivolte a clienti al di fuori delle FFS verrà aumentata in misura graduale nei prossimi anni. Ottenuta la certificazione dell'intero sistema di gestione secondo la norma ISO 9001 e una volta creato un apposito settore per il Business

Development, si sono gettate le fondamenta per la riuscita attuazione della strategia.

Definita la politica per il parco veicoli. Nell'anno di riferimento le attività di manutenzione sono state orientate prevalentemente alla ristrutturazione e all'ammmodernamento di locomotive e veicoli di comando su cui sono stati montati i moduli ETCS/ETM. Inoltre, più di 375 vetture unificate IV sono state rimodernate e predisposte per l'impiego sulla nuova linea. La politica adottata per il parco veicoli, ridefinita per gli anni dal 2005 al 2015, prevede l'acquisto di altri convogli a due piani e di elettrotreni per il traffico regionale, il mantenimento del valore del parco per il traffico a lunga percorrenza e la dismissione di materiale rotabile vecchio di 40 anni. In tal modo il parco veicoli verrà continuamente adattato alle mutate esigenze dei clienti.

Rapporti con i clienti, servizi e innovazioni. Nel 2004 è emersa sempre più l'importanza dei canali di vendita alternativi. La messa in funzione di altri 330 distributori automatici di biglietti ha fatto aumentare del 4 per cento la quota dei clienti che si servono da sé, passata ora al 57 per cento. Nel 2004 più della metà di tutti i biglietti ferroviari è stata venduta presso i distributori automatici (vedasi il grafico a pagina 31).

Innovazione Ticketshop. A metà novembre 2004 è entrata in funzione, per il traffico viaggiatori, la nuova piattaforma Internet (www.ffs.ch). Nel «Ticketshop» è possibile selezionare i titoli di trasporto, pagarli e stamparli. Per i clienti aziendali è stata inoltre creata una piattaforma business (www.ffs.ch/businessstravel). Più di 70 aziende utilizzano già questo nuovo servizio. Nei primi due mesi dopo il lancio dell'iniziativa sono stati venduti circa 42 000 biglietti online. I canali di vendita alternativi verranno potenziati anche nel corso dell'anno nuovo. Questa strategia mira a valorizzare la vendita a livello personale. Il personale addetto alle vendite viene così sollevato da mansioni di routine e si può dedicare in modo più specifico alla consulenza ai clienti.

Investimenti per oltre CHF 700 mio. Per la Divisione Viaggiatori delle FFS il 2004 è stato un anno caratterizzato da ingenti investimenti, soprattutto in materiale rotabile, destinati a Ferrovia 2000. Gli investimenti netti effettuati nel 2004 dalla Divisione Viaggiatori sono stati pari a CHF 754,7 mio.

Andamento delle società affiliate e delle partecipazioni.

Dalla Ferrovia del Brünig alla Ferrovia centrale. La Ferrovia del Brünig è riuscita a mantenere il risultato dell'anno precedente e ha conseguito redditi da traffico pari a CHF 12,6 mio. Le prestazioni di trasporto sono aumentate a 77,46 mio di viaggiatori-chilometro (+2,2 per cento). Nell'anno d'esercizio sono inoltre giunti a una conclusione positiva i negoziati sulla fusione tra la Ferrovia del Brünig e la Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE). Il 1° gennaio 2005 è entrata in funzione la nuova «Ferrovia centrale» (partecipazione delle FFS 66 per cento). Nel nuovo anno otto nuove composizioni del traffico regionale rinforzeranno l'attuale parco veicoli.

Thurbo si conferma sul mercato. Anche la Thurbo, società affiliata specializzata nel traffico regionale della Svizzera orientale, ha dovuto nel 2004 far fronte al calo degli indennizzi erogati per le prestazioni del traffico regionale e ha dovuto compensare tale calo adottando misure tese a migliorare l'efficienza e a contenere i costi. Alcuni miglioramenti sul fronte dei costi sono stati apportati trasferendo le attività di manutenzione, gestione dell'esercizio e distribuzione. Grazie a queste misure la società Thurbo può ora presentare un risultato bilanciato. Thurbo ha messo in funzione 29 nuove composizioni di treni regionali del tipo GTW 2/6. Il 31 dicembre 2004 FFS Traffico Viaggiatori ha acquistato la società EuroThurbo GmbH, che verrà ora integrata nella SBB Deutschland GmbH; le attività tedesche verranno raggruppate in un'organizzazione centrale.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

L'azienda Elvetino specializzata in gastronomia ferroviaria fa progressi. La Elvetino SA, azienda di gastronomia ferroviaria rilevata un anno e mezzo fa dalle FFS, ha fatto registrare le prime tendenze positive. Molte proposte di rinnovamento dell'offerta sono state realizzate. L'ottimizzazione delle strutture logistiche e la scelta di nuovi fornitori hanno apportato sensibili miglioramenti a livello qualitativo. Elvetino ha inoltre ampliato l'attività commerciale. Il nuovo settore strategico «Station» ha l'obiettivo di offrire una ristorazione fissa nelle stazioni che presentano adeguate potenzialità e di migliorare l'attuale offerta sui treni. A fine anno erano in funzione cinque «Elvetino Mobile» flessibili. Nei primi mesi il fatturato ha superato le aspettative.

Cisalpino SA: ampliamento dell'offerta nel traffico viaggiatori transalpino. Il graduale trasferimento dell'intero traffico transfrontaliero e attraverso le Alpi da Trenitalia e FFS sull'asse nord-sud è stato il fulcro delle attività di Cisalpino nel 2004. I 14 treni ad assetto variabile e ad alta velocità ordinati nel febbraio 2004 completeranno il parco veicoli già a partire dall'apertura della galleria di base del Lötschberg alla fine del 2007. Il tempo di viaggio guadagnato, che arriverà a un massimo di 50 minuti, consentirà di concentrarsi su altri mercati. Nell'anno d'esercizio 2004 i veicoli Cisalpino hanno percorso 3,2 mio di chilometri trasportando 4,2 mio di viaggiatori sulla propria rete. Il fatturato è aumentato, attestandosi a CHF 97 mio.

Lyria, Tilo e RegionAlps ai nastri di partenza. Lyria. Nel 2004 la collaborazione tra SNCF e FFS si è affermata sul mercato, nonostante la forte concorrenza delle compagnie aeree a basso costo e di pullman. Con 1,4 mio di viaggiatori questa società ha centrato il proprio obiettivo. Nel 2005 la linea Ginevra-Parigi, con un ulteriore volume di passeggeri di 1,4 mio, verrà integrata nella società Lyria.

Tilo. Nel dicembre 2004 la Tilo SA, joint venture tra i partner equiparati FFS e Trenitalia, ha iniziato a essere operativa. La nuova società provvede alla gestione del traffico regionale transfrontaliero tra il Canton Ticino e la Regione Lombardia.

RegionAlps. Nel maggio 2003 le FFS e i Transports de Martigny et Région SA hanno costituito la società RegionAlps AG per il traffico viaggiatori regionale nel Vallese. Le FFS partecipano a questa società nella misura del 70 per cento. In una prima fase RegionAlps reperirà tutte le risorse umane dalle case madri. A partire dal 2005 RegionAlps assumerà collaboratori propri, ma solo in modo graduale. A tal fine, nel 2004 è stato negoziato e sottoscritto un contratto collettivo di lavoro.

Sicurezza pubblica intensificata.

Le FFS reagiscono alla crescente aggressività e al vandalismo con una strategia di sicurezza di nuova concezione. Partendo da un insieme di misure di prevenzione e intervento nelle stazioni e sui treni, si mettono in atto provvedimenti mirati sia dal punto di vista tecnico che per quanto attiene al personale. Tra di essi si annoverano la videosorveglianza nel traffico regionale e la scorta nelle ore marginali sulla ferrovia celere di Zurigo. Con il progetto «POLFERPlus» le FFS, accrescendo continuamente i propri ranghi, hanno aumentato la loro capacità di intervento di 52 posti arrivando così a 213 posti a tempo pieno. Al tempo stesso è stata creata una nuova centrale a Olten, dalla quale vengono coordinati gli interventi per tutta la Svizzera. Nell'ambito della prevenzione le FFS, con il nome «Rail-Fair» e in collaborazione con il centro per la gestione dei conflitti, hanno ideato modelli di accompagnamento

innovativi con vari orientamenti: «grands frères», scolari che accompagnano i treni, e padrinati di stazione.

Meno collaboratori. L'organico della Divisione Viaggiatori (comprese le società affiliate e le partecipazioni) è calato nel 2004, sulla media annuale, di 136 unità ed è arrivato a contare 12 472 posti a tempo pieno. Per il 2005 è prevista la creazione di circa 100 posti a tempo pieno, come media annuale. A questo sviluppo concorreranno in particolare il rilevamento del deposito di locomotive Cargo di Sargans, la costituzione della Ferrovia centrale e l'integrazione di Cisalpino, Tilo e RegionAlps.

Prospettive e sfide.

Dopo la riuscita messa in servizio della prima tappa di Ferrovia 2000, la Divisione Viaggiatori delle FFS deve affrontare nuove sfide. Il nuovo orario ha generato un allargamento dell'offerta del 12 per cento. Queste ulteriori capacità devono essere piazzate e sfruttate sul mercato.

Con l'acquisto di nuovo materiale rotabile e il potenziamento dei sistemi di pianificazione, sicurezza e gestione su cui si basano le attività, la Divisione diventa sempre più un ambiente ad alta tecnologia. Le competenze necessarie vengono reperite e approfondite di continuo, riducendo così la dipendenza dai subfornitori.

L'apertura della galleria di base del Lötschberg nel 2007 sull'asse nord-sud consentirà di ridurre notevolmente il tempo di viaggio nel traffico viaggiatori su scala internazionale. È necessario tradurre tempestivamente questi vantaggi di mercato in offerte concrete e competitive.

Dopo la riuscita messa in servizio della prima tappa di Ferrovia 2000, la Divisione Viaggiatori delle FFS deve affrontare nuove sfide. Il nuovo orario ha generato un allargamento dell'offerta del 12 per cento. Queste ulteriori capacità devono essere piazzate e sfruttate sul mercato. Con l'acquisto di nuovo materiale rotabile e il potenziamento dei sistemi di pianificazione, sicurezza e gestione su cui si basano le attività, la Divisione diventa sempre più un ambiente ad alta tecnologia.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Traffico Merci: in Germania e in Italia volto al successo.

- Il disavanzo d'esercizio si è ridotto a CHF –2,8 mio.
- La prestazione di traffico è aumentata dell'1,8 per cento a 10,12 mia di tonnellate-chilometro nette.
- Risultato record nel traffico interno con 2,72 mia di tonnellate-chilometro nette (+13,2%).
- Al 12 dicembre 2004, data del cambio di orario, la prestazione di traffico in Germania risulta quadruplicata e in Italia quintuplicata.

La tendenza trova conferma: FFS Cargo ha ancora sensibilmente ridotto il disavanzo di bilancio, che ora ammonta a soli CHF 2,8 mio (anno precedente CHF 33,1 mio). Rispetto all'anno precedente i trasporti sono leggermente aumentati (+1,8%), totalizzando 10,12 mia di tonnellate-chilometro nette. Nel traffico interno FFS Cargo ha conseguito un risultato record, aumentando la prestazione a 2,72 mia di tonnellate-chilometro nette (+13,2%). Nel traffico internazionale nord-sud, FFS Cargo ha potenziato fortemente la sua posizione e alla data del cambio di orario del 12 dicembre 2004 il numero di treni merci risultava quadruplicato in Germania e quintuplicato in Italia. Con la forte espansione all'estero e l'ottimo risultato nel traffico interno, FFS Cargo ha più che compensato le perdite a favore dei concorrenti nel traffico di transito attraverso la Svizzera. Il reddito da traffico è stato incrementato del 3,9 per cento a CHF 1,10 mia (anno precedente CHF 1,06 mia). Grazie all'andamento del fatturato, agli interventi di ristrutturazione e a una rigorosa gestione dei costi, FFS Cargo ha migliorato il risultato d'esercizio dell'83 per cento a CHF –3,8 mio, con un maggiore reddito d'esercizio di CHF 1,33 mia (+3,9%) e costi d'esercizio di CHF 1,34 mia in proporzione più ridotti.

Prestazioni a raffronto

In mio di tonnellate-chilometro nette	2004	2003	Variazione in %
Interno	2 720	2 403	+13,2
Export	571	557	+2,5
Import	1 286	1 308	-1,7
Transito	4 771	5 017	-4,9
Estero (Germania/Italia)	769	651	+18,1
Totale	10 117	9 936	+1,8

Traffico merci FFS Cargo in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF	2004	2003	2002
Reddito di esercizio	1 333,9	1 283,6	1 293,6
di cui reddito da traffico	1 102,7	1 061,6	1 075,8
Spese di esercizio	1 337,7	1 306,2	1 365,8
Risultato di esercizio	-3,8	-22,6	-72,2
EBIT	-1,4	-19,2	-73,8
Risultato annuo	-2,8	-33,1	-96,1
Investimenti lordi	224,6	198,3	225,7
Collaboratori ²	Numero 4 869	4 898	5 130

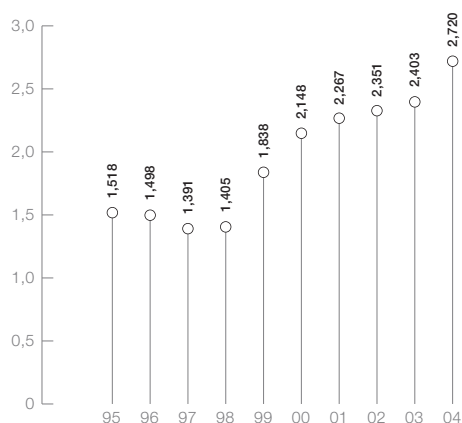
Dati sulla produttività

	2004	2003	2002
Reddito per ogni tonnellata-chilometro netta in cts.	10,90	10,68	11,05
Distanze medie in km per ogni carro carico	197	193	200

- 1 Conto del segmento. Redditi e spese infragruppo non eliminati.
 2 Impiegati a tempo pieno nella media annua, incluse le società affiliate.

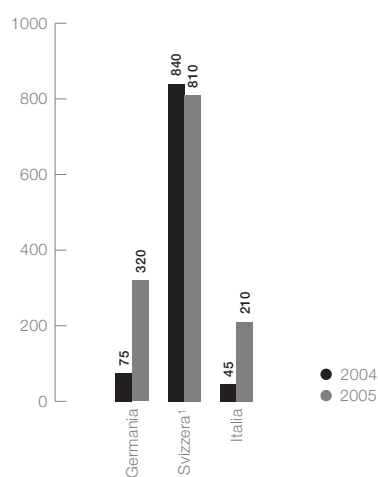
Prestazione da traffico FFS Cargo nel traffico merci interno

Mia di tonnellate-chilometro nette



Treni merci di FFS Cargo sull'asse nord-sud¹

Numero di treni per settimana



¹ Traffico transalpino al San Gottardo e al Sempione (senza gli altri traffici svizzeri)

Obiettivi strategici traffico merci.

- Moderata crescita con nuovi prodotti e incremento della produttività sul mercato svizzero.
- Forte crescita in Europa sull'asse nord-sud a grande traffico tra Benelux/Germania e Italia.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Con 10,12 mia di tonnellate-chilometro nette FFS Cargo ha leggermente incrementato le prestazioni rispetto all'anno precedente (9,94 mia) (+1,8%). Nel traffico internazionale nord-sud, è riuscito alla FFS Cargo di rafforzare in misura notevole la sua posizione e, per il cambiamento d'orario del 12 dicembre 2004, ha potuto quadruplicare il numero dei treni merci circolanti in Germania e, in Italia, quintuplicarlo. Nel traffico interno svizzero FFS Cargo ha conseguito un risultato record, aumentando le prestazioni a 2,72 mia di tonnellate chilometro-nette (+13,2%). Grazie alla forte espansione fatta registrare all'estero e all'ottimo risultato conseguito nel traffico interno svizzero, FFS Cargo è riuscita a compensare ampiamente le perdite subite per la concorrenza fattale nel traffico di transito attraverso la Svizzera.

Il reddito da traffico è stato incrementato del 3,9 per cento a CHF 1,103 mia (anno precedente CHF 1,062 mia). Grazie all'andamento del fatturato, agli interventi di ristrutturazione e a una rigorosa gestione dei costi, FFS Cargo ha migliorato il risultato d'esercizio dell'83 per cento pari a CHF -3,8 mio, con un maggiore reddito d'esercizio di CHF 1,334 mia (+3,9%) e costi d'esercizio di CHF 1,338 mia (+2,4%) in proporzione più ridotti. Il risultato al netto di interessi e imposte (EBIT) è migliorato a CHF -1,4 mio e si riflette in un risultato d'esercizio altrettanto decisamente mi-

gliorato. Il disavanzo d'esercizio si è ridotto rispetto all'anno precedente del 92 per cento e ammonta ancora a CHF 2,8 mio (anno precedente: CHF 33,1 mio). In questo modo FFS Cargo è stata in grado di porre buone basi per raggiungere nell'esercizio 2005 un risultato che per la prima volta si prevede positivo.

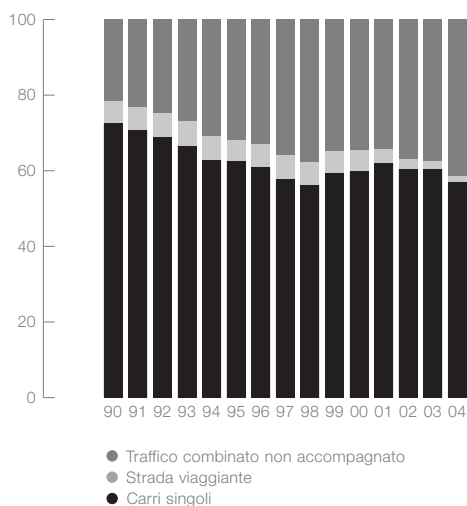
Tendenze di mercato.

Concorrenza nel traffico nord-sud. Accedendo al mercato tedesco e italiano, e potenziando ulteriormente la produzione internazionale, FFS Cargo è entrata in competizione per il transito europeo nord-sud, proponendosi quale concorrente al cospetto dei clienti del traffico merci su rotaia. La concorrenza nel traffico di merci su rotaia si è nuovamente intensificata. Alla fine del 2004, oltre a FFS Cargo operavano altre quattro ferrovie merci sull'asse nord-sud della Svizzera. L'economia dei trasporti dispone in tal modo della scelta auspicata. I grandi clienti hanno iniziato a bandire le gare d'appalto per i loro trasporti. Grazie alle convincenti offerte e alla propria, ininterrotta produzione, FFS Cargo è riuscita ad accaparrarsi la maggior parte di queste gare, rafforzando la posizione acquisita sul mercato tedesco e italiano.

Alla fine dell'anno di riferimento la quota di mercato di FFS Cargo in Germania a sud di Mannheim si attestava a circa il 34 per cento e a sud di Friburgo a circa il 43 per cento. Sui percorsi italiani, al meridione dei transiti di confine di Chiasso, Luino e Domodossola, la quota di mercato della FFS Cargo ha raggiunto nella media il 25 per cento. Sulla tratta del San Gottardo, a suo tempo monopolio delle FFS, FFS Cargo ha dovuto subire una flessione della sua quota di mercato che è passata dal 100 al 70%. In una prima fase, la concorrenza nel traffico di merci su rotaia ha comportato alcune redistribuzioni tra i singoli operatori di mercato. Grazie alla concorrenzialità delle offerte e alla responsabilità indivisa nel trasporto internazionale, FFS Cargo è però stata in grado di acquisire un numero crescente di ordini che in precedenza passavano per il trasporto su strada e a fornire pertanto un contributo positivo allo spostamento dei traffici.

Evoluzione delle prestazioni per il traffico merci

Percentuale per tipo di trasporto



Record nel traffico interno. Nel traffico interno in Svizzera, FFS Cargo ha conseguito complessivamente un risultato record, incrementando i trasporti del 13,2 per cento a 2,72 mia di tonnellate-chilometro. I clienti hanno accolto favorevolmente il nuovo concetto di produzione nel traffico a carri completi, dove FFS Cargo ha registrato una crescita leggera. Questo andamento è stato integrato da una soddisfacente crescita del traffico combinato interno e da un netto aumento nel settore dei treni completi, in particolare per le costruzioni. Sono aumentati anche i traffici con il nuovo prodotto Cargo Domino.

Leggero incremento del traffico d'esportazione. Il traffico d'esportazione ha segnato ancora un leggero incremento dovuto agli effetti congiunturali, raggiungendo 0,57 mia di tonnellate-chilometro (+2,5%).

Importazioni in leggero calo. Il traffico d'importazione ha registrato un calo a 1,29 mia di tonnellate-chilometro (-1,7%), dovuto in particolare alla riduzione dei trasporti di oli minerali (alto livello dei prezzi sui mercati spot).

Conseguenze della concorrenza nel transito. Nel traffico di transito attraverso la Svizzera le perdite a favore dei concorrenti hanno comportato un'ulteriore recessione a 4,77 mia di tonnellate-chilometro (-4,9%). In Germania e Italia, invece, FFS Cargo ha potuto aumentare la prestazione di trasporto a 0,77 mia di tonnellate-chilometro (+18,1%).

Aggregando i dati per settori, FFS Cargo registra aumenti nel traffico combinato, nei trasporti di acciaio, carta e materiali per costruzioni (nuovi grandi cantieri) e nel trasporto di prodotti agricoli (buoni raccolti). Le ottimizzazioni interne del cliente hanno contribuito invece a una flessione nei trasporti postali. Per l'altissimo livello dei prezzi sui mercati del greggio sono diminuiti i trasporti di oli minerali.

Alla fine del 2004, oltre a FFS Cargo operavano altre quattro ferrovie merci sull'asse nord-sud della Svizzera. L'economia dei trasporti dispone in tal modo della scelta auspicata. I grandi clienti hanno iniziato a bandire le gare d'appalto per i loro trasporti. Grazie alle convincenti offerte e alla propria, ininterrotta produzione, FFS Cargo è riuscita ad accaparrarsi la maggior parte di queste gare, rafforzando la posizione acquisita sul mercato tedesco e italiano.

Traffico transalpino al San Gottardo e al Sempione.

Nonostante l'intensificarsi della concorrenza sull'asse nord-sud attraverso la Svizzera, nel traffico transalpino FFS Cargo è rimasta complessivamente ai livelli dell'esercizio precedente (si veda la tabella). Nel traffico combinato non accompagnato attraverso le Alpi, FFS Cargo è stata in grado di incrementare i volumi di traffico. La strada viaggiante al San Gottardo ha nuovamente raggiunto i livelli di prima dello sbarramento nel 2003, durato vari mesi, della galleria di Monte Olimpino II, presso Chiasso. Nel traffico a carri completi FFS Cargo ha invece perso altri treni a favore dei concorrenti. Nel complesso le ferrovie merci hanno nettamente aumentato le quantità trasportate nel traffico transalpino, elevando dal 63 al 65 per cento la parte di mercato, riferita a quella svolta dalla strada.

Traffici che attraversano le Alpi a confronto con l'anno precedente

In mio di tonnellate nette	2004	2003	Differenza
Traffico con carri singoli	6,88	7,48	-8,0%
Traffico combinato non accompagnato	11,53	11,07	+4,2%
Strada viaggiante	0,84	0,70	+20%
Totale	19,25	19,25	± 0,0%

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Grandi cambiamenti nel traffico nord-sud.

Ulteriori progressi sono stati portati a segno nello sviluppo delle due società affiliate SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia, che vedono un costante aumento della produzione e l'assunzione di nuovo personale.

L'azienda ha vissuto per così qualcosa di nuovo nella notte tra il 14 e il 15 gennaio 2004: il primo treno interamente di produzione FFS Cargo è partito dalla Germania (Duisburg) verso l'Italia (Novara). Si trattava di un treno di traffico combinato per l'operatore Hupac. Ulteriori importanti acquisizioni sotto l'esclusiva responsabilità FFS nell'asse nord-sud hanno riguardato, dall'aprile del 2004, i trasporti di prodotti lunghi in acciaio per Saarstahl da Saarbrücken verso il comprensorio di Milano e, dal settembre del 2004, i traffici di oli minerali per Esso ed Exxon Mobile rispettivamente da Trecate (vicino a Milano) a Glattbrugg (nei pressi di Zurigo) e a destinazione di Mannheim.

Nel settembre 2004 FFS Cargo ha effettuato trasporti in Italia tramite la piattaforma Desio in Italia settentrionale con il partner Arienti Srl. FFS Cargo ha così integrato la gamma di prodotti con trasporti «porta a porta» dalla Svizzera all'Italia settentrionale e viceversa. FFS Cargo offre ai clienti un servizio completo, costituito da trasporto ferroviario, trasbordo strada-rotta e trasporto su strada in Italia. La nuova offerta consente così anche ai clienti minori senza binario di raccordo di utilizzare un'alternativa al trasporto su strada.

Quintuplicato il numero di treni. Con il cambio di orario del 12 dicembre 2004, FFS Cargo ha incrementato decisamente i propri trasporti all'estero: in Italia il numero di treni è quintuplicato (210 treni alla settimana rispetto ai precedenti 45), mentre in Germania è quadruplicato (320 treni alla settimana rispetto ai precedenti 75). Questo passo da gigante ha richiesto molte energie all'azienda e, nei primi giorni, si sono registrati forti ritardi.

In Italia, FFS Cargo Italia ha formato prevalentemente da sola il personale necessario nelle due sedi di Gallarate e Ponte Chiasso. Grazie a questa procedura l'azienda è in grado di operare sin dall'inizio con profili professionali moderni e polivalenti (il macchinista p. es. è anche verificatore).

In Germania, nelle sedi di Colonia e di Offenburg, FFS Cargo ha iniziato a formare il proprio personale di produzione, che sostituirà gradualmente il personale temporaneo. Anche la sede di Arth-Goldau in Svizzera è collegata a questo sviluppo e da quella sede è possibile utilizzare personale a livello transfrontaliero fino a Offenburg. Arth-Goldau sostituirà pertanto a lungo termine la sede di Erstfeld. Il primo gruppo di macchinisti ha iniziato a metà dicembre i servizi regolari transfrontalieri senza cambio di locomotiva verso Offenburg. In direzione opposta, a partire da metà 2005, i macchinisti tedeschi viaggeranno fino a Arth-Goldau.

Rete Svizzera: la pressione sui costi prosegue.

I clienti hanno accolto favorevolmente il nuovo concetto operativo nel traffico dei carri completi. Con l'attuale messa in servizio della potente locomotiva diesel del tipo Am 843 per la produzione Cargo regionale si sono potuti realizzare ulteriori interventi di riorganizzazione. La conseguenza della riduzione dei contributi federali per il traffico dei carri completi nei prossimi anni sarà però il fatto che la pressione sulla «rete Svizzera» (trasporto merci interno) non si allenterà; essa verrà però leggermente attenuata dalla sorprendente deliberazione decisa a fine anno dalle Camere federali di non effettuare la riduzione in tutta la sua portata, ma in più piccole fasi meglio sopportabili.

Per il cambio di orario di metà dicembre 2004, FFS Cargo ha assunto in piena autonomia il traffico dei carri completi sulla rete del traffico regionale Mittelland (RM), sulla tratta Porrentruy-Bonfol delle Chemins de Fer du Jura (CJ) e sul tratto stazione di smistamento Basilea/Muttenz – Basilea St. Johann Rheinhafen (con precedente trazione curata dalla SNCF). Il passaggio all'orario di Ferrovia 2000 si è svolto senza problemi.

Chiari rapporti con le società affiliate.

Dalla fine del 2004 FFS Cargo opera in Germania e in Italia tramite separate società commerciali e di produzione affiliate. Le società di produzione affiliate agiscono come vettori secondari e le società commerciali affiliate come agenzie di vendita. Questo modello societario con vettori secondari e agenzie di intermediazione consente di avere strutture chiare e omogenee e di regolare le responsabilità. Al contempo sono stati separati i rapporti di proprietà. A tal fine, FFS Cargo ha riacquisito le quote della HGK e della Hupac nella FFS Cargo Deutschland. La collaborazione con la HGK verrà ulteriormente approfondita su base di cooperazione. In tal modo tutte le quattro società affiliate estere risultano detenute al 100 per cento da FFS Cargo. La presenza delle affiliate estere è stata standardizzata. Tali società si presentano ora sotto il marchio «SBB Cargo» e utilizzano anche il logo della casa madre. In tal modo si trasmette il concetto di responsabilità unica e indivisa del trasporto.

Anche la ChemOil Logistics AG, società affiliata di FFS Cargo per la logistica delle merci pericolose, grazie all'acquisto delle quote della Transpetrol diventa ora controllata al 100 per cento da FFS Cargo. Il fatturato dei servizi logistici della ChemOil viene pertanto per la prima volta interamente consolidato.

Investimenti in materiale rotabile per CHF 93 mio.

FFS Cargo ha proseguito il rinnovo e l'ammodernamento della flotta di veicoli. FFS Cargo acquista per CHF 14,5 mio cinque nuove locomotive di manovra del tipo Am 843 per la Germania, che verranno equipaggiate anche con i sistemi tedeschi di protezione dei treni. Per 200 carri container FFS Cargo investe CHF 17,6 mio e altri CHF 25,3 mio vengono investiti dall'azienda in 200 carri a pareti scorrevoli a quattro assi. I nuovi veicoli sono dotati di sistemi frenanti a bassa rumorosità. FFS Cargo ammodernava per CHF 35,9 mio le cabine di guida delle sue locomotive di linea più vecchie. Le cabine di guida delle locomotive del tipo Re 420, Re 430 e Re 620 vengono dotate di aria condizionata, mentre sulle Ae 610 verranno montati sedili ergonomici e finestre con maggiore tenuta. Con questi interventi FFS Cargo migliora la qualità del posto di lavoro del proprio personale viaggiante.

Poco prima della fine dell'anno la locomotiva bicorrente Re 484 di Bombardier ha ottenuto l'omologazione per la Svizzera e l'Italia. Ai primi del 2005 è stata perfezionata l'immatricolazione per l'utilizzo in Italia. Un ritardo si registra nella consegna e nell'omologazione della locomotiva bicorrente Re 474 di Siemens. Per poter far fronte alle maggiori prestazioni in Italia dopo il cambio di orario, è stato inoltre affittato un elevato numero di locomotive.

Complessivamente FFS Cargo ha investito nell'anno in rassegna CHF 93,3 mio in materiale rotabile.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Fari puntati sui clienti.

Soddisfazione della clientela. La soddisfazione della clientela nel traffico interno è scesa sotto il livello dell'anno precedente, raggiungendo nella media 7,21 punti su una scala che ne contempla dieci (l'anno prima eravamo giunti a quota 7,32 punti). È peggiorata soprattutto la valutazione della gestione dei reclami e la fatturazione. Nonostante la riorganizzazione della gestione dei reclami non è stato possibile ancora ottenere un miglioramento sensibile in questo settore. La peggiore valutazione della fatturazione rispecchia il più coerente conteggio di ogni servizio prestato e la minore correttezza nel conteggio di prestazioni supplementari. La soddisfazione della clientela è invece cresciuta rispetto ai servizi del Centro Servizi Clienti (KSC). Sempre più clienti gestiscono i loro ordini tramite il KSC. Particolarmente apprezzati sono stati la cordialità, la raggiungibilità e la disponibilità del team KSC. Una migliore valutazione è stata assegnata anche alla comunicazione con in clienti e alla nuova presenza in Internet di FFS Cargo.

Innovazioni nel Servizio Clienti. L'accorpamento dell'amministrazione di frontiera nel Centro Servizi Clienti (progetto Passaggio) è stato ultimato. Il KSC si è allineato alla strategia di FFS Cargo a livello internazionale. Il Cargo Informations System (CIS) è stato ulteriormente sviluppato per le operazioni internazionali. Con il CIS, FFS Cargo è la prima e finora unica ferrovia merci europea che offre ai suoi clienti un sistema di produzione e informazioni unitario a livello europeo. In dicembre sia SBB Cargo Deutschland che SBB Cargo Italia hanno ottenuto l'autorizzazione dalle autorità doganali per utilizzare la procedura semplificata di spedizione ferroviaria comunitaria, che consente di ridurre notevolmente le spese amministrative per la compilazione dei documenti doganali e il loro trattamento alla frontiera.

Del crescente bisogno di maggiori servizi online si fa carico il nuovo sito Internet di FFS Cargo. Il numero di contratti di trasporto trasmessi per via elettronica sino a fine 2004 è aumentato di circa il 50 per cento.

Puntualità ulteriormente incrementata. La puntualità dei treni merci in Svizzera è stata ancora leggermente incrementata. Complessivamente il 92,17 per cento dei treni merci ha circolato in orario (l'anno precedente sono stati il 90,71%), cioè con un ritardo massimo di 30 minuti. Nel traffico di transito attraverso la Svizzera il 79 per cento dei treni merci ha raggiunto questo obiettivo di qualità. Nel traffico interno, tradizionalmente più puntuale, ben il 95 per cento (l'anno prima il 94%) dei treni merci ha circolato puntualmente.

Organico: espansione nelle società affiliate.

L'effettivo medio del personale in forza a FFS Cargo si è ridotto rispetto all'anno precedente di 29 posti a tempo pieno e ammontava a 4869 posti a tempo pieno in totale comprese le società affiliate. La soppressione dei posti di lavoro in Svizzera è dovuta a vari progetti di incremento della produttività, tra cui il Passaggio (semplificazione delle procedure amministrative al confine), il nuovo traffico dei carri completi (fase II) e la riduzione dei posti non direttamente produttivi nel Servizio Materiale rotabile. Per contro, il personale è aumentato di complessivamente 86 posti nelle società affiliate in Germania (+13 posti) e Italia (+73 posti). Complessivamente i costi del personale sono aumentati di CHF 16 mio nell'anno in rassegna.

Prospettive: per la prima volta sono preventivate cifre positive.

Per il 2005 FFS Cargo prevede non solo la forte crescita del traffico in Germania e Italia, ma per la prima volta nella sua storia anche un bilancio positivo. I caricatori intensificheranno le trattative sul prezzo con la concorrenza e pertanto manterranno alta la pressione sui prezzi. La concorrenza tornerà a intensificarsi ulteriormente. FFS Cargo si è sapientemente preparata da molti anni alla concorrenza e oggi è l'unica ferrovia merci in grado di offrire soluzioni di trasporto ai propri clienti sull'asse nord-sud con un'unica indivisa responsabilità. FFS Cargo intende mantenere e ampliare ulteriormente questo vantaggio.

Sia la forte crescita all'estero che l'aumento della produttività nel traffico interno richiederanno il massimo impegno all'azienda e ai suoi collaboratori anche nel nuovo anno.

Per quanto riguarda il traffico interno, le mutate condizioni della politica del traffico rappresentano la sfida maggiore. Sebbene dal 1° gennaio 2005 sia aumentata la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), è aumentato a 40 tonnellate il limite di peso per il traffico stradale pesante anche nel traffico interno. Nel complesso le condizioni quadro risultano migliorate a favore della strada. Allo stesso tempo sono stati ridotti i contributi per i prezzi delle tracce d'orario per agevolare il traffico dei carri completi su rotaia. Anche nel nuovo anno, FFS Cargo dovrà pertanto realizzare interventi per ridurre i costi.

Sia la forte crescita all'estero che l'aumento della produttività nel traffico interno richiederanno il massimo impegno all'azienda e ai suoi collaboratori anche nel nuovo anno.

20	Prefazione
24	Ferrovia 2000
28	Traffico Viaggiatori
36	Traffico Merci
44	Infrastruttura
52	Immobili
60	Strategia/regg. degli obiettivi
64	Prestazioni dei poteri pubblici
66	Cassa pensioni
68	Personale/ambito sociale
72	Ambiente/sviluppo durevole
74	Sicurezza
76	Informazione sui rischi
78	Corporate Governance
89	Cronaca
92	Sguardo rivolto al futuro
93	Rapporto finanziario

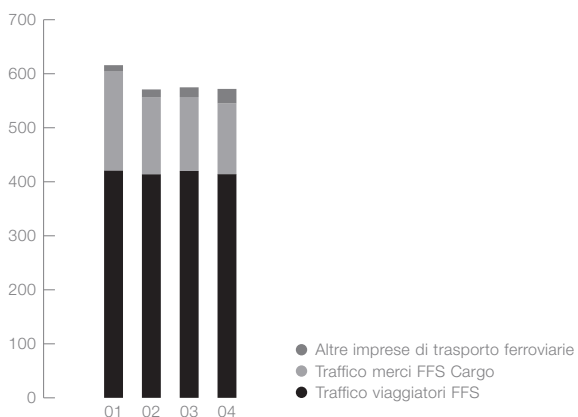
Infrastruttura: incremento dei treni e della puntualità.

- Positiva attuazione del «progetto del secolo» Ferrovia 2000.
- 3,9 mio di tracce-chilometro in più vendute (+2,9%): ben il 10 per cento nel traffico merci ad altre imprese ferroviarie.
- Puntualità ulteriormente incrementata: 19 treni su 20 arrivano a destinazione con un ritardo inferiore a 5 minuti.

FFS Infrastruttura ha conseguito nel 2004 un ricavo d'esercizio di CHF 3,04 mia con un'eccedenza di CHF 43,7 mio. Le tracce-chilometro percorse sono aumentate del 2,9 per cento a 141,2 mio. Ben 28 imprese ferroviarie hanno usufruito della rete delle FFS nell'ultimo anno. I ricavi della vendita di tracce d'orario sono rimasti al livello dell'anno precedente con CHF 539,5 mio, come conseguenza del regolamento dei bonus per le imprese ferroviarie che utilizzano materiale rotabile a bassa rumorosità. I valori già elevati riguardanti la puntualità sono stati superati anche nel 2004: il 95,48 per cento dei treni del traffico viaggiatori è giunto nella stazione di destinazione con un ritardo inferiore a 5 minuti. Con la nuova tratta posata per Ferrovia 2000, fra Mattstetten e Rothrist, il 12 dicembre le FFS hanno messo in funzione la più lunga linea ferroviaria nella storia dell'azienda. FFS Infrastruttura punta nel 2005 a una maggiore disponibilità degli impianti e all'eliminazione di difetti e punti deboli.

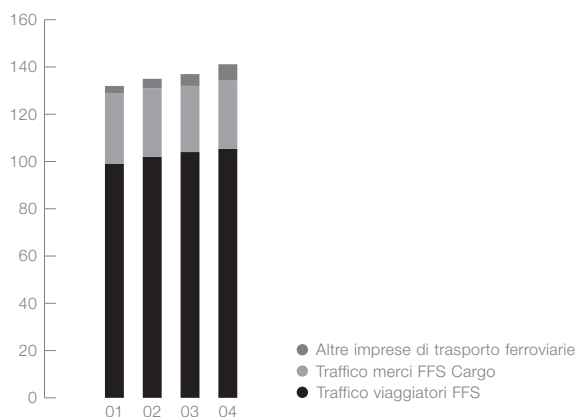
Reddito dall'utilizzo dell'infrastruttura

Mio di CHF



Evoluzione delle tracce-chilometro vendute

Mio di tracce-chilometro



FFS Infrastruttura in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF	2004	2003	2002
Reddito di esercizio	3 043,5	2 954,1	3 105,0
Utilizzo dell'infrastruttura	539,5	540,2	540,9
Spese di esercizio	3 129,9	3 065,9	3 023,6
Risultato di esercizio	-86,4	-111,8	81,4
EBIT	-94,9	-69,9	143,7
Risultato annuo	43,7	0,3	106,5
Investimenti lordi	1 593,5	1 674,8	1 936,5
Collaboratori ²	Numero 9 221	9 478	10 271

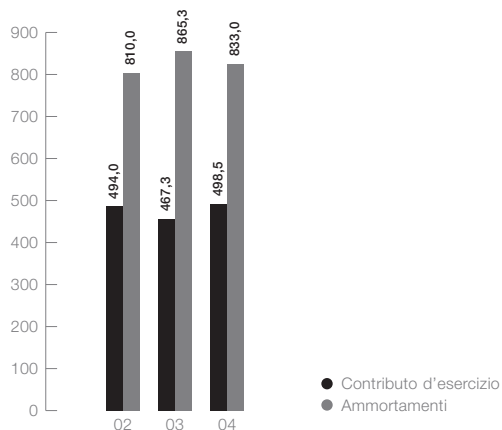
Vendita di energia (non consolidata)

Mio di CHF	2004	2003	2002	2001
Corrente di trazione, incl. Brünig	185,9	181,6	178,6	249,3
Corrente di trazione ITC ³	17,8	17,5	16,5	21,0
50 Hz a FFS	35,4	41,0	34,0	24,7
50 Hz a terzi vendita contrattuale e altre	13,2	11,8	14,7	9,2
50 Hz a terzi spot market	47,3	43,8	19,6	49,0
Energia di restituzione e pompe	4,1	5,1	4,0	3,1
Totale	303,7	300,8	267,4	356,3

- 1 Conto per segmento. Redditi e spese infragruppo non eliminati.
 2 Impiegati a tempo pieno nella media annua, incluse le società affiliate.
 3 Imprese di trasporto concessionarie.

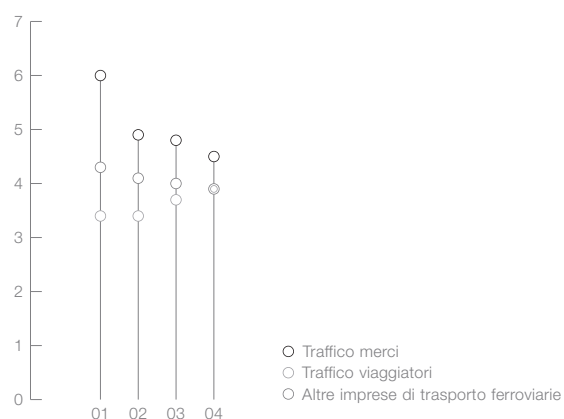
Contributi federali per l'infrastruttura

Mio di CHF



Evoluzione dei prezzi per traccia d'orario

Evoluzione dei prezzi per traccia-chilometro e cliente in CHF



Obiettivi strategici di Infrastruttura.

- Favorire il successo dei partner nel traffico viaggiatori e merci con gestione, manutenzione e sviluppo professionali dell'infrastruttura ferroviaria nel crescente utilizzo della rete.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Tutti i giorni circa 9000 treni percorrono i 3000 chilometri di rete FFS. Nell'ambito delle FFS, la Divisione Infrastruttura è responsabile che tutti i treni giungano a destinazione puntuali e in sicurezza. L'obiettivo di FFS Infrastruttura è l'esercizio professionale, il mantenimento e lo sviluppo degli impianti come base per il successo delle imprese di traffico ferroviario che percorrono la rete delle FFS. Tra queste, oltre al principale cliente FFS Traffico Viaggiatori e FFS Cargo, si annovera un numero sempre crescente di altri gestori ferroviari, provenienti soprattutto dal mercato europeo del traffico merci liberalizzato. In base all'indicazione della Confederazione, compito dell'Infrastruttura è di ottenere conti in pareggio.

Situazione finanziaria positiva.

FFS Infrastruttura ha chiuso l'esercizio 2004 con un reddito d'esercizio di CHF 3,04 mia, con un'eccedenza di CHF 43,7 mio (anno precedente CHF 0,3 mio). I motivi sono stati i buoni risultati commerciali nel settore energetico, l'estinzione di accantonamenti per il risanamento al fine dell'abbassamento dei costi di produzione dell'energia elettrica al livello del prezzo di mercato, più elevati pagamenti in compensazione di FFS Immobili e redditi d'esercizio leggermente migliori. I ricavi dalla vendita di tracce orarie alle imprese per il trasporto ferroviario come fonte principale di entrate conseguite autonomamente si aggirano attorno al livello dell'anno precedente con CHF 539,5 mio.

Nel quadro della convenzione sulle prestazioni con la Confederazione in veste di proprietaria, le FFS (compresa la Ferrovia del Brünig) hanno ottenuto CHF 1,4 mia come contributo d'esercizio per ammortamenti e come prestito per investimenti di ampliamento. A FFS Infrastruttura da sola (ossia senza Brünig) sono stati assegnati CHF 1,37 mia. A causa del freno dell'indebitamento, del programma di sgravio e del blocco dei crediti si tratta di CHF 70 mio in meno rispetto a quanto previsto dal quadro degli stanziamenti del Parlamento nel 2002. Gli investimenti in Ferrovia 2000 e per gli accessi NFTA hanno fatto lievitare i prestiti federali di CHF 505 mio. La sovvenzione della Confederazione

per i prezzi delle tracce d'orario (CHF 102 mio) è stata «trasmessa» da FFS Infrastruttura alle imprese di traffico in forma di riduzioni dei prezzi. Nei costi d'esercizio ha avuto ripercussioni negative l'aumento degli ammortamenti – compresi gli investimenti non attivabili – in misura di CHF 98 mio come conseguenza dei forti investimenti. Nell'anno del grande cambio d'orario è aumentato sensibilmente l'onere della pianificazione aziendale e dell'addestramento del personale. Grazie al progresso dell'automazione, i costi di esercizio sono rimasti ai livelli dell'anno precedente. Anche i costi salariali sono rimasti stabili.

Mercati e prestazioni: gestione delle tre reti.

Rete ferroviaria: aumentata la prestazione operativa. I clienti principali restano sempre le Divisioni proprie delle FFS. Lo scorso anno, il 75 per cento di tracce-chilometro percorse sulla rete FFS riguardavano treni di FFS Traffico Viaggiatori e il 20 per cento treni di FFS Cargo. I terzi offerenti nel traffico merci hanno interessato il 3 per cento delle tracce; la restante capacità riguardava i treni viaggiatori di società affiliate delle FFS e terzi offerenti. Il totale di tracce-chilometro vendute è salito da 137,3 mio a 141,2 mio. In questo modo è stato possibile aumentare le prestazioni operative del 2,9 per cento. Le prestazioni dei terzi offerenti nel traffico merci si sono quasi raddoppiate arrivando, nell'anno in esame a oltre il 10 per cento di tracce-chilometro percorse nel trasporto merci. I ricavi della vendita delle tracce d'orario sono rimasti ai livelli dell'anno precedente, a causa del bonus per quelle imprese di trasporto che utilizzano materiale rotabile a bassa rumorosità.

Con il 95,48 per cento di puntualità sono stati leggermente superati i valori dell'anno precedente (95,24%) nel traffico viaggiatori. Oltre 19 treni su 20 hanno pertanto raggiunto la stazione di destinazione con meno di cinque minuti di ritardo. Nel traffico merci la puntualità è addirittura salita dal 90,71 per cento al 92,17 per cento. Nel traffico merci i dati riguardano gli scostamenti dall'orario di 30 minuti e oltre. FFS Infrastruttura ha contribuito in maniera determinante al risultato con una gestione professionale, un'elevata

disponibilità delle installazioni ferroviarie e degli impianti di controllo, una stabile alimentazione elettrica e una rete di trasmissione dei dati affidabile.

Nel 2004 si sono servite dell'infrastruttura delle FFS complessivamente 28 imprese di traffico ferroviario: 20 nel traffico viaggiatori e 8 nel traffico merci. In questo contesto le FFS hanno effettuato controlli campione sul materiale rotabile in esercizio. La quota di reclami ammontava al 7,87 per cento nel traffico merci e al 5,85 per cento nel traffico viaggiatori.

Rete energetica efficiente. Il consumo energetico per la gestione ferroviaria delle FFS è aumentato nell'anno in rassegna del 3,4 per cento a 1962 gigawattore, che corrisponde all'incirca alla crescita nell'utilizzo delle tracce. L'energia prodotta e consumata per complessivi 4317 gigawattore proviene per il 42 per cento dalle 10 centrali elettriche FFS e comunitarie, il 16 per cento da forniture contrattuali di partner e il 42 per cento dal mercato dell'elettricità. La percentuale di energia ricavata da vettori rinnovabili ammontava all'85 per cento. L'anno scorso sono entrate in funzione una sezione di 52 km della linea dell'Altipiano e l'importante sottostazione per alimentare la tratta di nuova costruzione Mattstetten–Rothrist presso Wanzwil. È stato possibile garantire la fornitura di energia elettrica alle ferrovie per tutto l'anno senza interruzioni.

Stabile rete di telecomunicazioni. La stabilità della rete delle telecomunicazioni delle FFS è sempre elevata: la disponibilità della rete raggiunge il 99,99 per cento. I maggiori progressi sono stati conseguiti anche nel campo dell'eliminazione dei disturbi degli impianti. Nell'anno in rassegna, le FFS hanno introdotto sulla tratta di nuova costruzione lo standard GSM-Railway specifico per ferrovie. Sulle tratte restanti, un accordo di roaming con la Swisscom assicura la copertura per GSM-R.

La maggiore sfida per i prossimi anni è rappresentata dallo sviluppo e dalla messa in funzione di un nuovo sistema di segnalazione e di controllo dei treni. Alla fine del 2006 l'European Train Control System (ETCS) sostituirà sulla tratta di nuova costruzione Mattstetten–Rothrist il sistema di controllo dei treni convenzionale e consentirà di aumentare la velocità massima da 160 a 200 km/h.

I progetti più importanti.

Ferrovia 2000 in funzione. Le pietre miliari sono state la messa in funzione della tratta di nuova costruzione Mattstetten–Rothrist, l'ultimazione dell'ampliamento nel nodo Zurigo, l'apertura all'esercizio del terzo binario Coppet–Ginevra e dei tre tratti a binario doppio nell'Emmental nonché l'ampliamento della stazione di Berna (Capitolo Ferrovia 2000, pagina 24).

Le FFS capofila del sistema ETCS. La maggiore sfida per i prossimi anni è rappresentata dallo sviluppo e dalla messa in funzione di un nuovo sistema di segnalazione e di controllo dei treni. Alla fine del 2006 l'European Train Control System (ETCS) sostituirà sulla tratta di nuova costruzione Mattstetten–Rothrist il sistema di controllo dei treni convenzionale e consentirà di aumentare la velocità massima da 160 a 200 km/h. Su incarico di BLS Alptransit, le FFS implementeranno inoltre il nuovo sistema di controllo dei treni ETCS per la galleria di base del Lötschberg. In qualità di capofila del sistema, le FFS garantiranno una procedura coordinata per l'introduzione dell'ETCS su tutta la rete ferroviaria svizzera.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Automazione della gestione. L'anno scorso sono stati automatizzati altri dodici fra tratte e tronchi e integrate 30 stazioni nel telecontrollo di grandi centri. Attualmente, una stazione FFS su quattro è presenziata da personale, per motivi tecnico-operativi.

Entro la fine del 2008 un nuovo software, denominato Rail Control System (RCS), sostituirà progressivamente nella gestione del traffico ferroviario quelli attuali e ormai datati mediante una piattaforma moderna e modulare. Questa piattaforma supporterà la gestione dell'esercizio nel controllo e nella gestione dei circa 9000 treni giornalieri sulla rete FFS e fornirà un contributo decisivo per mantenere elevato il livello della prestazione di Infrastruttura. Inoltre si sono gettate le basi per poter far fronte alla tendenza duratura verso un'offerta più intensa anche a medio termine senza pregiudicare la qualità. Il Consiglio d'amministrazione ha approvato questo progetto in novembre.

Aumentare la disponibilità degli impianti. Nell'anno in rassegna FFS Infrastruttura ha avviato un vasto programma di miglioramento della disponibilità degli impianti fissi. Lo scopo è quello di ridurre i guasti e le loro conseguenze mediante personale meglio addestrato e impianti ben funzionanti. Altri 30 pacchetti di interventi nei settori qualità, economicità e tecnologia contribuiranno a conservare la sostanza dell'infrastruttura ferroviaria più a lungo nel tempo e in modo più economico.

Prosegue il Facelifting Stazioni. Nell'ambito del programma di rinnovamento «Facelifting Stazioni» in corso da quattro anni, le FFS hanno finora ristrutturato a misura di passeggero 160 delle 600 stazioni piccole e medie, di cui 30 stazioni nel 2004.

Ad agosto è partito il progetto pilota nella stazione di Aarburg-Oftringen con un sistema di informazione clienti, che tiene informati i viaggiatori in modo completamente automatico sulle partenze e le variazioni di orario. Nei prossimi anni questo sistema verrà installato anche in altre stazioni.

Sviluppo della rete entro stretti confini. La conclusione della prima tappa di Ferrovia 2000 e la situazione finanziaria della Confederazione pone dei limiti allo sviluppo della rete FFS. Sebbene si stia lavorando accuratamente agli importanti progetti di ampliamento per l'ulteriore sviluppo del traffico d'agglomerato: la stazione di transito di Zurigo e le due tratte transfrontaliere da Ginevra a Annemasse e da Mendrisio a Varese, il finanziamento dei progetti da parte della Confederazione non sono stati ancora garantiti in via definitiva.

Importanti progetti di ampliamento e manutenzione.

Salgesch-Leuk a doppio binario. 126 anni dopo l'inaugurazione di questo tronco di binario della linea del Sempione, le FFS hanno colmato in novembre 2004 l'ultima lacuna rappresentata da un tratto a binario unico tra Ginevra e la galleria del Sempione. Questa sezione di sette chilometri è entrata in funzione con doppio binario ai primi di novembre dopo 6 anni di lavori. Insieme alla galleria di base del Lötschberg, che entrerà in funzione a fine 2007, la tratta a doppio binario consentirà di estendere l'offerta della ferrovia nel Vallese. I costi complessivi sono stati di CHF 239 mio.

Nove nuove fermate per la ferrovia urbana di Zugo. Il 12 dicembre 2004, dopo quasi due anni di lavori, è entrata in funzione la nuova ferrovia urbana di Zugo. I treni circolano adesso nel settore centrale Baar-Zugo-Cham con cadenza a ogni quarto d'ora. Il programma dell'infrastruttura comprendeva la costruzione di nove fermate con marciapiedi di 150 m e la ristrutturazione di quattro stazioni esistenti. Tutte le stazioni sono accessibili ai portatori di handicap, dispongono di indicazioni tattili e di un nuovo sistema di informazione per i clienti. I costi dell'infrastruttura della ferrovia urbana di Zugo si aggirano intorno ai CHF 60 mio e saranno sostenuti al 90 per cento dal Cantone di Zugo.

Ammodernamento della tratta Cadenazzo–Locarno. Le FFS hanno portato a termine la prima tappa dell'automazione della tratta Cadenazzo-Locarno anche in concomitanza con il cambio di orario. Gli impianti di sicurezza delle stazioni di Riazzino-Cugnasco, Tenero e Locarno sono stati integrati in quelli della stazione di Cadenazzo. Dalla fine di novembre, la centrale d'esercizio di Bellinzona sorveglia e dirige tutta la tratta. A Tenero sono stati costruiti due nuovi marciapiedi, un sottopassaggio adeguato per le sedie a rotelle e alle stazioni regionali è stata data un'immagine moderna. A Locarno è stato innalzato a 55 cm il marciapiede del binario 1. I costi complessivi dell'ammodernamento della tratta ammontano a circa CHF 18,5 mio, con un contributo di CHF 2,5 mio del Cantone Ticino.

Potenziamento della linea Winterthur–Sciaffusa. Sempre nel dicembre 2004 è stato concluso l'ammodernamento iniziato nel giugno 2002 della tratta Winterthur–Sciaffusa. Come parte del progetto da CHF 50 mio, le FFS hanno potenziato la sezione tra Hettlingen e Henggart con un doppio binario. A Henggart un apparecchio centrale di sicurezza, telecomandato da Winterthur, sostituisce gli impianti obsoleti delle stazioni di Hettlingen, Henggart e Andelfingen. Anche l'apparato centrale di Marthalen viene ora sorvegliato da Winterthur. Nel contempo, le FFS hanno rimodernato gli impianti aperti al pubblico e semplificato le installazioni ferroviarie. Adesso i viaggiatori salgono sui treni della S-Bahn di Zurigo a Hettlingen, Henggart, Andelfingen, Marthalen e Dachsen servendosi di nuovi e comodi marciapiedi lunghi 220 m. L'efficiente infrastruttura ha consentito l'introduzione della cadenza semioraria della S 33 tra Winterthur e Sciaffusa. Il Cantone di Zurigo e i Comuni lungo la tratta hanno finanziato circa un terzo delle opere con CHF 16 mio.

L'obiettivo di FFS Infrastruttura è l'esercizio professionale, il mantenimento e lo sviluppo degli impianti come base per il successo delle imprese di traffico ferroviario che percorrono la rete delle FFS.

Rinnovato splendore per la stazione di Losanna. Alla fine dell'anno le FFS hanno concluso il rinnovo dei marciapiedi della stazione di Losanna. Tutti i marciapiedi sono stati portati a un'altezza più comoda. Inoltre, è stato completamente rinnovato il quasi centinaio di tetto dell'atrio dei marciapiedi. Gli investimenti sono stati di CHF 18 mio.

Nuovi impianti aperti al pubblico a Coira. Nell'autunno 2004 a Coira è stato inaugurato un nuovo impianto di sicurezza. In tempo per il cambio di orario è stato possibile ultimare anche i lavori principali ai marciapiedi delle due ferrovie FFS e RhB. L'ampliamento del marciapiede al primo binario delle FFS e i lavori per il bordo del marciapiede aggiuntivo per il traffico regionale inizieranno in primavera.

Nuove fermate a Wankdorf. Alle due nuove fermate di Wankdorf, operative dopo 18 mesi di costruzione, si fermano ogni giorno circa 260 treni. Wankdorf si trova al bivio delle linee da Berna a Ostermundigen e a Zollikofen ed è servita da quattro linee della S-Bahn di Berna. Città e Cantone hanno partecipato al 75 per cento ai costi per circa CHF 29 mio.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Buchs SG e Visp: i nuovi grandi cantieri. Nel 2004 sono state posate le prime pietre per il rinnovo totale di due stazioni di medie dimensioni. La stazione di Buchs SG come importante scalo nel traffico internazionale si doterà di nuove infrastrutture a misura di viaggiatori con alti marciapiedi e accessi facilitati per portatori di handicap. Al contempo sarà potenziata la nuova installazione ferroviaria e rinnovato l'apparato centrale. I costi dei lavori, che proseguiranno fino a fine 2007, ammontano a CHF 77 mio.

La ristrutturazione della stazione di Visp, come progetto comunitario di FFS, ferrovia Matterhorn-Gottard-Bahn, Posta e Comune, costa CHF 91 mio e l'investimento complessivo per le ferrovie ammonta a CHF 300 mio. Con la messa in funzione della galleria di base NTFA da dicembre 2007, Visp diventerà un nuovo fulcro del trasporto pubblico con rapide coincidenze di un'ora in direzione Berna, Losanna, Briga-Milano, Zermatt e Saas Fee. Le installazioni ferroviarie delle due ferrovie saranno ammodernate, i terminal dei bus spostati e l'area della stazione riceverà una nuova veste.

Milioni per gallerie, ponti e binari.

L'anno scorso le FFS hanno concluso sull'asse del San Gottardo tra Brunnen e Flüelen il risanamento di sette gallerie risalenti al 1882 per un totale di oltre cinque chilometri di lunghezza. Le gallerie sono state inoltre dotate di illuminazione e segnaletica di salvataggio nonché di copertura radio. L'obiettivo del risanamento – mantenimento della sostanza per i prossimi 25 anni – è stato studiato in modo che al raggiungimento di questa scadenza e dopo la messa in funzione della linea del San Gottardo NTFA sarà possibile decidere sul definitivo potenziamento degli impianti. Inoltre, le FFS hanno risanato nel 2004 quattro gallerie tra Airolo e Faido, due gallerie tra Delémont e Porrentruy e la galleria dell'Emmersberg tra Feuerthalen e Sciaffusa. Sono stati rinnovati i ponti sull'Aare a Olten, il ponte sul Frenke tra Liestal e Lausen, il ponte Kessiloch tra Zwingen e Grellingen e un viadotto presso Feuerthalen.

In tutto le FFS hanno investito l'anno scorso circa CHF 105 mio per la riparazione di gallerie, ponti e opere di sostegno e CHF 32 mio per il rinnovo di 60 km di linea di contatto. CHF 292 mio sono inoltre stati impiegati per il rinnovo totale di 96 km di binario di tratta e 312 scambi. Le FFS hanno poi costruito circa 50 km di binari e posato 183 scambi nuovi, eliminandone definitivamente 131. L'anno scorso le FFS hanno messo in funzione 17 nuovi apparati di sicurezza, anche in grandi stazioni come La Chaux-de-Fonds, Kerzers, Thun, Langnau, Brugg AG e Coira. Nello stesso periodo sono stati messi in sicurezza o eliminati 52 passaggi a livello.

Processi, collaboratori, prospettive.

Affinamento dell'organizzazione e dei processi. L'organizzazione basata sui quattro comparti, ovvero Vendita e Management delle capacità, Assetmanagement, Management della tecnologia nonché Management progetti e costruzioni della Divisione Infrastruttura delle FFS ha dato i suoi frutti. Piccoli aggiustamenti organizzativi sono stati effettuati nel secondo semestre con la costituzione dell'unità d'affari Automazione ferroviaria, che raccoglie la parziale dispersione delle competenze nel campo degli impianti di sicurezza. Gli acquisti strategici rendono ora conto del loro operato direttamente alla direzione della Divisione. Un maggiore potenziale di sinergie è richiesto dall'auspicata più stretta collaborazione fra l'unità d'affari «Disponibilità e Sicurezza» responsabile del funzionamento degli impianti fissi e il «Management delle costruzioni» competente per le grandi ristrutturazioni.

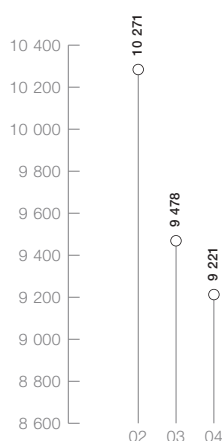
Hansjörg Hess nuovo responsabile di Divisione. Nell'anno in rassegna i dipendenti di FFS Infrastruttura erano 9221, 257 in meno rispetto all'anno precedente (si veda il grafico). Ai primi di agosto Hansjörg Hess ha assunto la direzione di FFS Infrastruttura sostituendo Hans-Jürg Spillmann (Capitolo Corporate governance, pagina 78).

Prospettive e obiettivo strategico.

Dopo la positiva introduzione della nuova offerta, le opere infrastrutturali si concentrano ora sull'affinamento dell'orario e sulla gestione operativa, affinché i treni possano circolare puntualmente anche dopo la ripresa dei lavori di costruzione e manutenzione. L'obiettivo strategico è la creazione delle basi per il successo delle imprese di traffico ferroviario mediante la gestione professionale, la manutenzione e lo sviluppo degli impianti e quindi l'aumento della soddisfazione dei viaggiatori e dei clienti del traffico merci. I primi interventi per l'attuazione di questa strategia sono stati realizzati sotto forma di importanti progetti: aumento della professionalità dei collaboratori, riduzione dei minuti di ritardo determinati dall'infrastruttura, eliminazione dei difetti da Ferrovia 2000 e pianificazione e attuazione sistematica di ulteriori potenziamenti della rete. Per il resto, nel 2005 FFS Infrastruttura getterà le basi per un ufficio indipendente di assegnazione delle tracce esterno alle FFS, implementando quindi le disposizioni della Riforma delle ferrovie 2 (Capitolo Prefazione, pagina 20).

Evoluzione del personale di Infrastruttura

Media annuale degli impieghi a tempo pieno



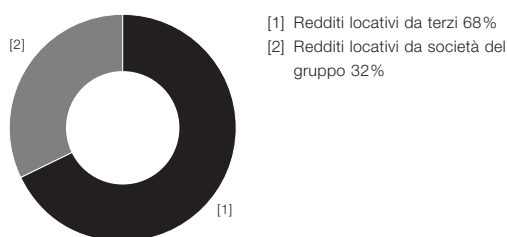
Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Immobili: risultato positivo in un contesto difficile.

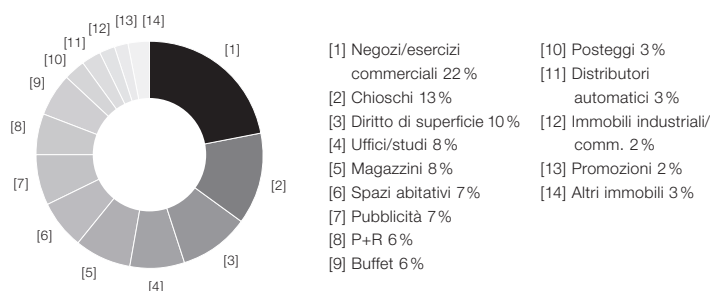
- Utile prima delle imposte e dei versamenti compensativi quasi raddoppiato a CHF 93,6 mio.
- Nonostante una grande pressione sui prezzi esercitata nel settore, crescita dell'1,9 percento del redditi locativi.
- Le stazioni RailCity sono i motori della crescita: con un aumento del 13,2 percento il fatturato è ora giunto a 806,1 mio.

FFS Immobili ha conseguito un risultato positivo in un contesto caratterizzato da particolari difficoltà. Nel 2004 il risultato d'esercizio ha registrato una crescita del 12,4 percento, attestandosi a CHF 553,1 mio. Nonostante la continua pressione sui prezzi esercitata nel settore degli immobili, i redditi locativi, principale componente del reddito, sono aumentati dell'1,9 percento e sono giunti a CHF 427,7 mio. Particolarmente positivo l'andamento del fatturato nelle sette stazioni RailCity, che con un incremento del 13,2 percento è passato a CHF 806,1 mio. Il risultato d'esercizio è migliorato del 12,8 percento, giungendo a CHF 144,3 mio. L'utile annuo di FFS Immobili, dopo un aumento dei versamenti compensativi a FFS Infrastruttura, è stato pari a CHF 15,2 mio (esercizio precedente CHF -4,6 mio). Nel corso dell'anno l'attuazione delle iniziative strategiche di creazione di valore aggiunto, incremento della performance e garanzia della qualità sono state portate avanti in modo intensivo in molti progetti chiave.

Redditi locativi suddivisi per origine



Redditi locativi¹ per tipo di utilizzo



1 senza le società del gruppo FFS

FFS Immobili in sintesi¹

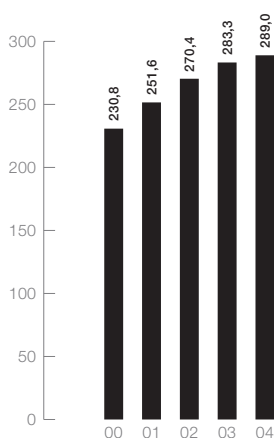
Valori monetari in mio CHF	2004	2003
Reddito di esercizio	553,1	491,9
di cui redditi locativi immobili	427,7	419,7
Spese d'esercizio	408,9	364,0
Risultato di esercizio	144,3	127,9
EBIT	184,6	152,1
Utile prima delle imposte e dei contributi compensativi	93,6	48,1
Utile annuo	15,2	-4,6
Investimenti lordi	177,2	175,0
Valore contabile immobilizzazioni	3 106,0	3 020,5
Collaboratori ²	793	795

1 Conto del segmento. Redditi e spese infragruppo non eliminati.

2 Impiegati a tempo pieno, nella media annua, comprese le società affiliate.

Evoluzione redditi locativi di terzi¹

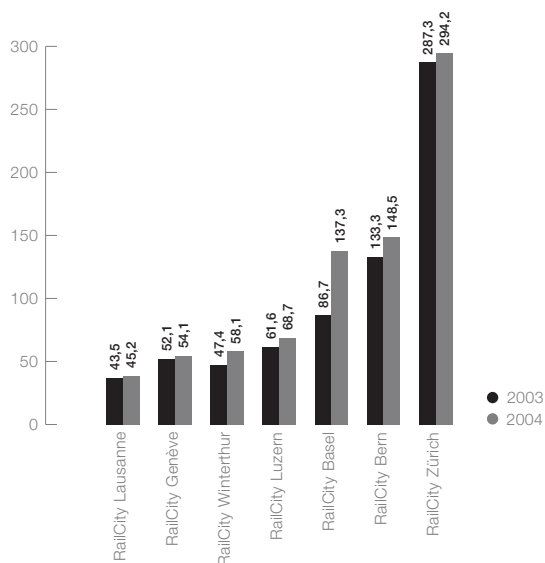
Mio di CHF



1 senza le società del gruppo FFS

Evoluzione fatturato locatari stazioni RailCity

Mio di CHF



Obiettivi strategici Immobili.

- Assicurazione della qualità tramite una gestione dei centri di traffico e di prestazioni in modo orientato alla clientela, e badando all'aspetto economico.
- Aumento del valore degli immobili e dei vantaggi offerti ai clienti mediante un incremento degli investimenti e la sistemazione del portafoglio.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Le FFS, con circa 5200 edifici e 27 000 contratti di locazione, sono una delle più importanti aziende del mercato immobiliare svizzero. Il valore di bilancio delle immobilizzazioni materiali ammonta a circa CHF 3,1 mia. Nell'ambito della riorganizzazione aziendale, le FFS hanno verificato la loro posizione sul mercato immobiliare e l'importanza di questo settore per l'azienda nel suo complesso ed hanno quindi creato un settore aziendale autonomo per le attività immobiliari a partire dall'inizio del 2003.

Risultato operativo molto positivo.

Il risultato d'esercizio è migliorato rispetto all'anno precedente del 12,8 per cento a CHF 144,3 mio. Nonostante le pressioni sui prezzi nel settore immobiliare, i redditi locativi sono aumentati a CHF 427,7 mio, con una crescita pari all'1,9 per cento, di cui CHF 289 mio riconducibili ai redditi locativi di clienti esterni alle FFS (+2%). Un positivo andamento del fatturato si segnala in particolare nelle sette stazioni RailCity, che hanno aumentato il loro fatturato raggiungendo CHF 806,1 mio (+13,2%). Il risultato prima degli interessi e delle imposte (EBIT) è cresciuto di CHF 32,5 mio a CHF 184,6 mio e l'utile, al lordo delle imposte e dei pagamenti in compensazione, si è elevato a CHF 93,6 mio (anno precedente CHF 48,1 mio).

L'utile annuo di FFS Immobili ha sfiorato, considerando i pagamenti in compensazione all'Infrastruttura per l'ammontare di CHF 160 mio (anno precedente CHF 141 mio), i CHF 15,2 mio (anno precedente CHF -4,6 mio). Nell'ambito dello scorporo del settore aziendale Immobili dall'Infrastruttura, il nuovo Settore aziendale Immobili nel 2003 aveva avuto l'onere di compensare mediante appositi pagamenti a favore dell'Infrastruttura i mancati proventi netti risultanti dallo scorporo. Dei suddetti pagamenti in compensazione di CHF 160 mio (anno precedente CHF 141 mio), CHF 74 mio sono confluiti direttamente da Immobili a Infrastruttura e CHF 86 mio come oneri finanziari attraverso i settori centrali.

Di seguito indichiamo i principali risultati operativi del 2004 nei settori rilevanti RailCity, Gestione complessiva e RailClean.

RailCity: rilancio di stazioni vivaci e invitanti.

Conclusa l'espansione. Con varie attività, lo scorso anno sono state inaugurate ufficialmente le RailCity Winterthur, Losanna e Ginevra. Con il posizionamento delle offerte di servizi e shopping in queste tre stazioni sotto il marchio di competenza delle FFS può dirsi provvisoriamente conclusa l'espansione a sette sedi RailCity in tutta la Svizzera. Con una campagna pubblicitaria abbinata a quella di introduzione sono state migliorate la notorietà e la percezione del marchio RailCity. Le stazioni RailCity non sono solo nodi ferroviari, ma anche parti vive dell'urbanistica e della vita cittadina. Le FFS hanno tenuto conto di questi aspetti, ponendo una particolare attenzione all'aspetto architettonico e alla funzionalità delle stazioni. Le stazioni RailCity devono diventare dei centri logistici polifunzionali a misura di viaggiatore e rispettare standard qualitativi ben definiti. L'importanza di RailCity si evidenzia anche nella grande domanda di promozioni ed eventi: solo nell'ultimo anno il fatturato è cresciuto del 20 per cento.

Gestione complessiva: intensificata quella degli immobili.

Sviluppo di Park+Rail. Nell'anno in rassegna, la realizzazione della strategia Park+Rail ha fatto nuovi passi in avanti con 3000 nuovi posteggi. Lo sviluppo della mobilità combinata è stata pertanto messa in atto negli anni dal 2001 al 2004 in oltre 200 stazioni con 10 000 nuovi posteggi. FFS Immobili prevede di poter realizzare altri nuovi 15 000 posteggi entro la fine del progetto nel 2007.

I negozi avec. superano la soglia di fatturato di CHF 100 mio. La società di gestione cevanova ag, partner delle FFS, della Federazione delle cooperative Migros e della k Kiosk AG, gestisce attualmente 25 negozi avec. situati in stazioni FFS. Grazie agli orari di apertura di questi negozi, nelle stazioni c'è vita dalle 06.00 alle 21.00 tutti i giorni dell'anno. Per i clienti i lunghi orari di apertura e l'ubicazione centrale sono un fattore importante. Nel 2004 sono stati inaugurati cinque nuovi negozi ed è stata raggiunta la soglia di fatturato di CHF 100 mio. Non subisce variazioni la gestione dei 26 negozi Aperto in tutta la Svizzera. Il sistema di franchising si conferma positivo, nonostante i tanti concorrenti. I due negozi «Aperto24», che restano aperti fino a mezzanotte, hanno conseguito nel 2004 apprezzabili aumenti delle vendite.

RailClean: all'insegna di pulizia e sicurezza.

Il settore RailClean si è occupato della pulizia di locali, superfici e oggetti nelle stazioni FFS direttamente visibili dai clienti. Le cifre forniscono un quadro di tutto rispetto: 14 644 m² di atri biglietteria, 6116 m² di WC, 181 539 m² di sottopassaggi, oltre 1,85 mio di m² di marciapiedi con oltre 550 km di installazioni ferroviarie, 5986 cestini per i rifiuti, 7852 colonne luminose, ecc. Inoltre, nel perimetro delle stazioni le pulizie vengono anche svolte da privati. RailClean è responsabile anche del servizio invernale nelle aree rivolte ai viaggiatori e della rimozione dei graffi.

Andamento dei mercati più importanti.

Mercato immobiliare svizzero (uffici, vendita, logistica). Nel 2004 tutte le categorie classiche del mercato immobiliare commerciale svizzero sono state caratterizzate da una debole domanda. L'interesse per le superfici immobiliari si è rivelato stagnante a causa della costante incertezza economica e delle ottimizzazioni delle superfici in tutte le posizioni, tranne che nelle ubicazioni più ambite. Questa situazione sottolinea l'importanza e il potenziale delle posizioni centrali

Nel 2004 tutte le categorie classiche del mercato immobiliare commerciale svizzero sono state caratterizzate da una debole domanda. L'interesse per le superfici immobiliari si è rivelato stagnante a causa della costante incertezza economica e delle ottimizzazioni delle superfici in tutte le posizioni, tranne che nelle ubicazioni più ambite. Questa situazione sottolinea l'importanza e il potenziale delle posizioni centrali e con ottima raggiungibilità del portafoglio immobiliare delle FFS.

e con ottima raggiungibilità del portafoglio immobiliare delle FFS.

Sul fronte delle offerte si è sviluppata specialmente quella delle superfici direzionali e in parte anche del commercio al dettaglio nonostante la domanda svantaggiosa. Malgrado le superfici sfitte, i canoni in queste porzioni del settore sono calati solo marginalmente negli ultimi dodici mesi. Anche in questo caso, gli immobili nelle posizioni più ambite sono rimasti generalmente indenni ai cedimenti dei canoni di locazione.

Mercato della grande distribuzione e commercio al dettaglio. Nella popolazione urbana prosegue la tendenza verso la grande distribuzione. La sempre crescente mancanza di tempo farà ulteriormente crescere questo mercato. Le stazioni sono ben posizionate in questo settore, anche grazie al potenziamento dell'offerta tramite l'entrata in funzione di Ferrovia 2000. Allo stesso tempo, i progetti con grandi superfici di vendita nonché i nuovi operatori di mercato e la conseguente pressione su prezzi e margini portano a una riassetto generale e a un'ulteriore concentrazione del commercio al dettaglio. I beneficiari saranno i grandi centri commerciali o anche le grandi stazioni, con orari di apertura che tengono conto delle esigenze dei clienti e servizi ampliati.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regn. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Considerazioni strategiche e fattori di successo.

– Trasparente gestione del portafoglio.

Strategia di base: criteri d'investimento strategici nel settore immobiliare. L'applicazione dei «Criteri d'investimento strategici» (CIS) ha innanzitutto il compito di rendere trasparente la composizione di un portafoglio relativamente agli immobili e alla loro posizione. La gestione del portafoglio consente di ottenere da un lato un'ottimale ripartizione dei rischi finanziari del portafoglio e di stabilire dall'altro lato la categoria di destinazione d'uso sulla quale FFS Immobili intende concentrarsi nel futuro.

Strategia di sviluppo – Comparto aree di sviluppo. Il potenziale delle aree di sviluppo è stato analizzato e strutturato. Con il CIS è già stata assegnata a tutte le aree una valutazione e una priorità. Per ogni area è stata definita una strategia di base secondo il suo potenziale di creazione di valore. FFS Immobili intende concentrarsi sui progetti migliori e partecipare alla creazione del valore.

Strategia del portafoglio – Diritto di superficie vs. vendita. Con l'obiettivo di una gestione attiva del portafoglio, nel 2004 sono stati sottoposti ad analisi e alla prioritizzazione i più importanti contratti di diritto di superficie. Il risultato del progetto si è tradotto nella formulazione di una strategia del portafoglio dei diritti di superficie (riassetto, proseguimento) e la definizione di un processo decisionale per i candidati al disinvestimento (diritto di superficie o vendita).

– Sviluppo per RailCity.

Strategia immobiliare RailCity. L'obiettivo del progetto consisteva nella preparazione delle basi e dei dati immobiliari di RailCity per definire le strategie giuste secondo ubicazione e mercato. Nella nuova fase verranno ora concretizzate le strategie immobiliari, preparati i programmi degli interventi e avviata l'attuazione. Per la prima volta nell'ambito di questo progetto è stata preparata una valutazione del valore di mercato per ogni RailCity (metodo DCF) e registrati a norma i dati di tutte le planimetrie dei fabbricati RailCity per un totale di 285 000 m², consentendo di creare una comparabilità, un benchmark e le analisi delle superfici.

– Analisi del potenziale di destinazione nella gestione.

Strategia immobiliare gestione. Nell'ambito del progetto Strategia immobiliare è stato analizzato il potenziale di destinazione di 61 ubicazioni e ne sono stati stabiliti i programmi di intervento, cui sono stati assegnati gli indici «Mantenere», «Ottimizzare», «Sviluppare» o «Disinvestire». Sono stati analizzati terreni con una superficie totale di circa 1,3 milioni di m².

Clients soddisfatti di RailCity.

I conduttori apprezzano il Center management come partner. In collaborazione con la IHA-GfK AG, nell'anno in rassegna RailCity ha effettuato un sondaggio per stabilire il grado di soddisfazione dei conduttori. Per ogni RailCity sono stati definiti e presentati ai conduttori i principali interventi definiti in base alla valutazione. Come punti di forza sono stati indicati affidabilità, competenza e il quadro positivo presso il pubblico nonché la collaborazione con il Center management. Deve essere migliorata la segnaletica e la situazione dei magazzini. Con un sondaggio esteso a 644 persone è stata rilevata inoltre per la prima volta anche la soddisfazione dei clienti finali. Quasi l'80 per cento dei clienti si è dichiarato da soddisfatto a molto soddisfatto. Il 70 per cento dei clienti indica che utilizzerà i servizi anche in futuro o più spesso.

I principali progetti di sviluppo e d'investimento.

Zurigo: zona della stazione principale. Per la zona ovest della stazione centrale di Zurigo è stato sviluppato sui due lati dell'installazione ferroviaria un progetto urbanistico in stretta collaborazione con il Comune di Zurigo e la Posta che prevede un processo di progettazione graduale. I risultati per il lato sud sono stati fissati in modo vincolante in un progetto architettonico. Il lato nord (Zollstrasse) potrà essere realizzato in base all'ordinamento edilizio e zonale. Il progetto architettonico è stato presentato ufficialmente l'8 dicembre 2004 per la procedura di partecipazione.

Nuova stazione di Aarau. Al posto del fabbricato che ospita la stazione di Aarau da risanare, è in progetto la costruzione di un nuovo edificio con una superficie utile di 30 000 m² e un volume d'investimento di circa CHF 160 mio. Il cuore del nuovo fabbricato della stazione con circa 300 m di lunghezza destinato alla gestione ferroviaria e con superfici per servizi, uffici e abitazioni è rappresentato dall'ampio atrio. La domanda di costruzione è stata presentata nel luglio 2004.

Costruzione della nuova stazione di Visp. Nell'ambito dell'ampliamento della stazione viaggiatori di Visp a nodo ferroviario nevralgico in relazione con l'apertura della galleria di base NTFA nel 2007, FFS Immobili costruirà insieme al Comune di Visp il nuovo edificio della stazione. Nel 2004 è stato approvato il progetto preliminare ed è stata avviata l'elaborazione del progetto di costruzione.

Ristrutturazione Genève-Cornavin. Gli impianti obsoleti della stazione di Cornavin richiedono profonde opere di rinnovo del fabbricato principale della stazione e della zona circostante. Il perimetro ampliato di questa stazione è oggetto del piano direttore concluso nel 2003. La ristrutturazione si svolgerà in varie fasi, la prima delle quali, con orizzonte temporale 2009, riguarda il lato est del corpo centrale, con una disposizione ottimale delle funzioni e dei servizi FFS nonché la creazione di 3500 m² di superficie commerciale e 5000 m² di uffici. Investimento complessivo: CHF 65 mio.

Potenziamento della stazione di Coira e relativo piazzale. Con il potenziamento della stazione e del piazzale di Coira si conclude questa fase di rinnovo. La nuova costruzione ospita il grande atrio a due piani con accesso alla galleria commerciale e vari negozi in locazione, nonché superfici suddivisibili adibite a uffici. L'ultimazione dei lavori del fabbricato annesso è previsto nel 2005.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Capannone di revisione ICN, Yverdon-les-Bains (Arbec). Il progetto Arbec forma parte integrante della strategia di ottimizzazione messa a punto dalla Divisione Viaggiatori per le sedi di manutenzione del materiale rotabile e fa parte contemporaneamente del piano direttore di sviluppo degli stabilimenti industriali (IW) di Yverdon. Il vecchio «capannone carri» degli IW è l'ideale per la revisione degli elettrotreni ICN, perché non è necessario separare le composizioni dei treni e pertanto si può limitare al minimo la durata della revisione. In questo modo vengono ridotti anche i tempi di fermo. Se nella primavera 2005 verrà rilasciato il permesso di costruzione, sarà possibile iniziare i lavori di rifacimento nell'agosto dello stesso anno. L'operatività della prima fase è prevista per il gennaio 2007.

Nell'anno in rassegna sono stati ultimati oltre trenta altri progetti, tra cui nuove centrali di sorveglianza, negozi della grande distribuzione e bar.

Nuovo sistema di cartellonistica: insieme al partner pubblicitario Impacta AG, FFS Immobili ha realizzato nelle sette stazioni RailCity un sistema di cartellonistica di nuovo tipo, messo in funzione nel febbraio 2004: Rail-Rollingstar 200L. I cartelloni mobili e retroilluminati sono posizionati esclusivamente nelle zone nevralgiche della RailCity e stanno facendo furore. Con una copertura superiore all'80 per cento, il Rail-Rollingstar è tra i formati di cartelloni di maggior successo. Solo con queste 71 superfici complessive, FFS Immobili ha conseguito nel 2004 un reddito di CHF 1,5 mio.

Gestione della qualità nella custodia di immobili: per migliorare la gestione qualitativa di FFS Immobili, nel 2004 si è fatto ricorso al servizio di custodia degli immobili appaltato alle imprese esterne Alphaplan e ISS. Inoltre è stata introdotta la gestione della qualità.

Outsourcing per la pulizia interna: nella strategia immobiliare, la pulizia non rappresenta una competenza centrale di FFS Immobili e pertanto nell'anno in rassegna è stata appaltata all'esterno. Per i lotti appaltati a livello regionale, in cui è previsto un livello di pulizia medio, si sono presentati numerosi candidati. L'attuazione avrà luogo a partire dalla primavera 2005.

Incentivazione del personale.

Nell'anno in rassegna, l'organico di FFS Immobili ammontava in media a 793 collaboratori a tempo pieno, restando praticamente invariato rispetto all'anno precedente.

Incentivazione della formazione e dell'aggiornamento.

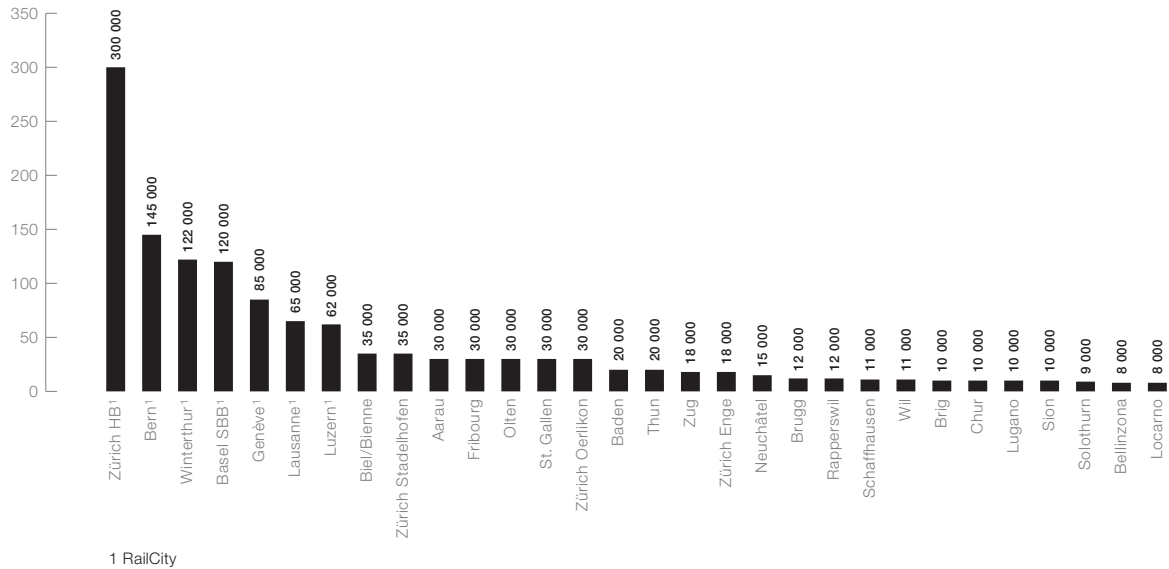
Nel 2004 sono stati elaborati e offerti per la prima volta dei corsi specialistici all'interno di Immobili. I moduli sono stati studiati specificatamente per il fabbisogno di questo Settore aziendale e orientati alle esigenze dei collaboratori.

Modello di orario di lavoro flessibile per RailClean.

Il settore RailClean ha introdotto l'anno scorso un nuovo modello di orario, che consente ai collaboratori di stabilire quando terminare il proprio orario di lavoro rispettando determinate condizioni quadro. I collaboratori vengono in questo modo fortemente responsabilizzati.

Stazioni, porte d'accesso alle città e a paesi lontani

Frequenze medie giornaliere nelle stazioni, secondo rilevamenti compiuti nel 2003



¹ RailCity

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Strategia e raggiungimento degli obiettivi: sfide strategiche.

La Confederazione definisce, nella strategia che adotta in quanto proprietaria delle FFS e che si estrinseca di volta in volta su quattro anni, gli obiettivi d'ordine superiore riguardo all'azienda FFS e alle sue Divisioni. Su questa base, le FFS hanno sviluppato le strategie e i provvedimenti che ne conseguono, al fine di raggiungere gli obiettivi fissati.

Obiettivi generali delle FFS:

- Rafforzare la posizione dei trasporti pubblici e accrescere la quota di mercato acquisita dalle FFS.
- Dare un contributo essenziale allo spostamento del traffico dalla strada alla rotaia e garantire prestazioni di alta qualità.
- Aumentare di continuo la produttività nei settori preposti ai traffici e all'infrastruttura.
- Mantenere e accrescere la qualità e la puntualità
- Garantire e conservare un alto grado di sicurezza per i clienti e il personale, mediante un management intersettoriale. Per i fatti particolareggiati riguardanti la sicurezza, si veda a partire dalla pagina 74.
- Aumentare costantemente la soddisfazione dei clienti.
- Impostare e porre in essere una politica ambientale che consenta d'incrementare i vantaggi offerti dalla ferrovia rispetto a quelli proposti da altri vettori. Per i fatti particolareggiati riguardanti l'attività ambientale, si veda a partire dalla pagina 72.
- Considerare le richieste regionali miranti a una ripartizione adeguata dei posti di lavoro.
- Collaborare nel settore degli immobili con le autorità cantonali e comunali. Fornire assistenza nella realizzazione dei punti cruciali di sviluppo nella zona delle stazioni in base alle possibilità secondo principi di economia aziendale. Per i fatti particolareggiati riguardanti gli immobili delle FFS, si veda a partire da pagina 52.

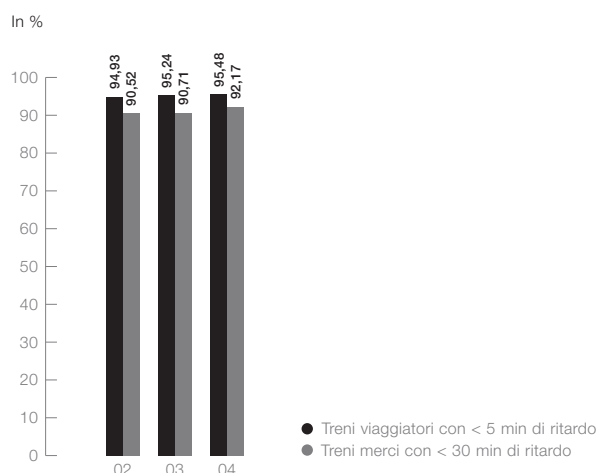
Obiettivi strategici del Traffico Viaggiatori:

- Espansione
- Ampliamento dell'offerta di mobilità (Ferrovia 2000, sistemi di ferrovia celere e mobilità combinata).
 - Garantire il collegamento alla rete europea ad alta velocità tramite alleanze.
 - Strategia di cinture frontaliere per procacciarsi i flussi di pendolari in prossimità dei confini.
- Qualità
- Treni puntuali, puliti, sicuri e moderni.
 - Il progetto di manutenzione del materiale rotabile è in fase di realizzazione e dimostra di avere effetto sull'affidabilità dei treni, sulla puntualità e sulla loro pulizia.
- Produttività
- Distribuzione: Migliorare la percentuale di «nuovi canali di vendita» (Internet), aumentare la quota di self-service.
 - Standardizzazione dei processi di produzione e manutenzione. Per i fatti riguardanti il Traffico Viaggiatori si veda a partire da pagina 28.

Obiettivi strategici del Traffico Mercati:

- Mercato Svizzera: espansione moderata tramite nuovi prodotti. Aumento della produttività.
- Mercato Europa: sfruttare le possibilità di espansione insite nell'asse nord-sud a forte traffico tra Benelux/

Evoluzione della puntualità dei treni in arrivo



Germania e Italia. Forte crescita con elevata produttività. Per i fatti riguardanti il Traffico Merci si veda a partire da pagina 36.

Obiettivi strategici di Immobili:

- Garantire la qualità ai clienti: gestire i centri di traffico e i centri di prestazioni, così come le stazioni regionali, in modo orientato alla clientela, professionale e prestando attenzione alla convenienza economica.
- Performance a livello di immobili: aumentare il valore degli immobili e i vantaggi offerti ai clienti con maggiori investimenti e sistemando il portafoglio.
- Suddivisione del portafoglio immobili eterogeneo in portafogli parziali più omogenei: accorpamento degli immobili in quattro settori: «RailCity» per le grandi stazioni, «Aree di sviluppo» in posizioni centrali nell'ambito delle stazioni, «Immobili a uso ufficio e commerciale» senza riferimento all'esercizio ferroviario e «Superficie» per la gestione sostenibile e orientata al cliente degli altri immobili. Per i fatti riguardanti gli immobili delle FFS si veda a partire da pagina 52.

Obiettivi strategici di Infrastruttura:

- Consentire il successo dei partner nel traffico viaggiatori e nel traffico merci con attività di livello professionale di gestione, mantenimento e sviluppo

dell'infrastruttura ferroviaria in presenza di una rete sempre più sollecitata.

- Eccellenza operativa in puntualità, sicurezza, disponibilità degli impianti e produttività, con mezzi finanziari sempre più ridotti.
- Investimenti finalizzati alla massima utilità per il cliente. Per i fatti riguardanti l'Infrastruttura si veda a partire da pagina 44.

Obiettivi per la maggior parte raggiunti.

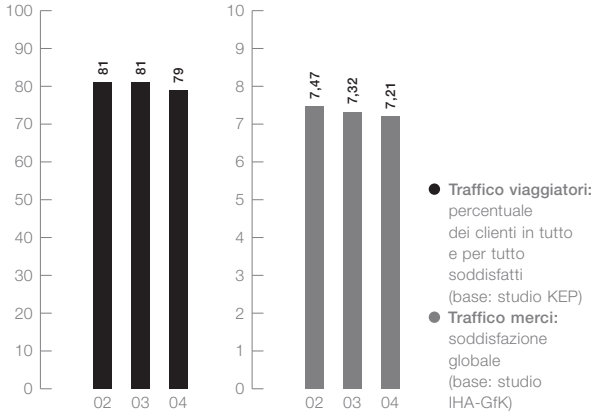
Risultato finanziario: nell'anno d'esercizio 2004 le FFS hanno conseguito un risultato consolidato di CHF 42,6 mio. L'aumento di CHF 17,7 mio rispetto all'esercizio precedente è stato possibile nonostante l'accresciuto tasso d'ammortamento per la previdenza per il personale in base a Swiss GAAP RPC 16, aumentato di CHF 18 mio e passato così a CHF 150 mio, e nonostante la mancanza del reddito straordinario di CHF 95,4 mio registrato nell'esercizio precedente in seguito alla vendita della partecipazione alla TDC Switzerland AG. Maggiori informazioni sulla situazione finanziaria a partire da pagina 93.

Puntualità migliorata. Nel 2004 i valori medi della puntualità sono migliorati in tutte le categorie per la seconda volta consecutiva. Per i treni viaggiatori l'indicatore corrispondente è salito al 95,48 per cento (esercizio precedente 95,24%) mentre per i treni

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercè	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Evoluzione della soddisfazione della clientela

In punti



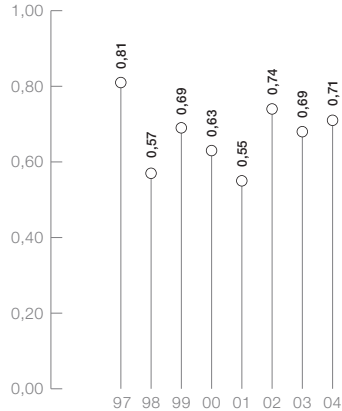
merci è passato al 92,17 percento (esercizio precedente 90,71%).

Questi risultati sono stati conseguiti nonostante l'intensiva attività edilizia che ha preceduto la realizzazione di Ferrovia 2000. Non si può tuttavia negare che alcune irregolarità sporadiche e picchi di carico hanno causato ritardi notevoli se non addirittura l'annullamento dei treni.

Soddisfazione della clientela. Nell'anno d'esercizio la soddisfazione della clientela nel traffico viaggiatori è diminuita leggermente, passando da 81 a 79 punti. Oggetto della contestazione sono stati soprattutto la mancanza di posti liberi a sedere o di opportunità di ristorazione. Per quanto riguarda il giudizio su contatti con il personale, puntualità dei treni o qualità della consulenza, è stato invece ancora conseguito un valore molto buono. Per la seconda volta il grado di soddisfazione è stato valutato non solo tra i clienti che fanno uso della ferrovia, ma anche tra i possibili fruitori futuri del servizio. La soddisfazione complessiva dei clienti del settore merci è scesa da 7,32 a 7,21 punti. Questo calo è tra l'altro una reazione al fatto che sono state coerentemente conteggiate tutte le prestazioni di servizio fornite e alla contrazione dei termini di pagamento. Generalmente positiva è stata la soddisfazione dei clienti in riferimento alle prestazioni del Centro Servizio Clienti di FFS Cargo.

Evoluzione dei deragliamenti

Eventi per mio di tracce-chilometro

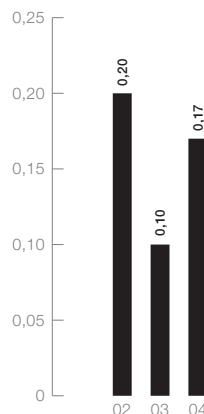


Gestione della sicurezza. Gli eventi d'esercizio, secondo i criteri dell'Unione Internazionale delle Ferrovie UIC, sono lievemente aumentati sia in termini assoluti che riferiti alle tracce-chilometro: il numero degli eventi è salito da 95 a 101. Riferito alle tracce-chilometro percorse, gli infortuni sono aumentati da 0,69 a 0,71 per ogni milione di chilometri percorsi. Le più frequenti cause d'infortunio sono state, con 36 eventi (anno precedente 28), le collisioni. I valori raggiunti nell'anno di esercizio si sono mantenuti nella media dei due anni precedenti. Con 4,8 infortuni sul lavoro per ogni 100 collaboratori, il dato degli infortuni professionali alle FFS è rimasto allo stesso livello dell'esercizio precedente. Maggiori informazioni sulla sicurezza a partire da pagina 74.

Produttività: negli anni scorsi è stato possibile conseguire un miglioramento graduale della produttività. Per il 2004 gli indici di produttività mostrano una tendenza favorevole in tutti i settori. La produttività del traffico viaggiatori è migliorata del 3,2 percento rispetto all'anno precedente. Nel traffico merci la produttività ha segnato un aumento del 2,4 percento. Per quanto riguarda l'infrastruttura, le tracce-chilometro vendute sono aumentate dello 0,9 percento rispetto alle spese d'esercizio nette. Nell'allegato Vademecum statistico si trovano ulteriori indici di produttività.

Evoluzione dei deragliamenti

Deragliamenti per mio di tracce-chilometro



Strumenti di gestione moderni.

Le FFS si riconoscono in un sistema di gestione moderno, con l'obiettivo di gestire e migliorare l'efficienza intercorrente fra costi e vantaggi. Nell'ambito del Corporate Governance l'azienda dispone di un sistema integrato di pianificazione e di reporting, con strumenti per sorvegliare la gestione aziendale (si veda «Strumenti informativi e di controllo nei confronti della Direzione aziendale», capitolo Corporate Governance, pagina 83). Inoltre, a intervalli regolari, si tengono colloqui con il proprietario e le autorità di sorveglianza: il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, il Dipartimento federale delle finanze e l'Ufficio federale dei trasporti. Durante questi incontri si discute dei rapporti sul raggiungimento degli obiettivi strategici della Confederazione e si dibattono altri argomenti. A livello operativo la «balanced scorecard» (BSC) è un importante strumento di gestione finalizzato al conseguimento degli obiettivi. Il settore centrale Corporate Finance and Controlling (CFC) stende mensilmente un reporting sulle finanze da sottomettere poi alla Direzione aziendale.

Investimenti per l'economia.

Anche l'anno scorso le FFS sono state uno dei massimi committenti in Svizzera. Nell'anno d'esercizio l'azienda ha investito complessivamente CHF 2,73 mia, contribuendo notevolmente a sostenere l'economia svizzera. Rispetto all'anno scorso (CHF 2,92 mia) il volume degli investimenti è dunque retrocesso. La maggior parte degli investimenti è confluita negli impianti dell'infrastruttura e nel materiale rotabile. In primo piano sono qui emersi l'approntamento e la messa in funzione di Ferrovia 2000.

Vademecum statistico 2004.

Allegato a questo Rapporto di gestione trovate un compendio in formato tascabile, che presenta una sintesi dei fatti principali suddivisi per argomento. In esso sono rappresentati i risultati attuali, le prestazioni e gli effettivi, nonché l'andamento del gruppo FFS registrato negli ultimi anni. Informazioni generali sui trasporti pubblici, confronti su scala internazionale, un glossario e una mappa schematizzata delle rete completano il contenuto. Questo opuscolo è disponibile in quattro lingue presso:

FFS Comunicazione, Hochschulstrasse 6, 3000 Berna 65, tel. 0512 20 11 11 oppure railinfo@ffs.ch, formato PDF all'indirizzo www.sbb.ch/geschaeftsbericht

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Prestazioni dei poteri pubblici: loro utilizzo efficiente.

Le FFS hanno l'incarico di fornire prestazioni ai poteri pubblici. Ciò spiega il notevole interesse che Confederazione, Cantoni e Comuni nutrono nei confronti dell'offerta delle FFS. Oltre a collaborare alla forma e all'entità di tale offerta, i poteri pubblici vi contribuiscono in misura sostanziale. Nell'anno d'esercizio 2004 il contributo dei poteri pubblici ha raggiunto quota CHF 2,05 mia (esercizio precedente 2,04 mia). Le FFS fanno uso efficiente di questi finanziamenti.

La Confederazione ha la responsabilità finanziaria per l'infrastruttura delle FFS. All'offerta ferroviaria nel traffico viaggiatori regionale concorrono anche i Cantoni. Le prestazioni che la Confederazione fornisce a Infrastruttura si basano su norme ben definite. Oltre a criteri di qualità per quanto attiene allo stato e alla disponibilità degli impianti, che devono essere adempiuti, le FFS mettono la propria rete a disposizione di altre imprese di trasporto ferroviario. L'accesso alla rete da parte di terzi non deve prevedere alcuna discriminazione. La commissione arbitrale che dovrebbe esaminare eventuali violazioni di questa norma non ha finora avuto motivo di intervenire, a dimostrazione della parità di utilizzo dei vantaggi offerti dalla rete FFS sia da parte delle FFS, sia di altre imprese ferroviarie concorrenti.

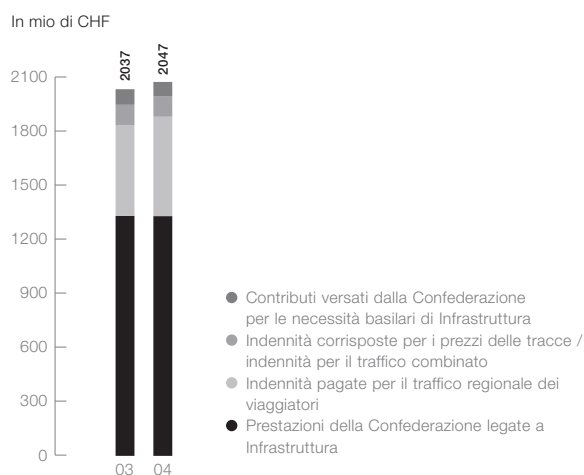
Prestazioni a Infrastruttura. Nell'anno di esercizio il contributo federale per l'infrastruttura delle FFS è stato pari a CHF 1,332 mia, quindi in leggero calo rispetto all'esercizio precedente (CHF 1,333 mia). Questo importo viene utilizzato, da una parte, per ammortizzare gli investimenti per l'infrastruttura, in particolare per Ferrovia 2000 (CHF 833 mio) e, dall'altra, per l'aprontamento e l'esercizio della rete ferroviaria (CHF 498,5 mio).

L'utilità derivante dagli investimenti elevati nella rete ferroviaria è misurabile in tracce-chilometro. Il volume di traffico medio, la domanda effettiva, viene indicata in treni al giorno e per tratta. Nel 2004 la media di

questo dato per tutte le tratte e i giorni era di 131 treni al giorno – cinque anni prima era di 122. Da ciò si evince che, con una rete che si estende su circa 3000 chilometri, le FFS hanno gestito un volume di traffico decisamente superiore. Nell'anno in corso, il primo anno che vede il programma completo di offerte e di esercizio dopo la messa in funzione di Ferrovia 2000, il numero medio di treni al giorno e per tratta aumenterà arrivando a circa 140, incrementando ulteriormente il beneficio derivante dagli investimenti. In nessun altro Paese europeo si registra un valore maggiore per questo dato.

Indennizzi. Oltre alle prestazioni federali per l'infrastruttura, la Confederazione e anche i Cantoni pagano alle FFS indennizzi per la fornitura di prestazioni nel settore dei trasporti. In tal modo le FFS possono offrire le prestazioni di trasporto richieste nell'ambito della politica del traffico a prezzi altrimenti non sostenibili in un'economia di mercato. I Cantoni hanno definito questa offerta nel traffico regionale, assegnando alle FFS e ad altre imprese di trasporto ferroviario l'incarico di fornire le prestazioni corrispondenti. I Cantoni comprano per così dire l'«abbonamento per l'intera rete», mentre i viaggiatori pagano un prezzo interessante fissato nell'ambito della politica del traffico. Simili sistemi di incentivazione vengono adottati anche per il traffico merci, dove la Confederazione fornisce il proprio sostegno al traffico combinato con le sovvenzioni per i prezzi del-

Prestazioni corriposte alle FFS dai poteri pubblici¹



¹ Senza i contributi risultanti dal fondo per il finanziamento dei trasporti pubblici (FTP)

le tracce e ulteriori indennizzi, favorendo lo spostamento del traffico merci sulle rotaie, come deciso dal Popolo.

Gli indennizzi versati da Confederazione e Cantoni insieme nell'anno d'esercizio 2004 sono stati complessivamente pari a CHF 636,9 mio. Di essi CHF 522,1 mio sono confluiti nel traffico regionale e CHF 114,8 mio nel sovvenzionamento dei prezzi delle tracce nonché nell'indennizzo teso a promuovere il traffico merci combinato. Gli indennizzi versati per l'offerta proposta nel traffico regionale sono aumentati del 2,2 per cento di pari passo con i treni-chilometro offerti, mentre quelli intesi a ridurre il prezzo delle tracce d'orario vuoi nel traffico merci, vuoi in quello combinato, sono lievitati di 2,7 mio.

Il confronto su cinque anni mostra che le FFS hanno fatto un uso efficiente degli indennizzi, offrendo sempre maggiori prestazioni per meno denaro: a fronte di indennizzi ridotti del 15 per cento (importo nominale CHF 95 mio) c'è stato nel periodo in esame un aumento del 18 per cento circa di treni-chilometro regionali percorsi. Questa tendenza proseguirà: di fronte al sensibile aumento dell'offerta di prestazioni correlato all'orario 2005, gli indennizzi nel traffico passeggeri regionale continuano a calare.

Sia i contributi federali per l'infrastruttura che gli indennizzi della Confederazione e dei Cantoni per le prestazioni per l'economia collettiva confluiscono nel conto economico delle FFS. Ad essi si aggiunge anche

il contributo al fabbisogno di base di CHF 78,5 mio (esercizio precedente: CHF 86,6 mio) per il finanziamento degli investimenti che vanno oltre il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

Conclusione. Nel 2004 le prestazioni dei poteri pubblici per le FFS sono state complessivamente pari a CHF 2,047 mia (esercizio precedente: CHF 2,037 mia). Tale importo non comprende i contributi provenienti dal fondo per il finanziamento dei trasporti pubblici per la realizzazione dei grandi progetti (FTP). Alle elevate prestazioni della Confederazione e dei Cantoni per il trasporto pubblico si contrappone, in particolare nel traffico viaggiatori regionale, una notevole crescita delle prestazioni. Le misure di razionalizzazione attuate dalle FFS rappresentano uno sgravio per lo Stato e aumentano l'utilità dell'offerta di trasporti pubblici per i clienti.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Cassa pensioni: situazione sempre difficile.

Nonostante i profondi interventi di risanamento, la Cassa pensioni FFS, a causa dei recenti sviluppi sui mercati dei capitali, lo scorso anno non è riuscita a conseguire un risultato di pareggio. Si delinea tuttavia una possibile soluzione.

La Cassa pensioni FFS resta ancora ben lontana dall'essere risanata. La Cassa ha subito nell'anno d'esercizio 2004 una perdita di CHF 200 mio e il grado di copertura della Cassa pensioni FFS alla fine 2004 si è ridotto pertanto all'83,4 per cento dall'84,9 per cento dell'anno precedente. Tuttavia, nell'anno in rassegna, il disavanzo della Cassa è diminuito di CHF 30 mio, scendendo a CHF 2,3 mia, perché per la prima volta sono stati applicati i principi Swiss GAAP RPC 26. Questi principi contabili prevedono la valutazione delle obbligazioni al valore di mercato e non più al valore nominale come finora. Il maggiore valore di mercato delle obbligazioni di CHF 231 mio è stato contabilizzato senza effetti sul risultato, ma ha provocato una maggiore valutazione delle attività e quindi una riduzione del disavanzo. Il capitale di copertura e il patrimonio disponibile ammontano rispettivamente a CHF 13,8 mia e CHF 11,5 mia. La liquidità della Cassa pensioni FFS è garantita anche in questa difficile situazione.

L'anno d'esercizio 2004 della Cassa è stato caratterizzato dai seguenti eventi:

Performance insufficiente: nell'esercizio contabile la performance sul capitale disponibile ammontava al 3,94 per cento. Per ottenere il rendimento matematico assicurativo del 4,6 per cento sul capitale di copertura e un risultato in pareggio, ci sarebbe voluta invece una

performance del 5,5 per cento, che però non è possibile conseguire sugli odierni mercati dei capitali con una strategia d'investimento per la Cassa pensioni FFS commisurata al rischio.

Crollo di valore dell'USD. La performance è stata influenzata negativamente dal crollo di valore dell'USD, che ha perso l'8,1 per cento rispetto all'anno precedente, corrispondente a circa CHF 120 mio ossia l'1 per cento della performance. La Cassa pensioni, dopo il finanziamento dello scoperto e la conversione in una fondazione di diritto privato nel 1999 nel quadro della Riforma delle ferrovie, non è stata dotata di riserve di fluttuazione. Pertanto non è stato possibile compensare, di volta in volta, gli insufficienti redditi da capitale che si sono così ripercossi direttamente sul grado di copertura della Cassa.

Proseguire gli interventi di risanamento.

Nell'anno in rassegna è stato coerentemente portato avanti il pacchetto di interventi avviato nel 2003 per rimediare alla copertura insufficiente:

- accollo delle spese aggiuntive per l'invalidità professionale da parte dei datori di lavoro collegati alla Cassa.
- contributo di risanamento dell'1,5 per cento sui salari assicurati sia per i datori di lavoro che per i dipendenti.

- tasso d'interesse degli averi di vecchiaia nel piano del capitale del 3,25 invece che del 4 per cento.
- il rimborso della pensione transitoria passa dal 50 per cento al 65 per cento dal 1° luglio 2004 e all'80 per cento dal 1° gennaio 2005.
- rinuncia all'indennità di rincarato per i dipendenti andati in pensione dal 1° gennaio 2001.

Tuttavia, questi profondi interventi con un effetto patrimoniale pari a circa CHF 60 mio all'anno non sono sufficienti per risanare in modo duraturo la Cassa pensioni FFS in tempi prevedibili, ma servono ulteriori provvedimenti anche se sono problematici sotto l'aspetto dell'equità generazionale. La situazione odierna della Cassa pensioni va ricondotta fra l'altro al profilo di età strutturale degli assicurati: a circa 28 000 assicurati attivi, che insieme al datore di lavoro FFS sono coinvolti nel risanamento, si contrappongono circa 30 000 pensionati che per le norme di legge oggi in vigore non vi possono praticamente partecipare.

Rinuncia alla compensazione del rincarato nel 2005: per il finanziamento della compensazione del rincarato dello 0,4 per cento per i 27 660 vecchi pensionati le FFS hanno versato alla Cassa pensioni nel 2004 complessivamente CHF 32,2 mio. Per vecchi pensionati si intendono le persone per le quali il diritto alla pensione è iniziato prima del 1° gennaio 2001. Per queste persone finora il trattamento era parificato con quello dei beneficiari di pensioni della Confederazione e pertanto erano soggette a norme che non potevano essere influenzate dal Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS. Il tasso dell'indennità di rincarato veniva deciso di anno in anno dal Consiglio federale.

Nell'ambito di un decreto federale urgente, nel dicembre 2004 il Parlamento ha abrogato con una modifica di legge la norma di parità di trattamento dei vecchi pensionati FFS con i pensionati della Confederazione. In questo modo, dal 2005 tutti gli aventi diritto alla pensione della Cassa pensioni FFS possono avere parità di trattamento. Vista la situazione finanziaria dell'azienda FFS e della Cassa pensioni FFS, nel 2005 non potrà essere concessa alcuna indennità di rincarato.

La Cassa pensioni FFS resta ancora ben lontana dall'essere risanata. La Cassa ha subito nell'anno d'esercizio 2004 una perdita di CHF 200 mio e il grado di copertura della Cassa pensioni FFS alla fine 2004 si è ridotto pertanto all'83,4 per cento dall'84,9 per cento dell'anno precedente.

Soluzione in via d'elaborazione.

La situazione della Cassa pensioni FFS è in stretto rapporto con il momento del finanziamento dello scoperto della Cassa e in particolare con il fatto che ciò è avvenuto senza riserve di fluttuazione. Sono colpite da questa problematica anche le Casse pensioni della Posta e della Confederazione (Pubblica), nella misura in cui esse vennero finanziate in data successiva (per la Posta fu il 2002 e per la Pubblica ciò avvenne nella primavera del 2003).

È in quest'ottica che il Consiglio federale ha incaricato un'organizzazione di elaborare un progetto, sotto la direzione del Dipartimento Federale delle Finanze e con rappresentanti del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni nonché della Posta e delle FFS, inteso ad addivenire a soluzioni per il trattamento delle rendite dovute dalle tre casse pensioni e di presentarne il rapporto al Consiglio federale entro la fine del 2005 senza considerare il passaggio da un primato all'altro. L'eventuale sostegno della Confederazione è subordinato all'impegno di passare dall'attuale primato delle prestazioni al primato dei contributi e di eliminare le lacune di finanziamento ancora presenti nel settore assicurativo. Il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS ha prontamente reagito deliberando di passare nel 2006/2007 al primato dei contributi, in stretto accordo con le casse pensioni di Posta e Confederazione.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Personale: avanti insieme.

Le FFS perseguono una politica del personale basata sulla responsabilità. Nel 2004 l'azienda, insieme ai sindacati, ha perfezionato il contratto collettivo di lavoro e ha concluso le trattative salariali. Le ristrutturazioni sono state accompagnate da soluzioni appropriate e dall'impegno a livello sociale.

La messa in funzione di Ferrovia 2000 ha dimostrato che collaboratrici e collaboratori delle FFS erano non solo motivati, ma anche preparati. Le FFS hanno ingaggiato per tempo il personale necessario e hanno formato complessivamente circa 10 000 ferrovieri per far fronte al grande cambio d'orario e alle novità che esso avrebbe comportato.

Nel 2004 il personale in forza alle FFS è stato in media di 28 351 persone occupate a tempo pieno (comprese le società affiliate). Rispetto all'anno precedente si ha un calo dell'organico di 356 posti (-1,2%). Grazie ad aumenti di produttività è stato possibile realizzare le prestazioni supplementari prodotte dalle FFS nello scorso anno con meno personale. Il numero dei posti alle FFS e alla FFS Cargo è calato di 556 unità. Da una parte questa retrocessione del personale è dovuta all'aumento della quota di rimborso delle pensioni transitorie. Tale provvedimento volto al risanamento della Cassa pensioni FFS ha portato al verificarsi di circa 250 prepensionamenti volontari prima dell'entrata in vigore del nuovo regolamento. Anche i progetti quali l'automazione della rete ferroviaria, il riordinamento del traffico a carri completi e del trasporto bagagli nonché la centralizzazione dell'amministrazione doganale hanno avuto effetti sull'occupazione. A queste tendenze si contrappone un aumento del numero di collaboratori delle società affiliate. Tra fine 2003 e fine 2004, grazie all'impegno profuso da Cargo nel traffico merci internazionale, l'organico delle società all'estero è passato

da 52 a 170 unità. Nell'ambito dell'ampliamento della polizia ferroviaria (si veda a pagina 34), anche il numero dei collaboratori della società affiliata Securitrans è cresciuto di altre 95 unità ed è così giunto a 424 posti.

Quale azienda attiva su scala nazionale, le FFS sono un importante datore di lavoro in molte regioni del nostro Paese. Le FFS si impegnano a continuare a esercitare questo ruolo nell'ambito della loro responsabilità sia economica che sociale.

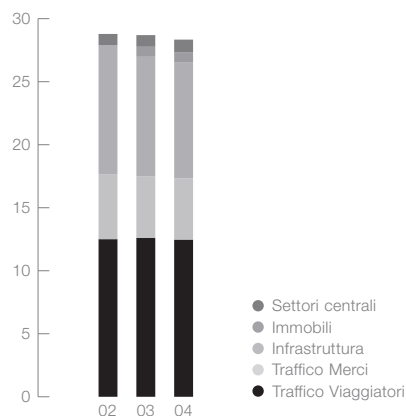
Rafforzamento della collaborazione sociale.

Evoluzione del CCL. L'intenso sviluppo economico e il necessario incremento della competitività, in particolare nel traffico merci internazionale e nel traffico viaggiatori regionale, fanno lievitare la pressione sui costi anche alle FFS e le ripercussioni si sentono anche sul personale. Ciò nonostante, insieme alle parti sociali, l'azienda è riuscita a perfezionare ulteriormente il contratto collettivo di lavoro (CCL). Con il contratto, stipulato per una validità di due anni, l'orario di lavoro settimanale passa da 39 a 40 ore con una settimana di ferie in più. Il livello del trattamento economico è stato mantenuto, nonostante l'introduzione di un nuovo sistema salariale.

Accordo nell'ambito delle trattative salariali. Benché, considerate le difficoltà economiche presenti nell'ambiente e il costante risanamento della Cassa pensioni

Evoluzione del personale per Divisioni e Settori

In migliaia d'impieghi a tempo pieno, comprese le filiali (media annua)



FFS, i negoziati non abbiano preso il via sotto buoni auspici, nell'ambito delle trattative salariali le FFS hanno trovato una soluzione unanime, d'accordo con i quattro sindacati che hanno preso parte alla stesura del contratto: invece di un aumento generale del salario, a partire dal 2005 le FFS si faranno carico anche della quota di risanamento della Cassa pensioni spettante ai collaboratori, pari all'1,5 per cento del guadagno assicurato. Per i singoli aumenti salariali le FFS mettono inoltre a disposizione l'1,25 per cento della massa salariale, corrispondente a CHF 26,5 mio.

Questi risultati dimostrano che la collaborazione sociale fra tutte le parti interessate poggia su un solido fondamento, nonostante le ovvie divergenze di opinione e di interessi.

Le FFS ottemperano alla loro responsabilità in campo sociale.

Opportunità dopo aver perso il posto di lavoro. Le FFS hanno reagito ai sempre mutevoli sviluppi e alle crescenti esigenze del mercato mettendo in atto vari interventi di ristrutturazione. Il contratto collettivo di lavoro è garanzia della stabilità necessaria di fronte al personale e ai clienti. Dal momento che i sindacati rinunciano contrattualmente agli scioperi, le FFS escludono licenziamenti dovuti a motivi aziendali. Con il programma «Chance» esse sostengono invece tutti i

collaboratori che hanno perso il posto di lavoro senza volerlo, fornendo loro assistenza nella ricerca di nuove soluzioni. Entro la fine del 2004 il numero dei collaboratori che aderivano al programma di nuovo orientamento professionale è cresciuto quasi del 60 per cento, arrivando a 354 collaboratori.

Considerato questo sensibile aumento, le FFS hanno rafforzato le attività di consulenza e le misure di qualificazione. Hanno inoltre ampliato in modo radicale le iniziative di collocamento interno del personale. Rispetto all'anno precedente, la durata di permanenza media nel programma di qualificazione è passata da 372 a 322 giorni. Nonostante la situazione tesa in cui versa il mercato del lavoro, 140 collaboratori sono riusciti a trovare una nuova soluzione. Per le iniziative di nuovo orientamento professionale le FFS hanno investito lo scorso anno CHF 25 mio.

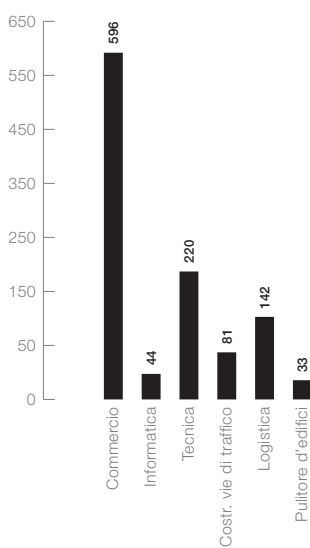
Inoltre, al programma «Chance nel cambiamento» è stato dato un fondamento più solido, in modo da fornire per tempo, ossia già prima dell'imminente perdita di lavoro, una consulenza più mirata a superiori e responsabili del personale sulle conseguenze derivanti a livello personale. In tal modo essi possono avviare a tempo debito le misure necessarie. È questo ciò che avviene, ad esempio, nel caso dell'automazione della rete ferroviaria, dove le future modifiche si intravedono già diversi anni prima della perdita effettiva del posto.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Promozione delle nuove forze, sviluppo del personale. A prescindere dal calo dell'organico a lungo termine, le FFS attribuiscono notevole importanza alla formazione degli apprendisti e per gli anni di formazione dal 2004 al 2006 hanno aumentato del 20 per cento il contingente di apprendisti nell'associazione per la formazione «Login», portandolo a 1200. Nell'anno scorso sono stati a contratto in media 1116 apprendisti e 19 persone hanno svolto un tirocinio per adulti. Con un ricco programma di formazione, le FFS formano in modo mirato i futuri quadri dirigenti. Nell'anno d'esercizio, 238 collaboratrici e collaboratori hanno preso parte a questo programma e sono stati formati per far fronte a future mansioni direttive. Oltre a questi programmi di ampliamento sistematici, le FFS propongono un'ampia offerta di perfezionamento in ambito direttivo. A tutto ciò si aggiungono numerose proposte di formazione e perfezionamento, istruzioni e corsi interni. Nel caso di aggiornamenti esterni, le FFS offrono un'assistenza mirata sotto forma di sostegno finanziario e di tempo.

1116 apprendisti, per gruppi professionali

Senza gli adulti che seguono un tirocinio
Media per il 2004



Grandi sforzi per la reintegrazione. Delle assenze di lunga durata e delle iniziative di reintegrazione si occupa anche il Management della salute in azienda (BGM), posto in essere lo scorso anno. Il suo scopo consiste nel promuovere la salute dei collaboratori, riducendo così il numero di giorni di lavoro persi. In una prima fase il Management della salute in azienda ha interconnesso tutti i posti che si occupano di tematiche correlate alla salute, quindi ha avviato un progetto pilota con cui le FFS intendono percorrere nuove strade per la reintegrazione. È stato inoltre messo a punto un «Sistema di informazioni sanitarie», al fine di utilizzare i dati in esso contenuti per formulare interventi mirati di promozione della salute.

A completamento dei continui sforzi di integrazione il service center «anyway-solutions» ha creato tre nuovi centri di produzione. Queste iniziative si basano sull'idea di impiegare i collaboratori, la cui efficienza risulta compromessa in seguito a malattia o infortunio, soprattutto in settori che intenzionalmente non siano stati scorporati o che siano stati recuperati in modo mirato. A Zurigo, ad esempio, è stata aperta una lavanderia per la pulizia degli abiti da lavoro, a Renens vicino a Losanna un'officina per la revisione di relè e nel Ticino una selleria. In questo modo 48 persone, 25 in più rispetto all'anno di esercizio precedente, sono riuscite a reinserirsi nel processo di lavoro in settori produttivi. Adeguando il businessplan, le FFS si sono accostate maggiormente alla sfida che prevede, per gli anni successivi, una gestione di questo settore con la copertura finanziaria completa.

Il progresso coniugato al femminile.

Per meglio conciliare lavoro e famiglia, l'impresa si è fatta carico di parte dei costi di assistenza per 172 collaboratrici e collaboratori. 46 bambini hanno trovato posto negli asili nido riservati dalle FFS. In nove località sparse in tutta la Svizzera le FFS mettono a disposizione dei loro collaboratori uffici di riferimento e di consulenza per problemi sociali. Più di 1500 collaboratori vi hanno fatto ricorso, soprattutto per ricevere consigli e assistenza in merito a questioni finanziarie, problemi di dipendenza o conflitti sul posto di lavoro. Per i casi di necessità finanziarie le FFS mettono a disposizione somme di denaro prelevandole dal Fondo per il personale. Il Fondo ha fornito aiuto in 279 casi, soprattutto offrendo prestiti con o senza interessi.

Negli ultimi anni la presenza delle donne alle FFS è aumentata costantemente. Ciò nonostante, con il 10,4 per cento (persone occupate a tempo pieno) ossia il 12,3 per cento (riferito alle persone) nella media annua, le donne sono ancora una presenza esigua in tutta l'azienda. Per aumentare ulteriormente la percentuale sono necessari interventi mirati. Nel 2004 ha avuto inizio per la prima volta, di propria iniziativa, una classe di formazione per macchiniste. Le FFS vogliono occupare più donne anche tra i dirigenti. Uno strumento ideato per raggiungere questo obiettivo è, oltre al reclutamento mirato, il programma di mentoring avviato nel 2004 a livello aziendale.

Ricchezza culturale. L'azienda FFS incorpora una varietà di culture diverse. Tra i collaboratori delle FFS il 72 per cento parla tedesco, il 19 per cento francese e il 9 per cento italiano. Questa distribuzione riflette, con precisione quasi assoluta, la ripartizione della popolazione svizzera per lingua. Le FFS sono un'azienda internazionale non solo dal punto di vista geografico: nell'anno hanno dato lavoro in media a 2826 (10,6%), provenienti da 66 nazioni. La ricchezza culturale arricchisce certamente le FFS, ma presuppone anche attenzione e interventi, ad esempio nella stesura in più lingue delle avvertenze di sicurezza o delle istruzioni di lavoro.

Delle assenze di lunga durata e delle iniziative di reintegrazione si occupa anche il Management della salute in azienda (BGM), posto in essere lo scorso anno. Il suo scopo consiste nel promuovere la salute dei collaboratori.

Collaboratrici e collaboratori soddisfatti.

Come nell'anno precedente, la soddisfazione del personale nel 2004 ha raggiunto 61 punti su 100 possibili. Mentre, rispetto al 2003, la soddisfazione calcolata basandosi su tre domande è aumentata in seno a Infrastruttura, Immobili e ai Settori centrali, essa ha subito un leggero calo al Traffico Viaggiatori e Mercati. La soddisfazione generale è cresciuta negli ultimi anni in quasi tutti i settori. Si è registrato un notevole miglioramento anche per quanto concerne gli argomenti: per quasi tutte le singole domande, i valori sono aumentati da uno a sei punti rispetto all'anno precedente. Infatti, un maggior numero di collaboratori e collaboratrici crede di nuovo ad un futuro ricco di successo per le FFS ed è pertanto disposto ad intensificare il proprio impegno.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Ambiente: l'impegno è pagante.

Gli interventi di carattere ambientale adottati dalle FFS sono concepiti nel lungo termine e mostrano la loro efficacia. Essi concorrono in modo positivo allo sviluppo sostenibile delle FFS. Nel 2004 i costanti impegni profusi verso l'ambiente hanno dato frutti notevoli nei settori energia, rifiuti e sostanze pericolose. È stata raggiunta una tappa importante nella riduzione dell'inquinamento fonico: la dotazione delle carrozze viaggiatori con soles dei freni fonoisolanti, fatte di materiale composito, è stata quasi conclusa nel 2004 e ora il parco delle carrozze viaggiatori è costituito per l'85,6 per cento da materiale rotabile poco rumoroso.

Nell'ambito delle considerazioni di politica ambientale, le FFS intendono mantenere il vantaggio tipico della ferrovia rispetto alla strada. Il terzo rapporto sull'ambiente, pubblicato nel novembre 2004, spiega le principali iniziative attuate nei settori energia, rumore ferroviario, rifiuti e sostanze pericolose. I progressi realizzati l'anno scorso dimostrano che gli obiettivi a lungo termine vengono raggiunti passo dopo passo.

Risparmio di energia.

Il massimo vantaggio delle FFS per quanto riguarda l'ambiente è l'elevata efficienza energetica: le ferrovie gestiscono il 28 per cento del traffico merci svizzero e il 16 per cento del traffico passeggeri. Quale contropartita, hanno bisogno solo del 4 per cento dell'energia necessaria per l'intero traffico. Nel 2004 le FFS hanno utilizzato il 75 per cento della loro energia per la circolazione dei treni, il 16 per cento per il riscaldamento, il 5 per cento per la corrente a 50 Hz (es. illuminazione, computer) e il 4 per cento per il carburante. Allo scopo di risparmiare più energia, le FFS adottano misure specifiche nei settori immobili e materiale rotabile.

Immobili. Il rinnovo delle sette stazioni più grandi con possibilità di acquisti (RailCity) ha consentito di ottimizzare in misura sostanziale il consumo dell'energia. A titolo di esempio, le superfici di vendita della stazione

di Berna vengono climatizzate sfruttando il calore residuo derivante dall'impianto di incenerimento rifiuti. Di tutta l'energia necessaria per le sette stazioni RailCity, nel 2004 solo il 10 per cento è stato ottenuto da combustibili fossili. Con altre misure di ottimizzazione messe in atto nella gestione energetica siamo riusciti, nel 2004, a realizzare notevoli risparmi. Il solo miglioramento degli impianti di illuminazione, aerazione e climatizzazione ha permesso di far risparmiare il corrispondente del consumo annuo di 180 case unifamiliari.

Meno rumore.

Il rumore è il più grande problema di carattere ambientale delle ferrovie. Per ridurre l'inquinamento fonico le FFS puntano sul risanamento dell'attuale parco di veicoli, sull'impiego di nuovo materiale rotabile meno rumoroso e su opere edili fonoassorbenti. Il grosso dell'inquinamento fonico continua a essere generato dai numerosi carri merci esteri che transitano in Svizzera.

Programma di risanamento fonico. A fine 2004, 967 carrozze viaggiatori su un totale di 1089 da risanare erano state provviste di soles dei freni fonoisolanti in materiale sintetico. Con ciò il risanamento è quasi terminato. Una piccola parte del materiale rotabile che verrà dismesso nei prossimi anni continua a circolare con soles dei freni in ghisa grigia. Ciò significa che il parco

delle carrozze viaggiatori è costituito per l'85,6 per cento da materiale rotabile a bassa rumorosità. Per quanto riguarda l'adeguamento dei carri merci, i preparativi tecnici essenziali sono praticamente conclusi. Il risanamento del parco potrà iniziare nel 2005. Nel 2004, nell'ambito del progetto di risanamento fonico FTP, le FFS hanno realizzato 9160 metri di pareti fonoassorbenti. Grazie alle misure sopra descritte è stato possibile, rispetto all'anno precedente, esentare 13 400 persone da emissioni foniche eccessive (v. grafico). Nel 2004, tramite il credito speciale accordato dalla Confederazione, sono confluiti per il risanamento fonico CHF 46,1 mio.

Migliore gestione dei rifiuti.

Le FFS si impegnano a contrastare la crescente abitudine di abbandonare rifiuti e giornali sui treni e nelle stazioni. Treni e impianti puliti rendono la ferrovia un mezzo di trasporto più attraente, migliorano il senso di sicurezza soggettivo dei viaggiatori, e contribuiscono ad arginare gli atti di vandalismo.

Raccolta di giornali vecchi. La campagna di sensibilizzazione presentata nell'ultimo rapporto sull'ambiente ha portato nel 2004 alla realizzazione di due progetti pilota tesi a ottimizzare la raccolta di giornali usati, sia sui marciapiedi che sui treni. La sistemazione di speciali contenitori sui marciapiedi verrà sospesa, in quanto la percentuale di raccolta non è tale da giustificare l'iniziativa. Dal giugno 2004 i treni a due piani della ferrovia celere di Zurigo verranno dotati di contenitori appositi per la raccolta di giornali. Entro il giugno 2005 dovrà essere possibile provvedere alla raccolta differenziata dei giornali in 115 carrozze.

Borsa per il riciclaggio dei rifiuti. Per una gestione complessiva dei rifiuti prodotti dalla manutenzione del materiale rotabile, a fine 2003 la FFS Cargo ha aderito a una borsa per il riciclaggio dei rifiuti. I vantaggi economici ed ecologici di questo sistema di smaltimento ottimizzato emergono in modo sensibile nel corso del 2004. Non solo non si danneggia l'ambiente, ma si arriva a una riduzione notevole anche dei costi di smal-

timento. La gestione centrale dei rifiuti ha permesso di aumentare il valore dei rifiuti commerciabili (metalli), di passare al trasporto su ferrovia e di ridurre i costi per lo smaltimento dei rifiuti speciali.

Riduzione delle sostanze pericolose.

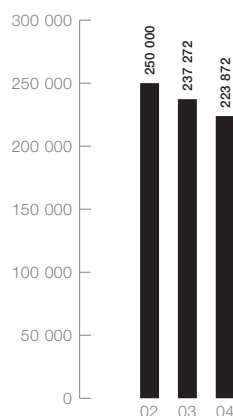
Il rilevamento e l'esame delle ubicazioni probabilmente inquinate proseguono. Si stima che i siti contaminati da risanare siano all'incirca duecento. A oggi le FFS hanno eseguito dieci risanamenti. A tal fine sono stati utilizzati accantonamenti per un ammontare di CHF 25,8 mio. Il problema dell'amianto in riferimento al materiale rotabile e agli impianti è sotto controllo. I lavori di risanamento proseguono.

Pubblicazione di un rapporto esaustivo sull'ambiente.

Ogni due anni le FFS stendono un rendiconto dettagliato delle iniziative adottate in campo ambientale. Nel novembre 2004 è stato pubblicato il terzo rapporto sull'ambiente, a disposizione in Internet (www.sbb.ch/umwelt).

Il rapporto sull'ambiente viene redatto dal Centro ferroviario per l'ambiente in collaborazione con gli incaricati per l'ambiente delle varie Divisioni e dei Settori aziendali. Il Centro ferroviario per l'ambiente fa parte del Segretariato generale ed è l'ufficio di riferimento per le questioni ambientali e di coordinamento delle attività delle FFS in materia di ambiente.

Numero di persone importunate dai rumori ferroviari



Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Sicurezza: mantenere alto il livello.

La sicurezza dei clienti e quella del personale determina e influenza l'agire quotidiano delle FFS. Il sistema di gestione intersettoriale della sicurezza garantisce un elevato livello di sicurezza. Nonostante lo standard elevato, le FFS intendono incrementare ulteriormente la sicurezza sulla base della politica di sicurezza elaborata nel 2004.

Nel 2004 non ci sono stati incidenti che hanno comportato gravi danni a persone, né per quanto riguarda i treni viaggiatori né i treni merci. Gli eventi d'esercizio, secondo i criteri dell'Unione internazionale delle Ferrovie UIC, sono lievemente aumentati sia in termini assoluti che riferiti alle tracce-chilometro: il numero degli eventi è salito da 95 a 101. Riferito alle tracce-chilometro percorse, gli infortuni sono aumentati da 0,69 a 0,71 per ogni milione di tracce-chilometro percorse. I valori raggiunti nell'anno di esercizio si sono mantenuti nella media dei due anni precedenti (si veda il grafico a pagina 62).

I risultati in dettaglio. Le più frequenti cause d'incidente sono state, con 36 eventi (anno precedente 28), le collisioni e gli urti. L'86 per cento degli eventi si è verificato in fase di manovra. Anche i deragliamenti hanno fatto registrare un aumento nell'anno d'esercizio, da 14 a 24 casi, di cui 19 si sono verificati in fase di manovra (si veda il grafico a pagina 63). Particolarmente marcato è stato l'aumento dei deragliamenti causati da comportamenti sbagliati. Per cercare di ridurre al minimo l'errore umano la Direzione delle FFS ha approvato un pacchetto di provvedimenti.

Gli infortuni causati da viaggiatori e terze persone lo scorso anno hanno fatto registrare una diminuzione da 39 a 27 casi. In linea generale sono le stesse vittime a esserne in larga misura responsabili. Le cause principali degli infortuni che si verificano vanno ascritte all'attraversamento non autorizzato dei binari, alla sosta

nell'area dei binari senza permesso, come pure al salire e allo scendere da treni in movimento. Grazie alle esaurienti misure adottate le FFS si attendono un'ulteriore attenuazione di questa problematica.

Come l'anno scorso, anche quest'anno gli infortuni accaduti nelle zone dei passaggi a livello sono calati, passando da 5 a 3 eventi. Purtroppo nei tre casi, tutti verificatisi presso passaggi a livello non custoditi, ci sono stati complessivamente sei morti. L'obiettivo perseguito prevede l'eliminazione o il risanamento, entro il 2014, degli altri passaggi a livello incustoditi presenti sulla rete FFS. Nell'anno d'esercizio sono stati risanati 52 passaggi a livello.

Migliorare la sicurezza per i collaboratori.

Anche la sicurezza di collaboratrici e collaboratori riveste un ruolo di primo piano. Con misure aziendali e campagne di sensibilizzazione ci si preoccupa di promuovere costantemente la sicurezza sul posto di lavoro.

Infortuni professionali. Lo scorso anno è stato possibile mantenere il già elevato standard di sicurezza dei collaboratori FFS, e questo nonostante il carico straordinario generato dalla messa in funzione di Ferrovia 2000. Il numero di infortuni professionali ha raggiunto il valore dell'anno precedente, pari a 4,8 per ogni 100

collaboratori L'obiettivo è quello di ottenere un'ulteriore diminuzione degli infortuni professionali.

Gli sforzi profusi nel campo della sicurezza sul lavoro hanno avuto effetti positivi anche sui premi Suva. Il 1° gennaio 2005 i premi per gli infortuni professionali sono calati di altri CHF 2,3 mio. Nell'ambito del tempo libero i premi per infortuni non professionali previsti per le FFS sono rimasti invariati, mentre gli altri settori hanno fatto registrare un aumento in tutta la Svizzera.

Nonostante il forte impegno nella lotta agli infortuni professionali, lo scorso anno sono stati purtroppo registrati nel settore dei lavori sei infortuni con conseguenze mortali. La direzione aziendale ha reagito prontamente. Con lo «Sforzo per più sicurezza» – un programma che coinvolge l'intera azienda e che comprende diversi mirati provvedimenti nei vari settori, s'intende aumentare la sicurezza sul lavoro delle collaboratrici e dei collaboratori. L'obiettivo è di ridurre del 10 per cento gli infortuni professionali nell'anno in corso e di dimezzarli entro il 2008.

Sistema di gestione del rischio e politica della sicurezza.

Con un sistema di gestione intersettoriale della sicurezza (SMS) le FFS si preoccupano di mantenerne alto il livello predisposto per i clienti e il personale. Il sistema SMS contiene regole e descrizioni di processi e disciplina le responsabilità al fine di garantire la sicurezza. Nel 2004 il sistema SMS è stato per la prima volta sottoposto a verifica da parte dell'Ufficio federale dei trasporti in qualità di autorità di sorveglianza federale. Non sono stati riscontrati punti deboli né l'autorità ha emanato raccomandazioni particolari. Nonostante il già elevato livello della sicurezza, le FFS intendono migliorarlo ulteriormente. Le FFS riconoscono i seguenti principi in materia di sicurezza:

Elevato standard di sicurezza che pone al centro la persona. Con una gestione intersettoriale della sicurezza le FFS provvedono a mantenere in tutta l'azienda l'elevato standard di sicurezza raggiunto. Il livello di sicurezza corrisponde alle norme prescritte dalla Confederazione quale proprietaria delle FFS. Il livello verrà

ulteriormente migliorato se ciò sarà indicato da prospettive etiche, sociali, giuridiche ed economiche. Gestendo con responsabilità i rischi per la sicurezza, si consolida ulteriormente la fiducia che clienti, collaboratori e autorità ripongono nelle FFS e si contribuisce in misura sensibile a migliorare il successo dell'azienda.

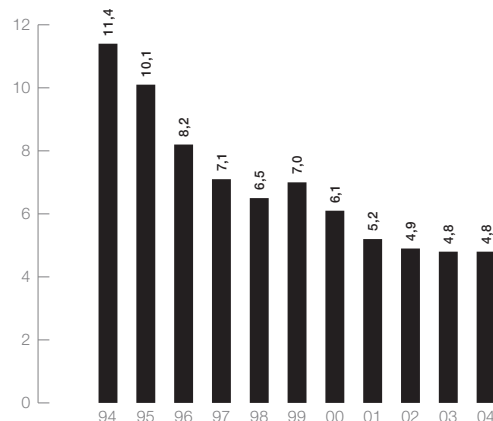
Cultura della sicurezza. Le FFS fanno propria una cultura improntata alla sicurezza, che sostenga nel tempo il livello di sicurezza ambito. Al centro di questa cultura si colloca il principio delle FFS secondo cui ogni collaboratrice e ciascun collaboratore è corresponsabile della sicurezza. Tutti i collaboratori, in particolare i quadri dirigenti, rappresentano un modello di comportamento sicuro.

Comunicazione per la sicurezza. Le FFS promuovono, al loro interno e verso l'esterno, un dialogo aperto in materia di sicurezza.

Gestione dei rischi residui. Non essendo possibile garantire, nemmeno nell'esercizio ferroviario, la completa sicurezza rispetto ai danni, le FFS si concentrano su quelle misure di contenimento del rischio che presentano un ottimo rapporto costi/vantaggi. Si garantisce così il mantenimento e, se necessario, il miglioramento del livello di sicurezza con costi contenuti, conservando al tempo stesso il maggior numero possibile di risorse utili per contenere eventuali rischi aggiunti.

Sicurezza sul lavoro¹

Infortuni sul lavoro/100 collaboratori



¹ FFS SA e FFS Cargo SA

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Informazione sui rischi: controllo e sorveglianza sistematici.

Le FFS gestiscono centralmente un sistema di management dei rischi. Orientato in assoluta conformità alle necessità del Consiglio d'amministrazione e della Direzione aziendale, e coordinato con la pianificazione strategica dell'azienda, questo sistema di management dei rischi ha lo scopo precipuo di conseguire un'acquisizione completa e sistematica dei rischi al fine di consentirne la valutazione, il controllo e la sorveglianza.

Processo di management dei rischi. Due volte all'anno il segretario generale esegue, con tutti i membri della direzione aziendale e con i singoli risk-owner, una valutazione standardizzata dei rischi. Sulla scorta dei risultati conseguiti con queste singole interviste, la Direzione aziendale FFS procede, a porte chiuse, a una

stima collettiva della situazione attuale in cui si trovano le FFS in fatto di rischi. In seguito al pronunciamento, essa invia al Consiglio d'amministrazione un Corporate Risk Report in cui lo informa dell'esposizione delle FFS al rischio, del grado di attuazione degli interventi decisi e di eventuali necessità aggiuntive.

Processo di management dei rischi delle FFS



Elementi fondamentali del management dei rischi.

Scenario e tipi di rischi. I singoli rischi determinanti in ambiente tecnico, economico, sociale e politico nonché nei processi interni delle FFS sono stati ricapitolati in 27 tipologie di rischio. Questi tipi di rischio sono a loro volta abbinabili ai sei ambiti di rischio:

- Gestione e organizzazione
- Processi gestionali
- Finanze
- Human Resources
- Tecnologia e IT
- Ambiente.

Matrice di valutazione del rischio. La matrice di valutazione del rischio funge da criterio di valutazione del rischio e da indicatore utile per desumere la necessità di interventi. È stata creata facendo riferimento alla norma europea CENELEC EN 50126 e comprende 4 categorie di entità del danno e 6 categorie di probabilità di rischio. Per tutte le esposizioni al rischio considerate elevate, la direzione aziendale stabilisce imperativamente misure di controllo a breve o medio termine.

Matrice di valutazione del rischio

Probabilità	Entità del danno			
	marginale	merita attenzione	critica	pericolosa
frequente	medio	alto	alto	alto
probabile	basso	medio	alto	alto
occasionale	basso	medio	medio	alto
raro	trascurabile	basso	medio	medio
improbabile	trascurabile	trascurabile	basso	basso
inconcepibile	trascurabile	trascurabile	trascurabile	trascurabile

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Mercati	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Corporate Governance: responsabilità e trasparenza.

La fiducia riposta nella politica aziendale delle FFS è influenzata fra l'altro da una gestione e da un controllo aziendali responsabili, trasparenti, volti a una durevole crescita del valore aziendale e sintonizzati sugli obiettivi del proprietario. Una buona Corporate Governance è dunque la base per i nostri processi decisionali e di controllo.

Introduzione.

Le FFS si preoccupano di salvaguardare gli interessi dei vari gruppi che adducono diritti, vale a dire la Confederazione, quale unica azionista, i clienti, le collaboratrici e i collaboratori, i partner commerciali, l'opinione pubblica e il mondo politico.

Negli scorsi anni, la struttura dirigenziale e organizzativa delle FFS è stata sistematicamente adeguata ai cambiamenti sopravvenuti nel contesto aziendale. Il Consiglio di amministrazione assume così, con cognizione di causa, le responsabilità che gli spettano al cospetto del mondo politico, della società e dell'economia.

Con una comunicazione aperta e circostanziata, le FFS intendono esaudire le giuste aspettative e adempiere le necessità di una maggiore trasparenza e di un'informazione più vasta che spettano ai gruppi che vantano diritti. Il presente rapporto relativo alla Corporate Governance ne è l'ovvia espressione. Benché le FFS non siano una società aperta al pubblico, la relazione è conforme alle direttive emanate dalla borsa svizzera riguardo alle informazioni sulla Corporate Governance. Si garantisce in tal modo una relazione uniforme, confrontabile e orientata al futuro.

In considerazione delle peculiarità delle FFS, sono tuttavia stati apportati certi adeguamenti. Si fa congruo riferimento a punti descritti in modo particolareggiato nel rapporto di gestione.

Forma giuridica delle FFS.

L'azienda «Ferrovie federali svizzere FFS» è una società anonima di diritto pubblico la cui attività è disciplinata da una legge speciale, secondo le norme contemplate nella Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS) del 20 marzo 1998. La LFFS definisce lo scopo, certi principi aziendali propri delle FFS e prevede norme di diritto speciale per la cerchia degli azionisti, l'organizzazione, l'assunzione del personale e la contabilità. Nella LFFS c'è, alla fine, anche la base legale per la convenzione sulle prestazioni e per l'ambito dei pagamenti per l'infrastruttura FFS.

Qualora la LFFS non preveda deroghe vigono per le FFS, conformemente al senso, le prescrizioni contemplate nel codice delle obbligazioni concernenti la società anonima.

Benché le FFS non siano una società aperta al pubblico, la relazione è conforme alle direttive emanate dalla borsa svizzera riguardo alle informazioni sulla Corporate Governance. Si garantisce in tal modo una relazione uniforme, confrontabile e orientata al futuro.

Struttura del gruppo aziendale e azionariato.

Struttura del gruppo. L'organigramma delle FFS è rappresentato sul risvolto di copertina.

La società FFS Cargo SA, consociata al 100 per cento, è una persona giuridica autonoma, gestita però come se fosse una divisione. Le tre divisioni, i settori centrali assieme e, dal 1° gennaio 2003, anche il settore aziendale Immobili, tengono conti propri, presentati conformemente alle raccomandazioni Swiss GAAP FER. Non è previsto il passaggio agli IFRS.

Le società del gruppo e associate, appartenenti alla cerchia di consolidamento delle FFS, sono elencate in un quadro dettagliato, alle pagine 132 e 133. Si tratta, senza alcuna eccezione, di società non quotate in borsa, rette dal diritto privato.

Le divisioni e i settori gerenti sono responsabili delle società loro attribuite e le gestiscono nel rispetto delle norme vigenti a livello di tutto il gruppo. Le società affiliate totalmente consolidate sono gestite direttamente, ad eccezione di AlpTransit Gotthard SA, mentre le altre lo sono mediante la rappresentanza delle FFS nei vari consigli di amministrazione e nelle assemblee generali. I rappresentanti delle FFS in seno ai consigli di amministrazione delle società del gruppo e delle partecipazioni sono designati dal consiglio di amministrazione delle FFS.

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

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

Struttura del capitale. Il capitale azionario, di CHF 9 mia, è suddiviso in 180 mio di azioni nominative, ciascuna con un valore nominale di CHF 50. Le azioni sono completamente liberate. Non esiste nessun capitale approvato o condizionato, nessun certificato di partecipazione o di godimento, nessun prestito convertibile e nemmeno nessuna opzione. Questa struttura del capitale è rimasta immutata dalla trasformazione delle FFS in società anonima, avvenuta il 1° gennaio 1999. Ogni azione dà diritto a un voto espresso nell'assemblea generale. Non sono previsti limiti di cessione né per legge né per statuto.

Prefazione 20
Ferrovia 2000 24
Traffico Viaggiatori 28
Traffico Mercati 36
Infrastruttura 44
Immobili 52
Strategia/regg. degli obiettivi 60
Prestazioni dei poteri pubblici 64
Cassa pensioni 66
Personale/ambito sociale 68
Ambiente/sviluppo durevole 72
Sicurezza 74
Informazione sui rischi 76
Corporate Governance 78
Cronaca 88
Sguardo rivolto al futuro 92
Rapporto finanziario 93



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

Consiglio di amministrazione.

Membri del Consiglio di amministrazione. Il Consiglio di amministrazione è composto dei seguenti membri:

[1] **Thierry Lalive d'Epinay** (1944, CH)

Presidente del Consiglio di amministrazione dal 1999, ing. dipl. PF, dott. sc. tecn., partner esecutivo della ditta di consulenze aziendali HPO AG, Freienbach/SZ. Dirige il gruppo di lavoro Rimunerazione/Nomina ed è membro di tutti gli altri gruppi di lavoro del Consiglio di amministrazione.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: HPO AG, Freienbach, presidente | von Roll AG, Gerlafingen | Océ (Schweiz) AG, Zurigo/Glattbrugg | Fondazione Hoffnung für Menschen in Not, Murten, consiglio di fondazione.

[2] **Ulrich Sinzig** (1943, CH)

Membro dal 1° gennaio 1999, vicepresidente dal 1° gennaio 2002, avvocato, direttore della Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal. È a capo del gruppo di lavoro Infrastruttura ed è membro di quello per il Traffico Viaggiatori.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Schweiz Tourismus, Zurigo, vicepresidente | BKW FMB Energie AG, Berna | Alpar, Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Berna | Unione internazionale dei trasporti pubblici (UITP), vicepresidente.

[3] **Hans Bieri** (1953, CH, rappresentante del personale)

Membro dal 1° gennaio 1999, elettromeccanico, segretario federativo del Sindacato del personale dei trasporti (SEV). Membro dei gruppi di lavoro Personale e Traffico Merci. Membro socialista del Parlamento cantonale bernese.

[4] **Hanspeter Brändli** (1938, CH)

Membro dal 1° gennaio 1999, dott. fisico dipl. PF, partner esecutivo della Top Fifty AG, Zugo. Dirige il gruppo di lavoro Traffico Merci ed è membro di quello Rimunerazione/Nomina.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Power-One Inc., Camarillo (California), membro del Board of Directors | Power-One AG, Uster (affiliata alla Power-One), presidente | ERO-Holding AG, Olten, vicepresidente | Top Fifty AG, Zugo | Kunsteisbahn Zug AG, Zugo.

[5] **Mario Fontana** (1946, CH)

Membro dal 1° gennaio 1999, ing. dipl., Master of Science in Industrial Engineering. Presiede al gruppo di lavoro Informatica e fa parte del gruppo di lavoro Immobili.

Mandati in consigli di amministrazione: Leica Geosystems AG, Heerbrugg, presidente | Swissquote Holding AG, Gland, presidente | Amazys Holding AG, Regensdorf, presidente | Inficon, Bad Ragaz | Sulzer AG, Winterthur | Büro Furrer, Dietikon.

[6] **Yvette Jaggi** (1941, CH, rappresentante del personale)

Fa parte del Consiglio di amministrazione dal 1° gennaio 1999, è dottore in scienze politiche e presidente della Fondazione culturale svizzera Pro Helvetia, professoressa all'Università di Losanna. È a capo del gruppo di lavoro Immobili e fa parte del gruppo di lavoro Rimunerazione/Nomina.

[7] **Paul E. Otth** (1943, CH)

Membro dal 1° gennaio 1999, revisore dei conti dipl. Dirige il gruppo di lavoro Finanze/Audit ed è membro del gruppo di lavoro per il Traffico Merci.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Ascom Holding AG, Berna, vicepresidente | EAO Holding AG, Olten, presidente | Inficon Holding AG, Bad Ragaz, presidente | Swissquote Holding AG, Gland.

[8] **Paul Reutlinger** (1943, CH)

Membro dal 1° gennaio 1999, consulente aziendale. Presiede ai gruppi di lavoro Personale e Traffico Viaggiatori.

Mandati in consigli di amministrazione: Edipresse Groupe, Losanna | Büro Schoch, Winterthur | Nagra Public Access, Zugo, presidente | SkiData, Gartenau (A), presidente | Seehotel Feldbach, Steckborn, presidente.

[9] **Olivier Steimer** (1955, CH)

Membro dal 12 giugno 2003, lic. iur. (Università di Losanna), International Banking School a New York. Membro dei gruppi di lavoro Finanze/Audit e Infrastruttura.

Mandati in consigli di amministrazione: Banque Cantonale Vaudoise, presidente | Fondation Pro Aventico, Avenches, consiglio di fondazione.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Altre attività e legami d'interesse. I membri del Consiglio di amministrazione e della Direzione aziendale dichiarano gli interessi ai quali sono legati durante inchieste che si tengono a intervalli regolari. Una speciale commissione, istituita dal Consiglio di amministrazione e composta dai signori Hanspeter Brändli e Olivier Steimer, vigila affinché gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di riconsuazione siano rispettate.

Altre attività esercitate in consessi dirigenziali e di sorveglianza, come pure le cariche politiche rivestite, sono elencate per i singoli membri del Consiglio di amministrazione. I membri del Consiglio di amministrazione non possono svolgere nessuna funzione esecutiva all'interno delle FFS.

Interferenze reciproche. Non ci sono reciproci scambi di presenze nel Consiglio di amministrazione delle FFS e in un'altra società (interferenze reciproche).

Nomina e durata della carica.

Il Consiglio di amministrazione e il suo presidente sono nominati dall'Assemblea generale per ricoprire una carica della durata di quattro anni. Essi possono venire rieletti per altre due volte al massimo. L'incarico termina il più tardi al raggiungimento del 70° anno d'età.

Il Consiglio di amministrazione è stato nominato dal Consiglio federale nell'ambito del rinnovo in toto cui si è proceduto durante l'assemblea generale del 2003. Si ha l'intenzione di procedere al rinnovo scaglionato del Consiglio di amministrazione.

Organizzazione interna. Il presidente del Consiglio di amministrazione è nominato dall'Assemblea generale. Per il resto, il Consiglio di amministrazione si organizza da sé, scegliendo tra i suoi componenti il vicepresidente, i preposti ai gruppi di lavoro attivi al suo interno e le persone che li comporranno. Il Consiglio di amministrazione designa un segretario che non è membro del Consiglio.

Le decisioni vengono sempre prese dal Consiglio di amministrazione in corpore. Allo scopo di preparare le sue risoluzioni e per approfondire questioni strategiche e particolari progetti, il Consiglio di amministrazione ha formato gruppi di lavoro permanenti che si occupano dei seguenti campi d'attività:

- Traffico Viaggiatori
- Traffico Merci
- Infrastruttura
- Personale
- Finanze/Audit
- Immobili
- Informatica
- Rimunerazione/Nomina.

Per norma, i gruppi di lavoro constano di due, al massimo di tre membri del Consiglio di amministrazione. Il presidente del Consiglio di amministrazione è rappresentato in tutti i gruppi di lavoro. Il presidente della Direzione aziendale e il capo della Divisione o del Settore che gestisce gli affari in questione sono solitamente presenti alle sedute. Per ogni sessione dei gruppi di lavoro viene steso un verbale che sarà consegnato a ciascun membro del Consiglio di amministrazione. Qualora in seno a tutto il Consiglio di amministrazione ci si occupi di problematiche che sono già state trattate all'interno di un gruppo di lavoro, chi ha diretto il gruppo di lavoro in questione esprimerà le raccomandazioni che ritiene opportuno di fare.

Nell'anno d'esercizio 2004, il Consiglio di amministrazione ha avuto dieci sedute ordinarie. Inoltre si sono riuniti i singoli gruppi di lavoro, a dipendenza del tema da dibattere. Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio di amministrazione sono stabiliti dal presidente del Consiglio di amministrazione su proposta della Direzione aziendale, mentre quelli pertinenti ai vari gruppi di lavoro sono fissati da chi dirige il gruppo di volta in volta interessato, di comune accordo con il capo della Divisione o del Settore coinvolto. Ogni membro del Consiglio di amministrazione può proporre l'inclusione di argomenti.

Per principio, il presidente della Direzione aziendale partecipa alle sedute del Consiglio di amministrazione, rimanendovi sino alla fine. I capi delle Divisioni e

dei Settori che si occupano degli affari di cui si deve discutere, se ne fanno personalmente portavoce. Il Consiglio di amministrazione può, se necessario, coinvolgere altre persone appartenenti ai quadri direttivi, o specialisti del ramo.

Una volta all'anno il Consiglio di amministrazione valuta le prestazioni fornite dai membri della Direzione aziendale. Il Consiglio di amministrazione e i singoli gruppi di lavoro valutano pure regolarmente e in piena autonomia il proprio operato.

Competenze disciplinate fra il Consiglio di amministrazione e la Direzione aziendale.

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

Strumenti informativi e di controllo nei confronti della Direzione aziendale. Il Consiglio di amministrazione ha posto in essere un sistema integrato di pianificazione e di reporting che dispone principalmente degli strumenti seguenti, atti a controllare la gestione aziendale:

- reporting mensile: resoconto standardizzato, verbale e scritto, da presentare alle sedute del Consiglio di amministrazione, concernente i risultati conseguiti dall'intera azienda, dalle Divisioni e dai Settori;
- budget e pianificazione a medio termine;
- forecast sul raggiungimento delle norme budgetarie (regolarmente aggiornato nel corso dell'anno d'esercizio);
- conto annuale;
- rapporto semestrale e rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi che la Confederazione si è posta, in quanto proprietaria;
- piano annuale per la revisione interna;

Durante inchieste svolte a intervalli regolari, una speciale commissione istituita dal Consiglio di amministrazione vigila affinché i legami d'interesse vengano dichiarati, possibili collisioni evidenziate per tempo e le norme di ricusazione siano rispettate.

- rapporti stesi dai servizi di revisione interni ed esterni e Management Letter del servizio esterno di revisione;
- sistema di management dei rischi e risk reports regolari;
- rendiconto annuo sulle società alle quali il gruppo FFS partecipa;
- rapporto annuo concernente la sicurezza.

Il gruppo di lavoro Finanze/Audit si forma, per incarico del Consiglio di amministrazione, un proprio giudizio al riguardo della revisione esterna e interna e della sua efficacia. Esso approva il piano annuo di revisione interna e controlla che la Direzione aziendale attui le misure proposte nel Management Letter e nei rapporti di revisione. Valuta inoltre la funzionalità del sistema di controllo interno, coinvolgendo il Management dei rischi e si fa un'idea di come le norme vengono adempite («compliance»). Il gruppo di lavoro sorveglia l'intero sistema dei rapporti d'economia finanziaria proponendo eventualmente, al Consiglio di amministrazione, le misure necessarie.

La revisione interna fa da supporto al Consiglio di amministrazione e coadiuva il gruppo di lavoro Finanze/Audit nell'adempimento degli obblighi di vigilanza e di controllo che loro competono. Da un punto di vista organizzativo essa è stata attribuita al presidente della Direzione aziendale, pur essendo soggetta alla supervisione del gruppo di lavoro.

Prefazione 20
Ferrovia 2000 24
Traffico Viaggiatori 28
Traffico Merci 36
Infrastruttura 44
Immobili 52
Strategia/regg. degli obiettivi 60
Prestazioni dei poteri pubblici 64
Cassa pensioni 66
Personale/ambito sociale 68
Ambiente/sviluppo durevole 72
Sicurezza 74
Informazione sui rischi 76
Corporate Governance 78
Cronaca 89
Sguardo rivolto al futuro 92
Rapporto finanziario 93



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]

Direzione aziendale.

Membri della Direzione aziendale. La Direzione aziendale delle FFS si compone dei seguenti membri:

[1] **Benedikt Weibel** (1946, CH)

Dirigente operativo dal 1993, prima in qualità di Presidente della Direzione generale dell'allora regia federale FFS, dal 1999 quale Presidente della Direzione aziendale, dott. rer. pol. Alle FFS dal 1978, fra l'altro come segretario generale, direttore Marketing Traffico viaggiatori e capo del Dipartimento del Traffico. Presidente della Union Internationale des Chemins de fer (UIC), Parigi | Consiglio di amministrazione della SNCF, Parigi.

[2] **Paul Blumenthal** (1955, CH)

Capo della Divisione Viaggiatori (dal 1999), lic. rer. pol. Alle FFS dal 1981, prima come giovane laureato, poi quale collaboratore allo Stato Maggiore di Marketing e, dal 1993, capo della Divisione Traffico Viaggiatori.

[3] **Daniel Nordmann** (1955, CH)

Membro della Direzione aziendale dal 1999, prima come capo Personale e, dal 2001, quale capo della Divisione Merci (FFS Cargo SA), dipl. HAP in psicologia (istituto superiore di psicologia applicata). Alle FFS dal 1998. È stato prima segretario di concetto dell'Unione sindacale svizzera (SGB).

[4] **Claude Alain Dulex** (1949, CH)

Capo Corporate Finance e Controlling (dal 2000), dott. oec. publ. Alle FFS dal marzo 2000. Attivo dapprima in qualità di Corporate Finance Officer (CFO) al gruppo Knorr-CPC, Siegfried, e alla Novartis Corporation con sede a New York.

[5] **Hannes Wittwer** (1958, CH)

Capo Personale (dal 2002) insegnante di scuola media phil. I. Alle FFS dal 1989, fra l'altro quale sostituto del dirigente del Centro di formazione a Löwenberg, capo del Settore aziendale Traffico Viaggiatori Internazionale, capo Personale Traffico Viaggiatori e capo Produzione Traffico Viaggiatori.

[6] **Hansjörg Hess** (1951, CH)

Entrato alle FFS il 1.6.2004, ha assunto la funzione di capo Infrastruttura il 1° agosto 2004. Dipl. Ing. El PF. Dal 1978 ha svolto funzioni direttive nei settori dell'elettrotecnica, della tecnica delle comunicazioni e per la segnaletica ferroviaria nell'azienda Siemens in Svizzera e all'estero. Da ultimo è stato presidente della Rail Automation a Braunschweig (D).

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Capo Infrastruttura dal 1° gennaio al 31 luglio 2004. Lic. rer. pol. Alle FFS dal 1978, fra l'altro come direttore Marketing Viaggiatori (1990); dal 1993 segretario generale, nominato nel 1997 direttore «Management Infrastruttura» e, dal gennaio 2001, capo Management Services alla FFS Cargo. Dal 1° agosto 2004 è Chief Operating Officer della Divisione Infrastruttura.

A seconda delle funzioni da loro svolte, i membri della Direzione aziendale sono attivi nei Consigli di amministrazione di varie società affiliate o consociate alle FFS. Le altre attività espletate in consessi dirigenziali e di sorveglianza sono elencate al riguardo dei singoli membri della Direzione aziendale.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Organizzazione e compiti della Direzione aziendale. La Direzione aziendale è composta dal presidente, dai capi delle Divisioni Viaggiatori, Merci, Infrastruttura e per i Settori centrali Personale e Corporate Finance e Controlling. Il presidente della Direzione aziendale ne è alla testa ed è responsabile, al cospetto del Consiglio di amministrazione, del successo aziendale in ogni campo d'attività. I membri della Direzione aziendale dipendono da lui.

La Direzione aziendale gestisce tutti gli affari delle FFS, a patto che essi non siano di competenza del Consiglio di amministrazione in forza del regolamento sulla struttura organizzativa interna. Dal canto suo la Direzione aziendale ha attribuito alle Divisioni e ai Settori, tramite il regolamento per gli affari e le competenze (GZO), una parte dei compiti di sua spettanza.

La Direzione aziendale si riunisce per norma ogni settimana. Partecipano alle sue sedute, sempre con voto consultivo, il segretario generale, il capo del Settore centrale Informatica e quello di Comunicazione. Se necessario saranno interpellate altre persone con funzioni direttive e specialiste del ramo. La Direzione aziendale risolve consensualmente. Se non si addivene a un'intesa, ne sarà il presidente a decidere.

Le FFS e le loro società consociate non hanno concluso con terzi nessun contratto di management.

Indennità.

Procedura per stabilire le indennità e la loro consistenza. Il Consiglio di amministrazione ha stabilito l'indennità da corrispondere ai suoi membri. Essa consta di un'indennità fissa basata su un'occupazione media in giorni durante l'arco dell'anno e di un forfait per le spese. A ciascun componente del Consiglio di amministrazione è inoltre consegnato un abbonamento generale di 1ª classe rilasciato dalle Imprese svizzere di trasporto.

L'indennità versata ai membri della Direzione aziendale si articola in un salario di base fisso, una componente salariale variabile, dipendente dalle prestazioni (bonus), e in 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.

Il gruppo di lavoro Rimunerazione presenta annualmente al Consiglio di amministrazione una proposta su come impostare il bonus, definire i criteri, e sulla scala da applicare. Contemporaneamente il Consiglio di amministrazione approva i raggiungimenti degli obiettivi che giustificano i bonus da corrispondere per l'esercizio dell'anno precedente.

Indennità corrisposte ai membri di organi in carica. In virtù dell'Ordinanza sui salari corrisposti ai quadri entrata in vigore il 1° febbraio 2004, le indennità sono state suddivise come segue:

per l'anno d'esercizio 2004, ai membri del Consiglio di amministrazione (compreso il presidente del Consiglio di amministrazione) è stata versata complessivamente un'indennità di CHF 850 400 (l'anno precedente fu di CHF 856 000), di cui fissi pari a CHF 760 000 (l'anno prima assommò a CHF 765 000), mentre le spese forfettarie furono di CHF 90 400 (nel 2003: CHF 91 000). L'indennità fissa corrisposta al presidente del Consiglio di amministrazione ammontò a CHF 250 000 (l'anno prima assommò a CHF 250 000), mentre le spese forfettarie furono di CHF 30 000 (nel 2003: CHF 30 000).

L'indennità complessiva pagata ai membri della Direzione aziendale (compreso il presidente della Direzione aziendale) assommò a CHF 3 140 000 (l'anno prima CHF 3 060 000), di cui somma fissa CHF 2 100 000 (l'anno prima CHF 2 100 000) per il salario base, componente salariale variabile CHF 1 040 000 (l'anno prima CHF 960 000). Furono inoltre pagate spese forfettarie pari a CHF 109 000 (l'anno prima CHF 109 000) e la somma unica depositata sull'avere alla Cassa pensioni ammontò a CHF 125 000 (l'anno prima fu di CHF 150 000).

L'indennità versata al presidente della Direzione aziendale ammontò a CHF 600 000 (CHF 550 000 nel 2003), di cui CHF 400 000 (l'anno prima CHF 400 000) di salario base, componente salariale variabile CHF 200 000 (l'anno prima CHF 150 000); le spese forfettarie si elevarono a CHF 24 000 (furono di CHF 24 000 l'anno precedente) e la somma annua unica depositata sul suo avere alla Cassa pensioni ammontò a CHF 25 000 (mentre nel 2003 fu di CHF 25 000).

Indennità corrisposte agli ex membri di organi. Ai membri del Consiglio di amministrazione viene consegnato, durante i 4 anni susseguenti alla loro partenza, un abbonamento generale di 1^a classe per le imprese di trasporto pubbliche.

Agli ex membri di organi sono stati corrisposti nell'anno d'esercizio compensi pari a CHF 547'000.

Per il resto, per i membri del Consiglio di Amministrazione o della Direzione aziendale usciti precedentemente non sono state pagate indennità nel corso dell'anno d'esercizio.

Attribuzione delle azioni, possesso delle azioni, opzioni. La Confederazione possiede l'intero pacchetto azionario. Non è previsto nessun piano di partecipazione azionaria o di opzione.

Altri onorari e abbuoni, prestiti accordati. I membri del Consiglio di amministrazione e della Direzione aziendale non hanno ricevuto nessun onorario o altre indennità per ulteriori servizi prestati alle FFS o a una società consociata al gruppo, né tanto meno sono stati loro concessi prestiti, anticipi o crediti.

Altre prestazioni accessorie, altri abbuoni e altre condizioni contrattuali. In aggiunta alle spese forfetarie non vengono corrisposte altre prestazioni accessorie o versati altri abbuoni né per il Consiglio di amministrazione, né per la Direzione aziendale. Riguardo al genere e all'entità dei piani di previdenza e alla partecipazione sia del datore di lavoro, sia del prestatore d'opera, la Direzione aziendale delle FFS gode delle stesse condizioni concesse al personale giusta il regolamento della Cassa pensioni. I termini di disdetta sono di 12 mesi. Non è prevista nessuna indennità di buonuscita.

Massime indennità complessive. Le indennità per il presidente del Consiglio di amministrazione e l'indennità erogata al presidente della Direzione aziendale corrispondono sempre alla somma massima delle indennità pagate di volta in volta nei vari consessi.

Diritti di partecipazione degli azionisti, Rapporti con la Confederazione.

Condotta impresa alle FFS. All'Assemblea generale sono conferiti i poteri in ossequio alle norme stabilite nel codice delle obbligazioni. Finché sarà la Confederazione a possedere l'intero pacchetto azionario, il Consiglio federale assumerà le competenze che sono proprie dell'Assemblea generale (art. 10, cpv. 2 della LFFS). Dal canto suo, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e il Dipartimento federale delle finanze (DFF) di esercitare i diritti spettanti agli azionisti.

Gestendo le FFS, la Confederazione si limita a considerare le norme politiche e finanziarie. All'uopo, essa dispone dei seguenti strumenti direttivi:

- convenzione sulle prestazioni: il Consiglio federale concorda con le FFS di volta in volta, per la durata di quattro anni, una convenzione sulle prestazioni, facendola approvare dalle Camere federali;
- ambito dei pagamenti: l'Assemblea federale decide l'ammontare dei pagamenti da effettuare all'Infrastruttura per lo stesso arco di tempo, conformandone l'entità ai disposti della convenzione sulle prestazioni;
- strategia adottata dal proprietario: in forza della convenzione sulle prestazioni, e per il medesimo lasso di tempo, il Consiglio federale rende noti gli obiettivi strategici riguardo alle FFS, precedentemente elaborati con il Consiglio di amministrazione;
- rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici: approvazione del Consiglio federale.
- budget: approvazione del Consiglio federale (art. 18, cpv. 2 della LFFS)
- rapporto di gestione, conto annuo e del gruppo aziendale, utilizzazione dell'utile: approvazione rilasciata dal Consiglio federale (art. 17, cpv. 2 della LFFS) e concessa dall'Assemblea generale;
- nomina o non rielezione del Consiglio di amministrazione;
- alleggerimento del carico di lavoro cui il Consiglio di amministrazione è sottoposto.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/ragg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

A intervalli regolari avvengono colloqui da un lato fra i Dipartimenti DATEC, DFF e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e, dall'altro, con il presidente del Consiglio di amministrazione e il presidente della Direzione generale. Durante questi abboccamenti si discute dei rapporti sul conseguimento degli obiettivi strategici voluti dalla Confederazione, esaminandone i particolari, vengono soddisfatte ulteriori esigenze concernenti l'informazione e dati in generale ragguagli nel merito di progetti pianificati o in corso, di grande importanza strategica o di alta valenza politica.

Prestazioni finanziarie della Confederazione. La Confederazione chiede servizi alle FFS per mantenere e sviluppare l'infrastruttura e mette a disposizione i mezzi necessari, in un quadro di pagamenti limitato a un quadriennio. Essa ordina inoltre prestazioni per il traffico merci combinato e, con i Cantoni, servizi da prestare nell'ambito del traffico regionale dei viaggiatori, indennizzando le FFS per i costi scoperti in base ai conti di pianificazione (maggiori informazioni alle pagine 64 + 97). In virtù della legge sul controllo delle finanze, l'ufficio federale a ciò preposto ha il diritto di effettuare verifiche presso le FFS e in particolare di sorvegliare l'utilizzazione dei mezzi finanziari. L'UFT, quale autorità di sorveglianza, si accerta che il conto annuo e il bilancio delle FFS siano conformi alla legislazione vigente per le ferrovie (art. 70 della legge sulle ferrovie).

Ufficio di revisione.

Durata del mandato e della carica conferita al revisore. L'Assemblea generale sceglie di volta in volta, per il periodo di un anno, l'ufficio di revisione e il controllore dei conti tenuti dal gruppo aziendale. È da quando la FFS SA è stata creata, ossia dal 1° gennaio 1999, che Ernst & Young a Berna assume codesta funzione. Per norma, Ernst & Young funge da ufficio di revisione anche per le società consociate del gruppo. Il revisore preposto è dal 2001 responsabile per le FFS.

Incarichi e onorari. L'incarico di base contempla l'esame delle singole chiusure contabili della FFS SA, di FFS Cargo SA e il controllo dei conti del gruppo. Sono state sottoposte ad esami anche società del gruppo. Inoltre è stato effettuato un review della chiusura intermedia e altri compiti di verifica diretta. Nell'anno d'esercizio 2004 venne fatturato per questa bisogna un onorario di CHF 1 644 000. Per le mansioni di consulenza attinenti alla contabilità, alle imposte, all'organizzazione e al management, è stato inoltre corrisposto alla Ernst & Young un onorario di CHF 758 000.

In forza della decisione presa dal gruppo di lavoro Finanze/Audit, tutti gli incarichi che si prevede di affidare all'ufficio di revisione esterno vanno annunciati alla revisione interna. Qualora gli obiettivi siano potenzialmente conflittuali, quest'ultima può intervenire per opporsi all'assegnazione dell'incarico, dopo averne discusso con CFO.

Strumenti di vigilanza e di controllo esercitati nei confronti della revisione esterna. Il gruppo di lavoro Finanze/Audit valuta la prestazione, l'indipendenza e la retribuzione dell'ufficio di revisione esterno. Esso chiede di essere orientato sul processo di controllo, sul piano di revisione e sull'entità dei lavori di revisione annuali, discute con i revisori di ciò che ne è emerso, si fa un quadro della collaborazione instauratasi fra l'ufficio di revisione esterno e quello interno, proponendo eventualmente al Consiglio di amministrazione, dopo essersi preoccupato di coordinare la faccenda con DATEC e DFF, ossia con i dipartimenti gerenti, di indire un nuovo concorso per il conferimento del mandato di revisione.

Cronaca 2004.

Gennaio

14 gennaio: FFS e BLS trasferiscono ulteriori competenze nel traffico ferroviario alla Commissione d'arbitrato. In questo modo le ferrovie dimostrano di riconoscere l'accesso indiscriminato alla rete ferroviaria svizzera.

15 gennaio: SBB Cargo Italia, l'azienda affiliata di FFS Cargo in Italia, inizia il servizio pilota in Italia settentrionale con il primo treno da Chiasso a Monza-Lecco. Contemporaneamente parte la navetta combinata continuata di FFS Cargo tra Duisburg e Novara via Sempione. FFS Cargo ha la piena responsabilità di questo treno e svolge questo servizio in tutti e tre i Paesi anche a livello operativo assumendosi la piena responsabilità.

Febbraio

6 febbraio: Le FFS presentano la prima di 59 locomotive di manovra del tipo Am 843. Queste locomotive diesel sono costruite dalla ditta Vossloh di Kiel e consegnate entro giugno 2005. Speciali filtri per gli scarichi le rendono le locomotive diesel più pulite d'Europa. L'investimento complessivo è pari a 146 milioni di CHF.

8 febbraio: Il popolo svizzero rifiuta la controproposta all'iniziativa Avanti. Il modello avrebbe consentito un secondo traforo stradale attraverso il San Gottardo. La questione del finanziamento del traffico regionale rimane per il momento irrisolta.

26 febbraio: FFS e Trenitalia fondano la Tilo SA, la società affiliata comune per il traffico regionale nelle regioni Ticino e Lombardia. A partire dal 12 dicembre 2004 la nuova impresa inizierà il servizio sulla linea Biasca-Chiasso-Como-Milano e nei prossimi anni potenzierà il traffico ferroviario regionale dalle due parti del confine.

27 febbraio: Anche nel traffico a lunga percorrenza FFS e Trenitalia affidano le attività a una società affiliata. La Cisalpino SA si assumerà interamente il traffico a lunga percorrenza transfrontaliero tra i due Paesi; con la prospettiva del potenziamento dell'offerta nel dicembre 2007 (entrata in funzione della galleria di base del Lötschberg) Cisalpino ordina 14 treni ad assetto variabile.

Marzo

10 marzo: Il personale FFS è più soddisfatto dell'azienda. Il valore del sondaggio sale da 59 a 61 punti. Per la prima volta il sondaggio è condotto su un campione rappresentativo.

29 marzo: Le FFS pubblicano i risultati del 2003. Il gruppo è ancora in attivo e presenta un utile di CHF 24,9 mio. FFS Cargo riesce a ridurre le proprie perdite di due terzi nel giro di un anno; il traffico viaggiatori registra un lieve calo rispetto all'anno record 2002.

Aprile

1° aprile: Il gastronomo Yvo Locher assume la direzione della società affiliata delle FFS Elvetino. Locher, 40 anni, arriva all'azienda specializzata in catering ferroviario provenendo dalla Valora.

16 aprile: Viene pubblicato il progetto d'orario 2005, che apporta il 12 per cento di treni in più e un diverso orario di partenza per il 90 per cento dei treni. Grazie al nuovo tracciato, la durata dei viaggi si riduce di oltre 10 minuti, in particolare tra Berna e Basilea, Lucerna e Zurigo.

23 aprile: FFS Cargo unifica la presenza delle proprie affiliate estere: ora si chiamano SBB Cargo Italia e SBB Cargo Deutschland e si presentano con il logo della casa madre. In questo modo esse incarnano il concetto di un'offerta continuata proveniente da un unico fornitore.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regg. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

23 aprile: FFS e SNCF rendono pubblica una collaborazione più stretta nel traffico viaggiatori transfrontaliero. A partire dal 2005 la società affiliata comune Lyria si assume l'intero traffico TGV tra i due Paesi. In una dichiarazione di intenti le due ferrovie si dichiarano favorevoli anche al traffico regionale transfrontaliero.

24 aprile: Il sistema di negozi «avec.» festeggia il suo quinto compleanno. Nel frattempo sono attivi 21 negozi che offrono servizi comuni alle piccole e medie stazioni sotto forma di collaborazione tra FFS, Migros e Kiosk AG. Nel 2004 viene raggiunta la soglia dei 100 milioni di CHF di fatturato.

Maggio

6 maggio: In Germania, FFS Cargo realizza due nuovi depositi a Colonia e a Offenburg. In Svizzera, Arth-Goldau sostituirà a lungo termine la sede di Erstfeld. In questo modo FFS Cargo riesce a ottimizzare l'utilizzo di locomotive e personale sull'asse nord-sud a livello transfrontaliero.

7 maggio: L'orario in tempo reale è disponibile su Internet e tramite telefono cellulare. È possibile individuare i treni in ritardo. La possibilità di abbonarsi all'avviso SMS consente ai viaggiatori di essere informati automaticamente sui ritardi dei treni che usano più spesso.

18 maggio: Un treno di FFS Cargo circola per la prima volta per conto della Saarstahl AG in modo continuato tra la Saar e l'Italia settentrionale.

26 maggio: Le FFS e le relative associazioni del personale si accordano su un nuovo contratto collettivo di lavoro che porta innovazioni sostanziali nel sistema dei salari e nel tempo di lavoro. Vengono mantenute la protezione dal licenziamento e l'obbligo di mantenere la pace del lavoro. Il CCL entra in vigore il 1° gennaio 2005 per un periodo di due anni.

27 maggio: Il sito Internet www.railcity.ch ottiene dalla «Best of Swiss Web Association» un marchio di qualità nella categoria «Technologie Innovation». Il potenziamento delle sette maggiori stazioni FFS con il marchio RailCity viene concluso in giugno con le inaugurazioni di Losanna e Ginevra.

Giugno

1° giugno: Hansjörg Hess fa il suo ingresso nelle FFS come membro della direzione. Hess, ingegnere elettrotecnico di 53 anni, proviene da Siemens e assume la direzione di FFS Infrastruttura.

4 giugno: A Bussnang (TG) circola il primo nuovo treno automotore regionale «Flirt» prodotto da Stadler. Dopo una serie completa di corse di prova e di collaudo, la prima serie entra in funzione alla fine dell'anno sulla ferrovia urbana di Zugo.

28 giugno: Durante l'installazione di un nuovo scambio nella stazione di Aarau una gru ferroviaria da 150 tonnellate cade sui binari e impedisce la circolazione dei treni per molte ore. Si tratta del più grande inconveniente dovuto a incidente nell'ambito dei lavori di costruzione che devono essere portati avanti intensamente in molte località prima del grande cambio di orario.

Luglio

5 luglio: Nel più grande bando relativo al traffico di merci su rotaia a livello europeo FFS Cargo si aggiudica un'elevata percentuale dei trasporti internazionali di Hupac, il più importante operatore nel campo del traffico combinato sull'asse nord-sud. FFS Cargo perde prestazioni ferroviarie nel traffico di transito attraverso la Svizzera, ma ne guadagna in compenso così tante in Germania e in Italia che dal bilancio complessivo – misurato in tonnellate-chilometri – risulta un aumento del 55 per cento.

7 luglio: Nell'area Svizzera centrale dell'Oberland Bernese nasce la Ferrovia Centrale. È formata dalla Ferrovia del Brünig delle FFS e dalla Ferrovia Lucerna–Stans–Engelberg, le quali si fondono a inizio 2005. Le FFS sono l'azionista di maggioranza della nuova società.

9 luglio: L'affiliata delle FFS Elvetino pubblica una strategia all'insegna del progresso: con un orientamento sulla freschezza e la qualità dei prodotti l'azienda di catering ferroviario intende conquistare nuove quote di mercato. Oltre alla vendita sui treni – con carrozze ristorante e Railbar – Elvetino scommette anche sui punti vendita nelle stazioni.

14 luglio: Sul nuovo tracciato tra Mattstetten e Rothrist si svolge il viaggio inaugurale.

14 luglio: Swisscom Mobile e FFS collaborano per consentire l'accesso a Internet rapido e senza fili durante il viaggio. Le stazioni vengono trasformate gradualmente in cosiddetti hot spot.

Agosto

19 agosto: Il Consiglio federale approva un nuovo programma di sgravio per le finanze della Confederazione. Il programma prevede risparmi da 30 a 40 milioni di CHF nel trasporto pubblico; in un primo progetto erano contenute cifre molto più alte, causando le proteste comuni delle imprese di trasporto e dei Cantoni.

26 agosto: Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni presenta delle proposte per finanziare i necessari potenziamenti nel traffico d'agglomerato. Detti potenziamenti erano stati richiesti dopo il No alla controproposta Avanti.

31 agosto: Dopo un bando pubblico, FFS Cargo si aggiudica dalla Posta Svizzera tutte le prestazioni ferroviarie della Svizzera e continua a gestire i treni di PostMail (posta-lettere) e PostaPacchi, vale a dire circa 90 treni completi al giorno.

Settembre

2 settembre: La Svizzera occidentale inaugura il proprio elemento centrale di Ferrovia 2000, il terzo binario tra Ginevra e Coppet. Il nuovo binario serve esclusivamente per il traffico regionale e consente un notevole potenziamento dell'offerta.

Ottobre

6 ottobre: FFS Cargo comincia a trasportare con la piena responsabilità combustibili e carburanti per l'azienda petrolifera Esso da Trecate (Italia) alla Svizzera. Già dall'inizio di settembre FFS Cargo trasporta per Exxon Mobile, sempre con responsabilità continuata, due treni alla settimana contenenti benzene da Trecate a Mannheim (Germania). In questo modo FFS Cargo diventa una delle poche aziende ferroviarie straniere che trasportano merci pericolose in Italia.

18 ottobre: Nelle stazioni sotterranee di Zurigo (Museumstrasse, SZU e Selnau) vige il divieto di fumo. È previsto un ulteriore ampliamento della zona non fumatori ad altre stazioni sotterranee. Le stazioni aeroportuali di Ginevra e Zurigo seguiranno l'esempio nel 2005.

20 ottobre: A Visp le FFS, la ferrovia Matterhorn-Gotthard-Bahn, AutoPostale Alto Vallese e la città danno inizio alla costruzione della nuova stazione. Con l'entrata in funzione della galleria di base del Lötschberg a fine 2007 Visp diventerà la principale stazione di cambio del trasporto pubblico nell'Alto Vallese.

21/23 ottobre: Con una cerimonia ufficiale e un'intera giornata di festeggiamenti a Olten, Soletta e a Berna le FFS inaugurano il nuovo tracciato. Circa 70 000 persone visitano i luoghi dell'esposizione, di cui 25 000 sfruttano la possibilità di fare il primo viaggio sul nuovo tracciato.

29 ottobre: Ad Affoltern am Albis arriva tramite la ferrovia la 500'000^a tonnellata di materiale di scavo dalla galleria di base del San Gottardo. In questa occasione una moderna locomotiva merci di FFS Cargo viene battezzata con il nome della Comunità di lavoro «ökotrans».

Novembre

7 novembre: Dopo sei anni di lavori viene inaugurato il doppio binario Salgesch-Leuk. Ora la linea del Sempione è tutta a doppio binario.

11 novembre: Il sito Internet www.ffs.ch è attivo con la nuova grafica e nuove funzioni. Ora i clienti possono acquistare i biglietti direttamente al computer e stamparli in casa.

Dicembre

1° dicembre: FFS Cargo gestisce un'offerta porta a porta per i trasporti tra la Svizzera e l'Italia settentrionale. In questo modo i clienti italiani privi di binario di raccordo possono disporre per la prima volta di una vera alternativa al trasporto su strada. FFS Cargo garantisce l'orario del recapito come per un servizio di linea.

9 dicembre: Nelle trattative salariali le parti sociali si accordano su un provvedimento straordinario: le FFS a partire dal 2005 si assumono l'intero contributo per il risanamento della Cassa pensioni. Da luglio 2003 l'azienda e il personale avevano pagato ognuno l'1,5 per cento del salario.

11 dicembre: Un giorno prima del cambio dell'orario entrano in funzione i quattro importanti progetti del traffico regionale – la ferrovia celere di Lucerna, la ferrovia urbana di Zugo, il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (Tilo) e il GlarnerSprinter.

12 dicembre: Alle 3 del mattino ha luogo il più grande cambio di orario della storia delle FFS. Il 58 per cento dei collegamenti sono più rapidi di almeno cinque minuti, solo il 13 per cento si allungano di oltre cinque minuti. L'applicazione si svolge senza grandi problemi. Con il passaggio della ferrovia celere di Berna alla BLS si conclude anche la ripartizione del traffico tra FFS e BLS. Dal 12 dicembre 2004, in concomitanza con l'ampliamento dell'offerta, le imprese di trasporto applicano alcune nuove misure relative ai prezzi (per esempio l'eliminazione del ribasso per il ritorno, aumenti per abbonamenti generali e abbonamenti di percorso). I prezzi degli abbonamenti metà prezzo restano invariati.

13 dicembre: FFS Cargo aumenta in modo massiccio le proprie prestazioni di trasporti all'estero. Dal giorno del cambio di orario FFS Cargo fa circolare con il proprio personale e locomotive proprie ogni settimana oltre 320 treni in Germania (in precedenza erano 75). Sulla linea tedesca lungo il Reno a sud di Mannheim ora circa un terzo dei treni merci circolano sotto la gestione di FFS Cargo. In Italia si tratta di oltre 210 treni alla settimana (in precedenza erano 45) per i tre passaggi del confine di Chiasso, Luino e Domodossola.

13 dicembre: Con il bando di concorso per più di 50 treni settimanali fra il Belgio e l'Italia, promosso da Intercontainer-Interfrigo, FFS Cargo si aggiudica l'intero pacchetto. FFS Cargo si assicura pure il mandato di RAlpin per gestire, sul tratto Friburgo in Brisgovia-Basilea, la strada viaggiante Friburgo in Brisgovia-Novara. Ecco così ancora 50 treni da convogliare ogni settimana. Con il cambio di orario FFS Cargo si assume il traffico merci sulla rete del traffico regionale Mittelland (RM). Sul tratto Porrentruy-Bonfol delle Chemins du Fer du Jura (CJ) FFS Cargo recapita ora i carri merci in open access.

Prefazione	20
Ferrovia 2000	24
Traffico Viaggiatori	28
Traffico Merci	36
Infrastruttura	44
Immobili	52
Strategia/regn. degli obiettivi	60
Prestazioni dei poteri pubblici	64
Cassa pensioni	66
Personale/ambito sociale	68
Ambiente/sviluppo durevole	72
Sicurezza	74
Informazione sui rischi	76
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Sguardo rivolto al futuro	92
Rapporto finanziario	93

Sguardo rivolto al futuro.

Aprile

Conferenza stampa sul bilancio a Zurigo (12. 4).
Inizio trazione transfrontaliera Svizzera/Italia di FFS Cargo.
Inizio potenziamento Regio S-Bahn Basilea.

Giugno

Consegna di altri veicoli per la ferrovia urbana di Zugo.

Luglio

Cerimonia ufficiale «150 anni di ferrovia in Romandia».

Agosto

Pubblicazione del risultato semestrale FFS 2005.

Ottobre

Messa in funzione del nuovo apparato di sicurezza a Visp
(29/30 ottobre).

Rapporto finanziario.

Rapporto del Gruppo FFS

Rapporto finanziario	94
Le FFS hanno conseguito un utile consolidato di CHF 42,6 mio, nonostante l'accresciuto tasso d'ammortamento per la previdenza per il personale, aumentato di CHF 18 mio, e nonostante la mancanza del reddito straordinario di CHF 95,4 mio registrato nell'esercizio precedente in seguito alla vendita della partecipazione alla TDC Switzerland AG.	
Conto economico del Gruppo	101
Bilancio del Gruppo	102
Conto del Gruppo per il flusso dei fondi	104
Certificazione del capitale proprio	105
Allegato al conto del Gruppo	106
Note sul conto del Gruppo	109
Informazione sui segmenti: Traffico viaggiatori, Traffico merci, Infrastruttura, Immobili, Settori centrali	126
Elenco delle partecipazioni	132
Rapporto dei revisori del Gruppo	134

FFS SA

Conto economico	135
Bilancio	136
Conto del flusso dei fondi	138
Allegato al conto annuale	139
Proposta del Consiglio di amministrazione concernente l'utilizzo dell'utile di bilancio	154
Rapporto dell'ufficio di revisione	155

Rapporto finanziario sulla gestione.

Nell'anno d'esercizio le FFS hanno conseguito un utile di CHF 42,6 mio. L'aumento di CHF 17,7 mio rispetto all'esercizio precedente è stato possibile nonostante l'accresciuto tasso d'ammortamento per la previdenza per il personale in base a Swiss GAAP RPC 16, aumentato di CHF 18 mio e passato così a CHF 150 mio, e nonostante la mancanza del reddito straordinario di CHF 95,4 mio registrato nell'esercizio precedente in seguito alla vendita della partecipazione alla TDC Switzerland AG.

Dopo aver conseguito un utile del Gruppo di CHF 24,9 mio nell'esercizio precedente, il Gruppo FFS chiude l'anno d'esercizio 2004 con un risultato annuo di CHF 42,6 mio, in crescita di CHF 17,7 mio ovvero del 71 per cento. Questo risultato positivo è stato il frutto dell'adozione di misure di incremento dell'efficienza e di adeguati interventi di contenimento dei costi ed è stato realizzato nonostante le spese straordinarie. A un reddito di esercizio di CHF 7008,6 mio si contrappongono spese di esercizio di 6757,5. Il risultato d'esercizio prima dell'assegnazione all'accantonamento RPC 16 è passato da CHF 177,3 mio a CHF 251,1 mio. Nonostante un'accresciuta necessità di accantonamenti per la previdenza per il personale in base a Swiss GAAP RPC 16 (di seguito RCP 16), pari a CHF 150,0 mio (esercizio precedente CHF 132,0 mio), il risultato di esercizio dopo l'assegnazione dell'accantonamento RPC 16 (CHF 101,1 mio) è più che raddoppiato rispetto all'esercizio precedente. A causa della mancanza dell'utile straordinario conseguito nel 2003 per la vendita dell'ultima tranche della partecipazione alla società TDC Switzerland AG, pari a CHF 95,4 mio, così come di altri proventi straordinari, l'EBIT è calato passando da CHF 199,8 mio a CHF 118,9 mio. Rispetto all'esercizio precedente l'utile al lordo delle imposte ha registrato una contrazione di CHF 14,2 mio, da ricondurre al risultato finanziario migliorato di CHF 66,7 mio. Dedotte le imposte si ottiene un utile consolidato di CHF 42,6 mio (esercizio precedente CHF 24,9 mio). In seguito alla sentenza del Tribunale federale del dicembre 2003 in merito all'obbligo fiscale in relazione ai cosiddetti immobili non necessari per l'esercizio è stato costituito nell'esercizio precedente un accantonamento fiscale per le imposte sul reddito e sul capitale (anni 1999-2003) pari a un totale di CHF 41,0 mio, che grava una volta sola sul risultato.

Valori principali in sintesi

Milioni CHF	2004	2003	Variazione
Reddito di esercizio	7 008,6	6 490,1	518,5
Spese di esercizio	6 757,5	6 312,8	444,7
Risultato di esercizio prima dell'assegnazione all'accantonamento RPC 16	251,1	177,3	73,8
Risultato di esercizio dopo l'assegnazione all'accantonamento RPC 16	101,1	45,3	55,8
EBIT	118,9	199,8	-80,9
Risultato al lordo delle imposte	50,1	64,3	-14,2
Risultato consolidato	42,6	24,9	17,7

All'incremento dell'utile consolidato hanno concorso tutti i segmenti operativi. A causa del mancato utile derivante dall'alienazione della partecipazione TDC e in seguito all'accresciuta assegnazione all'accantonamento RPC 16, il risultato dei Settori centrali è minore rispetto all'esercizio precedente.

Utile consolidato per segmenti

Milioni CHF	2004	2003	Variazione
Traffico viaggiatori	152,2	93,4	58,8
Traffico merci	-2,8	-33,1	30,3
Infrastruttura	43,7	0,3	43,4
Immobili	15,2	-4,6	19,8
Settori centrali	-164,2	-34,3	-129,9
Eliminazioni Intercompany	-1,4	3,2	-4,6
Utile consolidato	42,6	24,9	17,7

Risultato d'esercizio.

Il risultato di esercizio prima dell'accantonamento RPC 16 è pari a CHF 251,1 mio, in crescita di CHF 73,8 mio ovvero del 41,6 per cento rispetto all'esercizio precedente. A questo risultato ha concorso in massima parte il segmento Traffico viaggiatori con CHF 191,9 mio, seguito dal segmento Immobili con CHF 144,3 mio e dai Settori centrali con CHF 6,6 mio. Al lordo dei versamenti compensativi Infrastruttura presenta un disavanzo di esercizio di CHF 86,4 mio. Con un disavanzo di esercizio di CHF 3,8 mio, il segmento Traffico merci raggiunge in pratica il break-even.

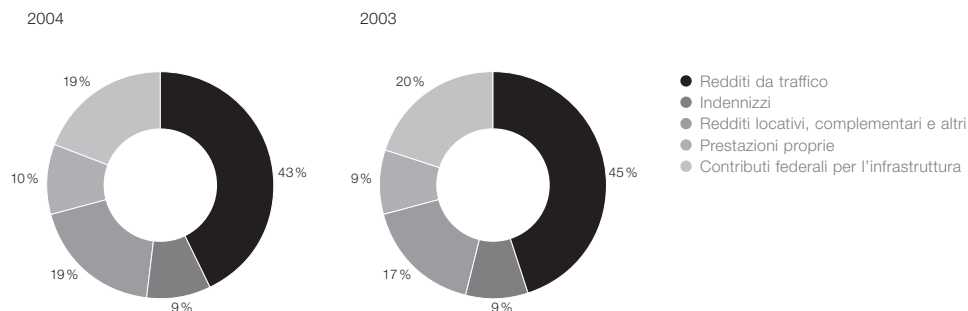
Risultato d'esercizio per segmenti

Milioni CHF	2004	2003	Variazione
Traffico viaggiatori	191,9	165,5	26,4
Traffico merci	-3,8	-22,6	18,8
Infrastruttura	-86,4	-111,8	25,4
Immobili	144,3	127,9	16,4
Settori centrali	6,6	14,3	-7,7
Eliminazioni Intercompany	-1,4	4,0	-5,4
Risultato di esercizio prima di RPC 16	251,1	177,3	73,8
Assegnazione all'accantonamento previdenza per il personale RPC 16	-150,0	-132,0	-18,0
Risultato di esercizio dopo RPC 16	101,1	45,3	55,8

Reddito di esercizio.

Rispetto all'esercizio precedente il reddito di esercizio è cresciuto di CHF 518,5 mio, ovvero dell'8 per cento, passando a CHF 7008,6 mio. Dal punto di vista operativo questo incremento è da imputare ai maggiori redditi da traffico (CHF 143,1 mio) e alle prestazioni proprie (Ferrovia 2000). Nonostante il perdurare della situazione negativa in cui versa il mercato degli immobili per uffici (grandi aree libere, bassa domanda), si è riusciti ad aumentare leggermente i redditi locativi. Un contributo positivo è giunto da Rail City, grazie a un incremento del fatturato oltre la media per le superfici locate adibite a negozio. Influenze determinanti sull'aumento del reddito di esercizio sono state esercitate anche dal cambiamento dei flussi di valore per la produzione a magazzino dell'infrastruttura, dal passaggio al metodo di contabilizzazione al lordo dell'attività Handy-Prepaid (CHF 94,2 mio), nonché dalla partecipazione alle spese da parte di terzi, straordinariamente elevata, per progetti di investimento CHF 123,6 mio (Ferrovia 2000 e galleria dello Zimmerberg).

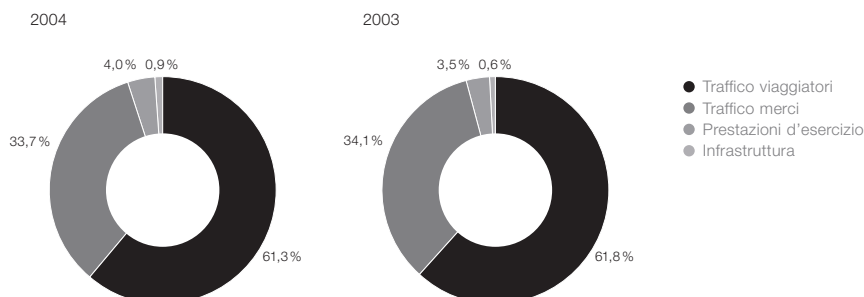
Struttura del reddito di esercizio



Andamento dei redditi da traffico.

I redditi da traffico 2004 consolidati hanno superato per la prima volta la soglia dei CHF 3 mia. All'incremento dei redditi, attestatisi a CHF 3048,6 mio (CHF +143,1 mio ovvero il 4,9 percento), hanno contribuito tutti i tipi di trasporti. Rispetto all'esercizio precedente la composizione dei redditi da traffico suddivisi per tipi di traffico presenta solo leggere variazioni.

Struttura dei redditi da traffico



Reddito del traffico viaggiatori. La crescita sopra la media registrata nel reddito del traffico viaggiatori, cresciuto di CHF 74,2 mio ovvero del 4,1 percento, è stata possibile grazie all'incremento delle misure di promozione delle vendite attuate nell'ambito del traffico normale, soprattutto al rafforzamento della prima classe e alla crescente richiesta di abbonamenti generali e annuali. La «corsa» ai biglietti di percorso e agli abbonamenti che ha preceduto l'aumento tariffario del 12 dicembre 2004 è stata iscritta tra i ratei e risconti in base alla validità e non ha quindi conseguenze sui conti del 2004. Per quanto riguarda gli abbonamenti metà prezzo, le carte multicorse e gli abbonamenti di percorso, nel 2004 si è riusciti a invertire la tendenza negativa. L'attività Incoming si è stabilizzata. Hanno contribuito positivamente al risultato le nuove affiliate EuroTurbo GmbH, SBB GmbH e RegionAlps SA nel traffico regionale, così come le affiliate Cisalpino SA e Lyria SA nel traffico internazionale a lunga percorrenza.

Reddito del traffico merci. Nonostante la situazione economica generale e la concorrenza, il traffico merci ha conseguito un reddito maggiore del previsto (CHF +38,1 mio ovvero +3,8 percento), essenzialmente grazie all'Open Access. Per quanto riguarda il traffico interno, si è avuta un'espansione soprattutto nei settori edilizia, traffico combinato e trasporti Domino. Qualche risonanza negativa si è invece prodotta nel traffico di transito a causa dell'Open Access. L'organizzazione delle affiliate in Germania e in particolare in Italia è progredita bene e

nel 2004 la FFS Cargo SA ha potuto guidare il primo treno percorrente l'asse nord-sud. Il numero di treni si moltiplicherà in Germania e in Italia e porterà a un incremento dei redditi.

Reddito da prestazioni di esercizio. All'incremento dei redditi da prestazioni di esercizio (+21,6 mio) ha concorso in modo particolare il traffico viaggiatori con maggiori prestazioni per altre ferrovie nel traffico internazionale.

Reddito da utilizzo di infrastrutture. Grazie all'Open Access è stato possibile incrementare le vendite di tracce a terzi, con un conseguente aumento di CHF 9,2 mio dei redditi derivanti dall'utilizzo di infrastrutture.

Prestazioni dei poteri pubblici.

Nell'anno d'esercizio le prestazioni dei poteri pubblici, comprendenti indennizzi e contributi federali per l'infrastruttura FFS, hanno registrato un aumento di CHF 18,5 mio giungendo a CHF 1968,4 mio. L'aumento è derivato in larga misura dalla compensazione dell'aliquota forfettaria per la riduzione dell'imposta precedente, passata dal 2,7 per cento al 3,5 per cento. La compensazione rispecchia le norme vigenti per le imprese di trasporto pubblico in materia di imposta sul valore aggiunto. Invece di una riduzione dell'imposta precedente in rapporto alla composizione del fatturato complessivo, tale riduzione viene calcolata in base alle prestazioni dei poteri pubblici che confluiscono nelle FFS. La riduzione dell'imposta precedente per le FFS non incide sul risultato.

Le prestazioni dei poteri pubblici sono così costituite:

Milioni CHF	2004	2003	Variazione
Confederazione	332,1	323,0	9,1
Cantoni	179,5	174,9	4,6
Terzi	10,5	7,3	3,2
Indennizzi traffico viaggiatori regionale	522,1	505,2	16,9
Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario	101,8	93,4	8,4
Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato	13,0	18,7	-5,7
Totale Indennizzi	636,9	617,3	19,6
Infrastruttura FFS	1 331,5	1 327,0	4,5
Thurbo AG (in Indennizzi dal 2004)	0,0	5,6	-5,6
Contributi federali per l'infrastruttura	1 331,5	1 332,6	-1,1
Totale Prestazioni dei poteri pubblici	1 968,4	1 949,9	18,5

Le prestazioni dei poteri pubblici concorrono alla formazione del reddito di esercizio con una quota del 28,1 per cento (esercizio precedente 30 per cento).

Oltre alle sopracitate prestazioni dei poteri pubblici che influiscono sul risultato, i debiti verso l'Azionista per il finanziamento dei progetti FTP, tra cui Ferrovia 2000 e l'accesso di Alp-Transit al Lötschberg, nonché per la copertura del fabbisogno di base sono aumentati di CHF 558,0 mio.

Indennizzi.

Per le prestazioni senza copertura finanziaria richieste dai poteri pubblici le FFS vengono risarcite con degli indennizzi. Nell'anno d'esercizio 2004 gli indennizzi sono aumentati passando a CHF 636,9 mio (CHF +19,6 mio) e comprendono tra l'altro la già citata compensazione per l'aumento dell'aliquota per la riduzione dell'imposta precedente. Andamento in dettaglio:

Indennizzi traffico viaggiatori regionale. I maggiori indennizzi per il traffico viaggiatori regionale sono da ricondursi all'espansione dell'offerta e alla compensazione dell'imposta precedente. Inoltre, tutte le prestazioni dei poteri pubblici, che non costituiscono parte integrante della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e FFS Infrastruttura, vengono ora coerentemente esposte come indennizzi (Turbo AG).

Indennizzi traffico merci. Con le sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario e gli indennizzi per il traffico merci si vuole incentivare il trasferimento dei trasporti di merci dalla strada alla ferrovia. Le sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario erogate a FFS Infrastruttura sono aumentate nell'anno d'esercizio di CHF 8,4 mio, passando così a CHF 101,8 mio. Dei prezzi di tracce d'orario ridotti, concessi dalla Confederazione, non ha tratto beneficio solo FFS Cargo, ma anche altre imprese di trasporto ferroviario (ITF), che acquistano prestazioni da FFS Infrastruttura. Dei CHF 101,8 mio di sovvenzioni complessivamente accordate sui prezzi delle tracce d'orario nel 2004, CHF 8,1 mio ovvero l'8 per cento sono spettati ad altre ITF. Gli indennizzi diretti pagati a FFS Cargo per il traffico combinato sono stati ridotti nel 2004 da CHF 18,7 mio a CHF 13,0 mio.

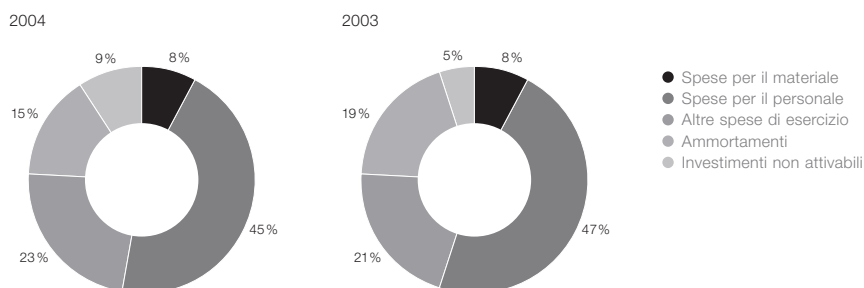
Contributi federali per l'infrastruttura.

Nel quadro di un servizio di base, la Confederazione ha dato incarico alle FFS di mantenere l'attuale infrastruttura ferroviaria, di gestirla e di potenziarla. A tale scopo le FFS ricevono un risarcimento dalla Confederazione. I contributi corrisposti dalla Confederazione per l'infrastruttura sono aumentati di CHF 4,5 mio rispetto all'anno precedente, con la compensazione per l'aumento della deduzione dell'imposta precedente (+0,8 per cento) e in considerazione dell'iscrizione degli indennizzi di Infrastruttura a favore di Turbo AG.

Spese di esercizio.

Nell'anno in esame le spese di esercizio sono aumentate di CHF 444,7 mio, ovvero del 7 per cento, e sono arrivate a CHF 6757,5 mio. Una buona metà di questo aumento è riconducibile alla variazione dei flussi di valore descritti nella sezione relativa al reddito di esercizio. Le maggiori prestazioni proprie necessarie per la produzione di ricambi per la manutenzione del materiale rotabile hanno comportato di conseguenza maggiori spese per il materiale. Per il resto l'aumento delle spese di esercizio è da imputare all'incremento delle spese per il personale e all'ascesa generale degli ammortamenti e delle spese di investimento non attivabili (conti progetto Ferrovia 2000). Gli effetti derivanti dalle misure tese a ottimizzare la gestione dei costi hanno contribuito in misura notevole al bilancio positivo e sono avvertibili in tutti i settori.

Struttura delle spese di esercizio



Bilancio**Sintesi del bilancio**

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003	Variazione
Attivo circolante	2 199,5	2 048,1	151,5
di cui Liquidità	805,7	604,9	200,8
Attivo fisso	26 436,9	26 730,5	-293,7
di cui Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione	24 878,0	24 246,1	631,9
Totale Attivi	28 636,4	28 778,6	-142,2
Debiti finanziari	5 086,9	4 797,1	289,8
Altri debiti	11 821,3	12 298,9	-477,6
Capitale proprio¹	11 728,2	11 682,6	45,6
Totale Passivi	28 636,4	28 778,6	-142,2

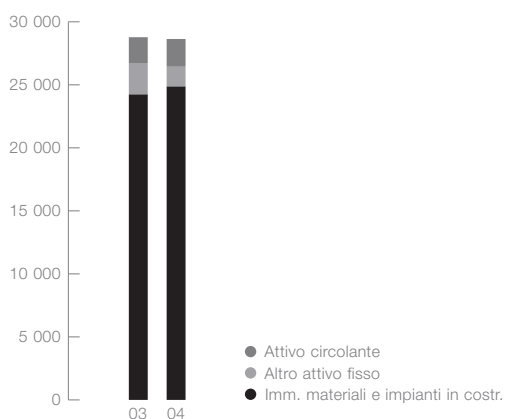
1 A partire dal 2004 le quote di minoranza sono iscritte nel capitale proprio, conformemente allo standard Swiss GAAP RPC 24.

Rispetto all'esercizio precedente, il totale di bilancio consolidato è calato di CHF 142,2 mio a causa della contrazione dell'attivo fisso. Con un aumento netto di CHF 631,9 mio delle immobilizzazioni materiali e degli impianti in costruzione, l'attivo fisso è diminuito a causa della contrazione delle immobilizzazioni finanziarie (soprattutto in seguito all'ultima compensazione del modello di finanziamento concordato con la Confederazione per l'acquisizione dell'autonomia della Cassa pensioni FFS, pari a CHF 906,8 mio). Per contro, i debiti verso l'Azionista sono calati di pari importo. A un'ulteriore contrazione del totale di bilancio ha concorso l'applicazione del nuovo principio Swiss GAAP RPC 23. In questo contesto, una parte dell'accantonamento per il risanamento del settore energetico, pari a CHF 410,7 mio, è stata qualificata come impairment sulle immobilizzazioni della Kraftwerk Amsteg AG. L'adozione di questa direttiva (RPC 23) ha comportato, tra i passivi, notevoli spostamenti all'interno delle varie voci di bilancio. Ratei e risconti di proventi a lungo termine, tra cui diritti per la posa dei cavi e debiti da leasing ICN, in passato iscritti tra gli accantonamenti, sono stati ripartiti tra gli altri debiti a lungo termine. Sono poi stati effettuati altri spostamenti dagli accantonamenti ai ratei e risconti passivi.

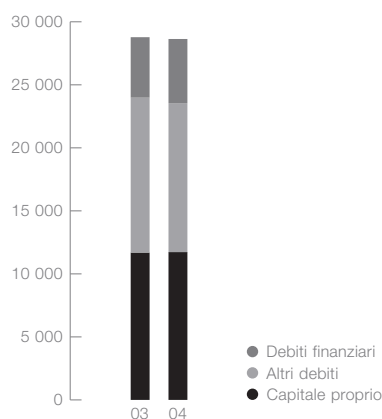
Il capitale proprio senza quote di minoranza è aumentato dello 0,4 percento assestandosi a quota CHF 11 702,5 mio. La quota di capitale propria è pari al 40,9 percento (esercizio precedente 40,5 percento).

Attivi

Milioni CHF

**Passivi**

Milioni CHF



Origine della liquidità

Milioni CHF	2004	2003
Cash-flow	1 124,2	1 052,0
Flusso dei fondi risultante da attività commerciale	1 328,2	839,3
Flusso dei fondi risultante da attività d'investimento	-1 924,1	-2 088,5
Flusso dei fondi risultante da attività finanziaria	796,4	890,9
Variazione complessiva fondi	200,5	-358,3

Il cash-flow è aumentato di CHF 72,2 mio, ovvero il 6,9 percento, rispetto all'esercizio precedente, e si è attestato a CHF 1124,2 mio. Il flusso dei fondi derivante dall'attività commerciale è aumentato di CHF 488,9 mio a CHF 1328,2 mio. I fondi generati personalmente non sono tuttavia sufficienti a coprire l'elevato fabbisogno di investimenti. Per il finanziamento a tal fine necessario si è fatto prevalentemente ricorso a fondi della Confederazione (CHF 558,0 mio). Questo reperimento di fondi dalla Confederazione serve in primo luogo per finanziare gli investimenti effettuati per Ferrovia 2000 e per l'accesso di Alp-Transit sul Lötschberg nonché per la copertura del fabbisogno base di Infrastruttura. I fondi necessari per il finanziamento del materiale rotabile e gli altri investimenti aziendali sono stati raccolti sul mercato finanziario.

Indebitamento netto

Milioni CHF	2004	2003
Debiti finanziari a breve termine	62,9	25,7
Debiti finanziari a lungo termine	5 024,0	4 771,4
Altri debiti a lungo termine	7 708,1	7 893,9
di cui verso la Confederazione	7 503,5	7 852,3
di cui verso terzi	204,7	41,6
./. Ratei e risconti a lungo termine ¹	-147,6	0,0
Totale debiti finanziari	12 647,6	12 691,0
./. Liquidità e investimenti in titoli	-1 396,7	-1 246,3
./. Crediti verso l'azionista relativi alla CP	0,0	-906,8
Indebitamento netto	11 250,9	10 537,9
Incremento	713,0	1 202,5
Variazione impegno Confederazione	558,0	717,0
Incremento senza Confederazione	155,0	485,5

¹ In base alla norma Swiss GAAP RPC 23, i ratei e risconti a lungo termine sono stati iscritti nei debiti a lungo termine.

Nell'anno d'esercizio l'indebitamento netto delle FFS è aumentato un'altra volta. Nell'insieme l'incremento ammonta a CHF 713,0 mio, quindi CHF 489,5 mio in meno rispetto all'esercizio precedente. Gli incrementi relativamente elevati derivano in larga misura dal finanziamento dei grandi progetti ferroviari come Ferrovia 2000 e gli accessi di AlpTransit. Dedotto l'aumento annuale dell'indebitamento verso la Confederazione, si ottiene un incremento dell'indebitamento netto direttamente imputabile alle FFS, rispettivamente pari a CHF 155,0 mio e a CHF 485,5 mio per l'esercizio precedente. Tale aumento è dovuto in misura preponderante all'acquisto di materiale rotabile.

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni CHF	Nota	2004	2003
Reddito di esercizio			
Redditi da traffico	1	3 048,6	2 905,5
Indennizzi	2	636,9	617,3
Redditi locativi immobili	3	294,5	287,6
Ricavi complementari		956,7	754,2
Altri ricavi	4	99,0	108,4
Prestazioni proprie	5	727,3	602,5
Contributi federali per l'infrastruttura	6	1 331,5	1 332,6
Diminuzione del reddito	7	-85,9	-118,0
Totale Reddito di esercizio		7 008,6	6 490,1
Spese di esercizio			
Spese per il materiale	8	-527,5	-478,7
Spese per il personale	9	-3 075,2	-2 987,0
Altre spese di esercizio	10	-1 560,0	-1 350,2
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	11	-984,7	-1 200,8
Investimenti non attivabili	12	-610,0	-296,1
Totale Spese di esercizio		-6 757,5	-6 312,8
Risultato di esercizio prima dell'assegnazione all'accantonamento RPC 16		251,1	177,3
Previdenza per il personale RPC 16	13	-150,0	-132,0
Risultato di esercizio dopo l'assegnazione all'accantonamento RPC 16		101,1	45,3
Risultato vendita attivo fisso	14	42,7	138,9
Reddito straordinario		0,0	42,4
Spesa straordinaria		0,0	-9,5
Progetto «Chance»	15	-24,9	-17,3
EBIT		118,9	199,8
Reddito finanziario	16	86,2	68,9
Oneri finanziari	17	-155,0	-204,4
Utile al lordo delle imposte		50,1	64,3
Imposte	18	-6,1	-40,5
Quote di minoranza		-1,4	1,1
Utile del Gruppo		42,6	24,9

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

Bilancio del Gruppo FFS. Attivi.

Milioni CHF	Nota	31.12.2004	31.12.2003
Attivo circolante			
Liquidità	19	805,7	604,9
Crediti da forniture e servizi	20	546,8	557,8
Altri crediti	21	160,8	239,3
Scorte di merci e lavori iniziati	22	291,6	281,9
Ratei e risconti attivi		394,6	364,2
Totale Attivo circolante		2 199,5	2 048,1
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	23	1 343,2	2 275,2
Immobilizzazioni materiali	24	19 520,5	17 894,2
Impianti in costruzione	24	5 357,5	6 351,9
Immobilizzazioni immateriali	25	215,7	209,2
Totale Attivo fisso		26 436,9	26 730,5
Totale Attivi		28 636,4	28 778,6

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

Passivi.

Milioni CHF	Nota	31.12.2004	31.12.2003
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	26	62,9	25,7
Debiti da forniture e servizi	27	726,6	621,9
Altri debiti a breve termine	28	126,2	108,8
Ratei e risconti passivi	29	1 174,4	922,0
Accantonamenti a breve termine	30	359,8	335,3
Totale Capitale di terzi a breve termine		2 449,9	2 013,7
Debiti finanziari a lungo termine	31	5 024,0	4 771,4
Altri debiti a lungo termine	32	7 708,1	7 893,9
Accantonamenti a lungo termine	30	1 726,2	2 415,1
Imposte latenti ¹		0,0	1,9
Totale Capitale di terzi a lungo termine		14 458,3	15 082,3
Totale Capitale di terzi		16 908,2	17 096,0
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 069,1	2 069,1
Riserve da utili al lordo dell'utile del Gruppo		590,8	565,9
Utile del Gruppo		42,6	24,9
Capitale proprio escl. quote di minoranza		11 702,5	11 659,9
Quote di minoranza		25,7	22,7
Totale Capitale proprio		11 728,2	11 682,6
Totale Passivi		28 636,4	28 778,6

¹ Con la norma Swiss GAAP RPC 23 le imposte latenti sono state iscritte negli accantonamenti a lungo termine.

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

Conto del Gruppo FFS per il flusso dei fondi. Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni CHF	2004	2003
Utile del Gruppo	42,6	24,9
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	984,7	1 200,8
Proventi e spese da investimenti non attivabili	486,4	296,1
Variazione ratei e risconti a lungo termine ¹	-11,0	0,0
Variazione accantonamenti a lungo termine	102,7	51,2
Risultato vendita attivo fisso	-42,7	-138,9
Prestazioni proprie attivate	-429,1	-378,3
Valutazione metodo equivalenza	-9,4	-3,8
Cash-flow	1 124,2	1 052,0
Variazione crediti da forniture e servizi	10,7	-11,1
Variazione scorte di merci e lavori iniziati	-9,7	-23,8
Variazione altro attivo circolante	23,8	-82,9
Variazione debiti a breve termine	177,9	-94,2
Variazione quote di minoranza	1,3	-0,7
Flusso dei fondi risultante da attività commerciale	1 328,2	839,3
Variazione area di consolidamento	4,6	-17,5
Investimenti immobilizzazioni finanziarie	-51,8	-59,6
Disinvestimenti immobilizzazioni finanziarie	129,3	165,5
Investimenti in impianti in costruzione e immobilizzazioni materiali	-2 050,8	-2 290,5
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	46,2	119,1
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-1,6	-5,5
Flusso dei fondi risultante da attività d'investimento	-1 924,1	-2 088,5
Variazione debiti finanziari a breve termine	37,3	-5,5
Variazione debiti finanziari a lungo termine	217,9	137,1
Variazione altri debiti a lungo termine	541,5	759,8
Versamento di dividendi ad azionisti minoritari	-0,3	-0,5
Flusso dei fondi risultante da attività finanziaria	796,4	890,9
Variazione complessiva fondi	200,5	-358,3
Liquidità al 1° gennaio	604,9	964,7
Differenza derivante dalle conversioni valutarie	0,3	-1,5
Liquidità al 31 dicembre	805,7	604,9
Variazione liquidità	200,5	-358,3

¹ I ratei e risconti a lungo termine sono stati riclassificati nei debiti a lungo termine in base alla norma Swiss GAAP RPC 23 e devono quindi essere eliminati.

Certificazione del capitale proprio FFS.

Milioni CHF	Capitale sociale	Riserve di capitale (aggio)	Riserve da utili	Differenze totali da conversioni valutarie	Totale escl. quote di minoranza	Quote di minoranza	Totale incl. quote di minoranza
Capitale proprio al 1.1.2003	9 000,0	2 069,1	564,4	0,0	11 633,5	16,8	11 650,3
Utile del Gruppo	0,0	0,0	24,9	0,0	24,9	5,9	30,8
Differenze di conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5	0,0	1,5
Capitale proprio al 31.12.2003	9 000,0	2 069,1	589,3	1,5	11 659,9	22,7	11 682,6
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Utile del Gruppo	0,0	0,0	42,6	0,0	42,6	1,9	44,5
Differenze di conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Capitale proprio al 31.12.2004	9 000,0	2 069,1	631,9	1,5	11 702,5	25,7	11 728,2

Il capitale sociale è suddiviso in CHF 180 mio di azioni nominative dal valore nominale di CHF 50 ciascuna ed è completamente liberato. Le riserve da utili comprendono una riserva conforme all'art. 64 Lferr. pari a CHF 520,6 mio.

Allegato al conto del Gruppo 2004. Principi di consolidamento.

Aspetti generali. I principi contabili e di rendiconto applicati per la stesura del presente bilancio del Gruppo rispettano le disposizioni del diritto azionario svizzero e delle «Raccomandazioni professionali per l'allestimento dei conti annuali» (Swiss GAAP RPC) e permettono una visione «true and fair» del conto economico annuale consolidato.

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

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

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

L'elenco alle pagine 132 e 133 riporta le società che fanno parte dell'area di consolidamento.

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

Il consolidamento del capitale si svolge in base al metodo anglosassone (purchase method). Gli attivi e i passivi all'interno del Gruppo nonché le spese e i ricavi si compensano 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.

Le società associate con una partecipazione tra il 20 e il 50 per cento sono inserite nel bilancio in base al metodo dell'equivalenza.

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

Nel presente bilancio sono stati adottati i seguenti corsi di conversione:

	Corso medio		Corso del giorno di chiusura	
	2004	2003	31.12.2004	31.12.2003
EUR	1,55	1,55	1,56	1,58

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

Criteri di valutazione del conto del Gruppo.

Aspetti generali. Il conto del Gruppo si basa sui bilanci delle società del Gruppo redatti secondo criteri di valutazione-uniformi. I criteri adottati per la valutazione e la pubblicazione sono conformi alle direttive Swiss GAAP RPC:

Attivo circolante. La voce **Liquidità** comprende le giacenze di cassa, i depositi postali e bancari, gli investimenti finanziari realizzabili a breve termine e i titoli non necessari per l'esercizio. I titoli sono valutati al valore di mercato.

I **crediti da forniture e servizi** e gli altri crediti sono iscritti al valore nominale, dedotte le rettifiche di valore necessarie per la gestione aziendale. I rischi di solvibilità concreti sono riportati singolarmente, i rischi di credito latenti sono coperti da una rettifica di valore forfettaria.

Le **scorte di merci e i lavori iniziati**, destinati in gran parte a uso proprio, sono iscritti a bilancio al costo di acquisizione o al costo di produzione, secondo il principio del valore minimo. I costi di produzione comprendono il materiale e la lavorazione (costi totali). I rischi derivanti da uno stoccaggio prolungato o da una durata d'impiego ridotta vengono considerati nelle rettifiche di valore. Gli sconti sono accreditati al reddito finanziario.

Attivo fisso. Le **immobilizzazioni finanziarie** comprendono le partecipazioni non consolidate, con un diritto di voto a partire dal 20 per cento, iscritte a bilancio secondo il metodo dell'equivalenza, e anche tutte le altre partecipazioni non consolidate registrate al valore di acquisto, dedotti gli ammortamenti necessari per la gestione aziendale. Le immobilizzazioni finanziarie comprendono inoltre i crediti a lungo termine verso terzi, le partecipazioni non consolidate e i crediti verso l'Azionista. Queste vengono iscritte al valore nominale, dedotte le rettifiche di valore necessarie per tener conto dei rischi concreti di solvibilità.

La valutazione delle immobilizzazioni materiali si basa sui costi di acquisizione o di produzione, dopo detrazione degli ammortamenti necessari. L'ammortamento avviene secondo il metodo lineare, sull'intero periodo di utilizzo previsto per gli elementi in questione.

La durata prevista dell'utilizzo e degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ammonta, in anni, a:

Impianti tecnici, elettrotecnici e meccanici	15-25
Attrezzi, mobili, apparecchi	5-20
EDP (hardware)	2-8
Telecom	2-20
Veicoli	
– Locomotive e veicoli motori	25-30
– Carrozze viaggiatori, carri merci	20-30
– Veicoli di servizio	20-33
– Veicoli stradali e altri	7-30
Tecnica ferroviaria	20-50
Urbanizzazione, impianti di approvvigionamento e smaltimento	15-30
Costruzioni di tecnica idrica	40-80
Edifici	40-75

I contratti di leasing, che da un punto di vista economico corrispondono a operazioni di acquisto (Financial Lease), sono iscritti all'attivo alla voce Patrimonio immobilizzazioni materiali e ammortizzati durante lo stesso periodo adottato per investimenti analoghi. Gli impegni di leasing sono registrati sotto Debiti finanziari. I redditi conseguiti con transazioni sale and lease-back (Financial Lease) sono iscritti tra i ratei e i risonci e applicati nel corso della validità del contratto.

Gli **impianti in costruzione** comprendono le spese complessive sostenute per un determinato progetto. Le parti di spesa non attivabili sono conteggiate sino alla fine del progetto tramite opportune rettifiche di valore.

Le 107 comprendono i valori immateriali conferiti (avviamento, diritto di utilizzo dell'acqua, di condotta e altri diritti, software), che sono ammortizzati in modo lineare durante il relativo periodo di utilizzo. La durata prevista dell'utilizzo e degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali ammonta, in anni, a:

Goodwill	5
Diritti	secondo contratto
Software	4-8

Capitale di terzi. Ad esclusione dei cosiddetti prestiti federali a tasso variabile e a rimborso condizionato, alla voce **debiti finanziari a breve e a lungo termine** sono iscritti tutti i debiti soggetti a interessi. Sono considerati a lungo termine tutti i debiti con una durata residua superiore a un anno. I debiti con scadenza entro un anno sono dichiarati a breve termine; di questi fa parte anche la quota corrente dei debiti a lungo termine.

Gli **accantonamenti** sono costituiti o sciolti in base a principi di economia aziendale. Le imposte latenti concernono solo le società affiliate in quanto la FFS SA e la FFS Cargo SA – ad eccezione dei cosiddetti immobili non necessari ai fini aziendali – sono esonerate dalle imposte. Esse tengono conto di tutti i fattori che hanno delle ripercussioni sulle imposte sul reddito, dovute alle differenze giuridiche e locali e ai principi di valutazione interni del Gruppo. L'accantonamento è determinato in base al metodo «Liability» e adeguato costantemente ad eventuali cambiamenti locali delle leggi fiscali. Vengono iscritte a bilancio tra gli accantonamenti a lungo termine.

Attualmente non vi sono particolari perdite riportate né si prevedono accrediti fiscali.

I contributi per la **previdenza a favore del personale** si basano sulle prestazioni della LPP. I principali istituti di previdenza del Gruppo adottano in primo luogo il principio del primato delle prestazioni. Le prestazioni alle persone assicurate sono calcolate di regola in percentuale del salario previsto negli ultimi anni prima del pensionamento e dipendono dagli anni di servizio.

La previdenza professionale dei dipendenti del Gruppo è coperta in linea di principio dalla fondazione della Cassa pensioni FFS, resa autonoma a partire dal 1° gennaio 1999. Le eccezioni riguardano società affiliate che hanno stipulato contratti di affiliazione con altri istituti di previdenza o che dispongono di un proprio istituto di previdenza.

La norma Swiss GAAP RPC 16 disciplina l'esposizione delle conseguenze economiche derivanti dagli obblighi previdenziali, a prescindere dalla strutturazione giuridica dei piani previdenziali e degli istituti di previdenza. Per soddisfare il punto di vista econo-

mico richiesto dalla norma, gli istituti di previdenza devono essere registrati nel conto annuale, benché in senso giuridico questa operazione non generi necessariamente né attivi né passivi. Gli attivi e gli impegni degli istituti di previdenza vengono rivalutati periodicamente. Per le FFS, i calcoli ai sensi della RPC 16 sono eseguiti a cadenza annuale dalla LCP Libera AG, applicando il metodo «Projected Unit Credit». Gli obblighi previdenziali presunti («Projected Benefit Obligations» – PBO) degli assicurati attivi equivalgono al valore attuale delle prestazioni previdenziali acquisite al giorno di chiusura del bilancio; nel calcolo sono contemplati i futuri aumenti previsti per salari e rendite nonché le probabili uscite di servizio. Gli obblighi previdenziali dei beneficiari di una rendita risultano dal valore attuale delle rendite in corso, prendendo in considerazione i futuri aumenti previsti per le rendite. L'insieme degli obblighi viene messo a confronto con il patrimonio calcolato al valore venale. Se da questo confronto risulta un deficit di copertura, si iscrive a bilancio almeno l'importo passivo (rivalutazione dell'importo dell'esercizio precedente). Se la differenza (differenza tra l'importo passivo e l'effettivo deficit di copertura) supera il corridoio previsto dalla norma RPC 16 (importo maggiore del 10 per cento del patrimonio previdenziale o del 10 per cento dell'obbligo previdenziale), la differenza viene ammortizzata per il periodo medio di rimanenza degli assicurati (nel caso delle FFS 14 anni) e la sua iscrizione a bilancio influisce quindi sul risultato.

Strumenti finanziari derivati. Nel settore finanziario le FFS hanno adottato una strategia che mira alla riduzione del rischio. Per questo gli strumenti finanziari derivati sono impiegati solo al fine di garantire le attività di base. Gli eventi che influiscono sul risultato sono contabilizzati costantemente. Per un controllo dei rischi, le attività sono sottoposte a una valutazione periodica al di fuori del bilancio.

Note sul conto del Gruppo.

0 Note di carattere generale

0.1 Variazioni nell'area di consolidamento

Dal 1° gennaio 2004 l'area delle partecipazioni totalmente consolidate ha subito le seguenti modifiche:

Entrate: Euroswitch AG, Freienbach (giugno 2004)

Uscite: Parking Simplon-Gare SA, Losanna (novembre 2004)

1 Redditi da traffico

Milioni CHF	2004	2003
Traffico viaggiatori	1 870,3	1 796,1
Traffico merci	1 027,8	989,7
Prestazioni d'esercizio	122,8	101,2
Infrastruttura	27,7	18,5
Redditi da traffico	3 048,6	2 905,5

Nell'anno d'esercizio i Redditi da traffico sono aumentati del 4,9 percento.

Il reddito conseguito nel traffico viaggiatori è aumentato di CHF 74,2 mio, ovvero del 4,1 percento, rispetto all'esercizio precedente. L'incremento è dovuto all'accresciuta richiesta di abbonamenti generali e annuali, all'aumento del fatturato conseguito con le tariffe normali (prima classe) e a una maggiore attività di trasporto nel traffico regionale e di lunga percorrenza, effettuata dalle società affiliate. La situazione nel settore Incoming si è leggermente allentata nel corso dell'esercizio.

Nell'anno d'esercizio il traffico merci ha migliorato la propria posizione nel traffico interno. Nei singoli segmenti, tuttavia, i risultati hanno avuto un andamento molto differenziato. Positiva è stata l'evoluzione del settore edile, del traffico combinato e dei trasporti Domino. Qualche ripercussione negativa si è invece avuta nel traffico di transito a causa dell'Open Access.

Nel 2004 sono aumentate le prestazioni d'esercizio effettuate per altre ferrovie. Grazie a questo incremento di prestazioni, il reddito è cresciuto di CHF 21,6 mio.

I redditi derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura sono aumentati mediante l'incremento delle vendite di tracce d'orario a terzi (Open Access).

2 Indennizzi

Milioni CHF	2004	2003
Indennizzi traffico viaggiatori regionale		
Confederazione	332,1	323,0
Cantoni	179,5	174,9
Contributi di terzi	10,5	7,3
Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale	522,1	505,2
Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci all'infrastruttura		
per traffico combinato	41,0	35,6
per altro traffico merci	60,8	57,8
Totale Sovvenzioni per prezzi tracce d'orario	101,8	93,4
Indennizzi a Cargo per traffico combinato	13,0	18,7
Indennizzi	636,9	617,3

Nell'anno in esame gli indennizzi sono aumentati di CHF 19,6 mio.

L'aumento è dovuto, da una parte, a una maggiore offerta nel traffico viaggiatori regionale, dall'altra all'aumento dell'aliquota applicabile alla riduzione dell'imposta precedente, passata dal 2,7 al 3,5 percento e, (cfr. nota 10) infine, alla variazione dell'iscrizione degli indennizzi erogati da Infrastruttura a Thurbo AG (CHF 5,6 mio), che l'anno precedente erano stati registrati tra i contributi federali.

In base alla prassi per l'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) riguardo alla partecipazione in proporzione ai vantaggi da parte della Confederazione a favore della comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) (cfr. nota 6), il versamento di CHF 33,0 mio alla ZVV è stato detratto dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico viaggiatori regionale.

Le sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario e gli indennizzi per il traffico merci servono per incentivare il trasferimento dei trasporti di merci dalla strada alla ferrovia. Nell'anno d'esercizio sono stati ridotti gli indennizzi diretti per il traffico combinato versati a FFS Cargo SA; di conseguenza sono state conferite a FFS Infrastruttura maggiori sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario. Dei prezzi di tracce d'orario ridotti traggono beneficio, oltre a FFS Cargo SA, anche altre imprese di trasporto ferroviario che acquistano prestazioni da FFS Infrastruttura

3 Redditi locativi immobili

Il buon fatturato conseguito nelle stazioni RailCity ha concorso a un leggero aumento dei redditi locativi. Per contro, nel settore dei locali adibiti a uso ufficio esiste tuttora un esubero di offerta che si ripercuote negativamente sui prezzi di locazione.

4 Ricavi complementari

Milioni CHF	2004	2003
Servizi esterni	328,6	244,7
Lavori di assistenza e manutenzione	76,1	61,0
Redditi da noleggi	83,7	80,2
Vendita di energia	91,5	83,4
Cambio	40,8	39,3
Provvigioni, commissioni	66,5	81,8
Vendita stampati e materiali	38,5	49,9
Partecipazione alle spese, contributi	207,9	71,1
Altri ricavi complementari	23,1	42,8
Ricavi complementari	956,7	754,2

L'aumento dei ricavi complementari è dovuto all'applicazione della contabilizzazione al lordo per le attività Handy-Prepaid e ai contributi di terzi per i progetti di investimento (Ferrovia 2000; galleria dello Zimmerberg), risultati straordinariamente elevati.

L'attività Handy-Prepaid incide sui servizi esterni con CHF 94,2 mio. Di conseguenza, le altre spese d'esercizio sono cresciute di CHF 86,4 mio (cfr. nota 10).

L'elevata partecipazione di terzi alle spese nell'ambito dei progetti di investimento di Infrastruttura, nello specifico per Ferrovia 2000, è stata pari a CHF 123,6 mio. Questo importo non ha effetto sui risultati e ha quindi fatto aumentare le spese per investimenti non attivabili (cfr. nota 12).

5 Prestazioni proprie

Milioni CHF	2004	2003
Ordini d'investimento	429,1	378,3
Ordini di magazzino	298,2	224,2
Prestazioni proprie	727,3	602,5

L'aumento delle prestazioni proprie per gli ordini d'investimento risulta dalle prestazioni supplementari per progetti di investimento nel settore dell'infrastruttura.

Le prestazioni proprie per gli ordini di magazzino sono aumentate in seguito al maggior fabbisogno di ricambi per la manutenzione del materiale rotabile nel traffico viaggiatori per il progetto Ferrovia 2000. Un altro aumento è derivato dalla variazione del flusso di valore dei lavori di magazzino per l'infrastruttura, che ha comportato di conseguenza maggiori spese per il materiale.

6 Contributi federali per l'infrastruttura

Milioni CHF	2004	2003
Ammortamento Infrastruttura	833,0	862,7
Sussidi per Infrastruttura	498,5	464,3
Contributi a Turbo AG	0,0	5,6
Contributi federali per l'infrastruttura	1 331,5	1 332,6

I contributi federali per l'infrastruttura sono stati inferiori (CHF 1,1 mio) rispetto all'esercizio precedente. Questo malgrado la compensazione per l'aumento della deduzione dell'imposta precedente (+0,8 per cento). La variazione all'interno delle voci è legata ai programmi di sgravio adottati dalla Confederazione nel 2003 e nel 2004 e alla nuova iscrizione dei contributi a Turbo AG alla voce Indennizzi. La voce Ammortamento Infrastruttura serve per mantenere il valore degli impianti attuali e per la copertura di investimenti non attivabili. La perdita derivante dalle spese d'esercizio correnti deve essere coperta dai sussidi all'Infrastruttura.

I contributi federali per l'infrastruttura comprendono un pagamento alle FFS relativo alla partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 33,0 mio. Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso alla ZVV tramite gli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori ai sensi della prassi relativa all'iscrizione nel bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) (cfr. nota 2).

7 Diminuzione del reddito

La diminuzione del reddito è calata di CHF 32,1 mio rispetto all'esercizio precedente. Il calo è dovuto in larga misura all'utilizzo di un accantonamento di CHF 25,0 mio, che ormai non serviva più; questa operazione ha avuto effetto sui risultati.

8 Spese per il materiale

L'aumento delle spese per il materiale deriva in modo particolare dall'incremento della richiesta di ricambi per la manutenzione del materiale rotabile nell'ambito del traffico viaggiatori (Ferrovia 2000) e dalla variazione del flusso di valore della produzione di magazzino nel settore Infrastruttura nonché da maggiori prestazioni proprie per gli ordini d'investimento.

9 Spese per il personale

Milioni CHF	2004	2003
Stipendi	2 574,9	2 544,7
Assicurazioni sociali	384,4	356,5
Altre spese per il personale	115,9	85,8
Spese per il personale	3 075,2	2 987,0

Le spese per il personale sono aumentate di CHF 88,2 mio, ovvero il 3 per cento, rispetto all'esercizio precedente, nonostante il calo dell'organico medio ora pari a 28 351 posti a tempo pieno (-356 posti a tempo pieno).

Il notevole aumento delle spese per le assicurazioni sociali deriva dall'assunzione dei costi per l'invalidità professionale e dalle quote delle misure di risanamento CP, a carico del datore di lavoro, per il miglioramento della situazione della Cassa pensioni FFS. Questi provvedimenti sono entrati in vigore il 1° luglio 2003 e nel 2004 hanno avuto per la prima volta effetto sull'intero anno d'esercizio.

Le altre spese per il personale presentano un aumento di CHF 30,1 mio. Questa voce comprende tra l'altro i costi di formazione e aggiornamento, i ristoranti del personale e ora anche le spese per l'abbigliamento professionale (finora iscritte nelle spese per il materiale). Quest'anno la voce comprende anche i ratei e i risconti per i premi previsti per i collaboratori relativamente all'introduzione di Ferrovia 2000, avvenuta senza difficoltà.

10 Altre spese di esercizio

Milioni CHF	2004	2003
Noleggio di impianti	28,5	27,2
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	212,5	211,9
Veicoli	137,0	140,3
Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse	63,5	68,3
Energia e smaltimento	141,5	145,5
Amministrazione e informatica	252,9	219,5
Pubblicità	52,3	46,1
Altre spese di esercizio	283,0	171,2
Indennizzi riduzione imposta precedente	76,6	54,4
Prestazioni d'esercizio di terzi	312,0	265,8
Altre spese di esercizio	1 560,0	1 350,2

Nell'anno in esame le altre spese d'esercizio sono aumentate di CHF 209,8 mio, ovvero il 15,6 per cento.

Nell'ambito amministrativo e informatico l'aumento delle spese è dovuto a un accresciuto fabbisogno di prestazioni informatiche.

Le spese pubblicitarie sono aumentate soprattutto per la campagna pubblicitaria relativa alla messa in funzione di Ferrovia 2000.

La voce Altre spese di esercizio riflette la contabilizzazione al lordo dell'attività Handy-Prepaid già illustrata nei ricavi complementari (cfr. nota 4).

Le spese registrate alla voce Indennizzi riduzione imposta precedente si basano principalmente sulla regolamentazione dell'IVA negoziata per le imprese pubbliche di trasporto. Al posto di una riduzione dell'imposta precedente calcolata in percentuale sulla composizione del fatturato totale, essa avviene per la FFS SA con il 3,5 per cento (esercizio precedente: 2,7 per cento) delle prestazioni dei poteri pubblici che le pervengono.

L'aumento delle spese per prestazioni d'esercizio è da imputare ai maggiori acquisti di tracciati da parte di terzi e all'incremento dell'acquisto di prestazioni presso altre ferrovie (trasporti internazionali).

11 Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali

Milioni CHF	2004	2003
Ammortamenti per immobilizzazioni finanziarie	0,2	0,9
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	1 018,1	968,0
Variazione rettifica di valore su impianti in costruzione	-142,9	112,5
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	57,5	72,8
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	51,9	46,6
Ammortamenti Immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	984,7	1 200,8

L'aumento degli ammortamenti per le immobilizzazioni materiali deriva dall'aumento delle immobilizzazioni materiali a causa degli investimenti effettuati nell'infrastruttura e nel materiale rotabile per il progetto Ferrovia 2000.

A causa del maggior volume di fatturazione (soprattutto per Ferrovia 2000), le uscite nella voce Impianti in costruzione sono state maggiori delle entrate per nuovi investimenti. La variazione della rettifica di valore sugli impianti in costruzione è positiva nell'anno in esame e ha generato una spesa inferiore negli ammortamenti. Le quote non attivabili risultanti dalla fase di conteggio del progetto sono state invece iscritte alla voce «Investimenti non attivabili».

Il leggero aumento degli ammortamenti dei valori contabili residui va ricondotto alle perdite d'investimento, maggiori rispetto all'esercizio precedente.

12 Investimenti non attivabili

Le spese per investimenti non attivabili sono più alte rispetto all'esercizio precedente; l'aumento è dovuto alle partecipazioni di terzi ai progetti di investimento (cfr. nota 4), risultate maggiori della media, e al maggior volume di fatturazione per Ferrovia 2000.

13 Previdenza per il personale RPC 16

Il tasso di ammortamento a copertura della differenza derivante dal deficit di copertura della cassa pensioni è aumentato a CHF 150,0 mio (cfr. chiarimenti nella nota 30, paragrafo «Previdenza a favore del personale»).

14 Risultato vendita attivo fisso

La voce comprende essenzialmente la vendita di immobili e terreni del segmento Immobili.

15 Progetto «Chance»

Il progetto Chance è stato avviato per la reintegrazione di collaboratrici e collaboratori il cui posto di lavoro è stato soppresso in seguito a misure di razionalizzazione o ristrutturazione.

16 Reddito finanziario

Milioni CHF	2004	2003
Reddito finanziario terzi	29,4	31,2
Reddito finanziario imprese associate	1,4	1,0
Reddito finanziario azionista	1,1	1,1
Reddito finanziario e proventi da altre partecipazioni	1,1	1,1
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	16,1	11,7
Altro reddito finanziario	37,1	22,8
Reddito finanziario	86,2	68,9

17 Oneri finanziari

Milioni CHF	2004	2003
Oneri finanziari verso terzi	126,5	141,0
Oneri finanziari verso imprese associate	1,0	0,0
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	0,6	1,6
Oneri finanziari verso l'azionista	12,4	55,1
Altri oneri finanziari	14,6	6,7
Oneri finanziari	155,0	204,4

In seguito alla riduzione del prestito soggetto a interessi per il finanziamento della Cassa pensioni FFS, gli oneri per interessi sono calati di CHF 42,7 mio e tale diminuzione si è riflessa nella voce Oneri finanziari verso l'azionista. Il livello generalmente basso dei tassi d'interesse ha generato, nonostante l'aumento dei debiti finanziari, un calo degli oneri finanziari verso terzi.

L'aumento degli altri redditi e oneri finanziari è dovuto a oscillazioni nella valutazione delle consistenze in valuta estera.

18 Imposte

Milioni CHF	2004	2003
Imposte correnti sul reddito e sul capitale	6,2	40,7
Imposte sul reddito latenti	-0,1	-0,2
Steuern	6,1	40,5

In base all'art. 21 della legge sulle FFS del 20 marzo 1998, la FFS SA è esonerata dalle imposte anche sul piano cantonale.

Con la sentenza del Tribunale federale di dicembre 2003 in merito al parziale obbligo fiscale della FFS SA in Cantoni e Comuni in relazione ai cosiddetti immobili non necessari per l'esercizio, è stato costituito, con effetto retroattivo per gli anni 1999-2003, un accantonamento fiscale per le imposte sul reddito e sul capitale di ammontare pari a CHF 41,0 mio. Delle imposte per l'esercizio 2004 si è tenuto conto con un ammontare di CHF 4,4 mio, in base alle informazioni attuali sulle trattative in corso con la CFS (Conferenza fiscale svizzera). Le altre imposte derivano dalle società affiliate soggette a imposizione fiscale che sono detenute dalla FFS SA.

19 Liquidità

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Cassa	20,9	39,1
Conto postale	83,7	45,8
Banche	312,4	487,9
Depositi a termine	397,9	52,2
Conti di giro	-9,3	-20,2
Titoli	0,1	0,1
Liquidità	805,7	604,9

La FFS SA svolge gran parte delle transazioni monetarie tramite l'Amministrazione federale delle finanze (AFF), come sancito dalle disposizioni della legge federale sulle finanze. I depositi in conto corrente presso l'AFF erano pari a CHF 26,9 mio (esercizio precedente: CHF 310,6 mio) al 31 dicembre 2004 mentre i depositi a termine ammontavano a CHF 250,0 mio. L'aumento della liquidità è dovuto all'assunzione di nuovi fondi a lungo termine a garanzia della liquidità o per il finanziamento di investimenti imminenti.

20 Crediti da forniture e servizi

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Crediti da forniture e servizi verso terzi	591,2	575,3
verso partecipazioni non consolidate	17,6	22,9
Rettifiche di valore	-62,0	-40,4
Crediti da forniture e servizi	546,8	557,8

I crediti da forniture e servizi sono leggermente più bassi rispetto all'esercizio precedente. L'aumento delle rettifiche di valore è dovuto a singole rettifiche di valore e all'incremento dei crediti verso i viaggiatori senza titolo di trasporto valido.

21 Altri crediti

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

22 Scorte di merci e lavori iniziati

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Scorte di merci	441,6	461,1
Lavori iniziati	24,6	14,6
Rettifiche di valore	-174,6	-193,8
Scorte di merci e lavori iniziati	291,6	281,9

Le rettifiche di valore risultano dalle rivalutazioni delle scorte.

23 Immobilizzazioni finanziarie

	Titoli dell'attivo fisso	Partecipazioni in società associate	Altre partecipazioni	Crediti a lungo termine verso terzi	Crediti a lungo termine verso partecipazioni non consolidate	Crediti a lungo termine verso l'azionista	Totale
Milioni CHF							
Valori di acquisto							
Stato al 1.1.2004	641,3	103,8	39,0	566,2	51,8	906,8	2 308,9
Variazione di valutazione	0,0	9,4	0,0	0,0	0,0	0,0	9,4
Entrate	3,8	39,3	2,1	3,1	3,4	0,0	51,8
Uscite	-54,2	-0,2	-0,6	-25,1	-25,6	-906,8	-1 012,5
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	0,1	19,2	0,0	0,0	19,3
Stato al 31.12.2004	591,0	152,3	40,6	563,4	29,7	0,0	1 377,0
Ammortamenti cumulati							
Stato al 1.1.2004	-0,1	-2,1	-6,4	-25,1	0,0	0,0	-33,7
Entrate	0,0	0,0	-1,8	-0,1	0,0	0,0	-1,9
Uscite	0,1	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Stato al 31.12.2004	0,0	-0,4	-8,2	-25,2	0,0	0,0	-33,8
Valore contabile netto al 1.1.2004	641,2	101,7	32,6	541,1	51,8	906,8	2 275,2
Valore contabile netto al 31.12.2004	591,0	151,9	32,4	538,2	29,7	0,0	1 343,2

Sviluppo delle partecipazioni a società associate

Milioni CHF	Quota di capitale proprio	Avviamento Netto ¹
Valore contabile netto al 1.1.2004	101,7	0,9
Entrate	39,3	1,1
Dividendi ricevuti	-6,1	
Partecipazione al risultato	15,5	
Uscite	-0,2	
Ammortamenti	1,7	-1,3
Valore contabile netto al 31.12.2004	151,9	0,7

¹ L'avviamento viene iscritto in bilancio nelle immobilizzazioni immateriali.

Le entrate alla voce Titoli dell'attivo fisso comprendono il reinvestimento dei ricavi provenienti dall'investimento-finanziario dei fondi per il rimborso degli impegni di leasing. I debiti corrispondenti sono iscritti a bilancio tra i passivi. L'uscita deriva da un adeguamento valutario sugli impegni di leasing.

L'entrata nelle partecipazioni a società associate include l'aumento della quota di partecipazione alla Cisalpino SA e comprende la nuova partecipazione alla TILO SA.

I crediti a lungo termine verso terzi comprendono la concessione di ipoteche e crediti di costruzione alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri.

La diminuzione dei crediti a lungo termine nei confronti dell'azionista, pari a CHF 906,8 mio, dipende dalle modalità di pagamento concordate per il finanziamento della Cassa pensioni FFS. Nell'anno d'esercizio è stata saldata l'ultima tranche. I debiti a lungo termine verso l'azionista sono diminuiti nella stessa misura (cfr. nota 32).

24 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione

Milioni CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sottostrut./ Sovrastrut./ Tecnica ferroviaria	Altre immobiliz- zazioni materiali	Fondi	Edifici	Totale immobiliz- zazioni materiali	Impianti in costruzione e acconti	Totale
Valori di acquisto								
Stato al 1.1.2004	10 963,8	12 725,8	4 617,9	1 489,0	3 492,6	33 289,1	7 610,0	40 899,1
Conversione valutaria	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Investimenti	45,0	35,6	5,4	0,4	61,6	148,0	2 583,8	2 731,8
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	14,6	0,0	-13,7	0,9	0,0	0,9
Ricontabilizzazione di impianti in costruzione verso impianti	759,4	1 956,6	222,8	6,1	72,5	3 017,4	-3 079,6	-62,3
Promozione investimenti	-0,1	-35,3	-10,1	0,0	-2,9	-48,4	48,4	0,0
Uscite impianti	-361,8	-115,4	-67,8	-9,6	-36,8	-591,4	-689,7	-1 281,1
Ricontabilizzazioni	0,0	-3,3	2,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Stato al 31.12.2004	11 406,2	14 564,0	4 784,9	1 485,9	3 574,6	35 815,5	6 472,7	42 288,4
di cui leasing	2 189,3					2 189,3		2 189,3
Ammortamenti cumulati								
Stato al 1.1.2004	-6 519,2	-4 236,4	-3 055,2	-21,9	-1 562,2	-15 394,9	-1 258,1	-16 653,0
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	-2,8	0,0	2,2	-0,6	0,0	-0,6
Entrate	-390,6	-414,8	-137,0	-1,2	-74,5	-1 018,1	0,0	-1 018,1
Uscite	347,5	101,2	65,6	0,0	20,6	534,9	142,9	677,8
Ricontabilizzazioni	0,0	0,6	-410,7	-6,0	-0,2	-416,3	0,0	-416,3
Stato al 31.12.2004	-6 562,3	-4 549,4	-3 540,1	-29,0	-1 614,1	-16 295,0	-1 115,2	-17 410,2
di cui leasing	-767,4					-767,4		-767,4
Valore contabile netto al 1.1.2004	4 444,6	8 489,4	1 562,7	1 467,1	1 930,4	17 894,2	6 351,9	24 246,1
Valore contabile netto al 31.12.2004	4 843,9	10 014,5	1 244,7	1 456,8	1 960,4	19 520,5	5 357,5	24 878,0
di cui leasing	1 421,9					1 421,9		1 421,9

Gli acconti iscritti nel bilancio alla voce Impianti in costruzione ammontavano al 31 dicembre 2004 a CHF 801,1 mio (esercizio precedente: CHF 849,2 mio).

L'aumento delle immobilizzazioni materiali è causato essenzialmente dalla costruzione di impianti di infrastruttura e dall'acquisto del materiale rotabile destinato al traffico viaggiatori per Ferrovia 2000.

Le altre immobilizzazioni materiali comprendono tutte le installazioni, gli impianti informatici e di telecomunicazione, nonché quelli per l'approvvigionamento e lo smaltimento.

In seguito all'adozione della nuova norma Swiss GAAP RPC 23, una parte dell'accantonamento per l'energia è stata qualificata come impairment sulle immobilizzazioni della Kraftwerk Amsteg AG e di conseguenza detratta dalle immobilizzazioni materiali.

25 Immobilizzazioni immateriali

Milioni CHF	Avviamento	Diritti	Software	Totale
Valori di acquisto				
Stato al 1.1.2004	25,8	119,7	271,6	417,2
Conversione valutaria	-0,1	0,0	0,0	-0,2
Entrate	2,9	0,3	0,2	3,3
Uscite	0,0	-2,2	-9,0	-11,2
Ricontabilizzazioni di impianti in costruzione	0,0	1,1	61,2	62,3
Stato al 31.12.2004	28,6	118,9	323,9	471,5
Ammortamenti cumulati				
Stato al 1.1.2004	-22,7	-25,8	-159,5	-208,0
Conversione valutaria	0,1	0,0	0,0	0,1
Entrate	-3,1	-5,6	-48,8	-57,5
Uscite	0,0	1,7	8,3	10,0
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Stato al 31.12.2004	-25,7	-29,7	-200,4	-255,8
Valore contabile netto al 1.1.2004	3,1	93,9	112,2	209,2
Valore contabile netto al 31.12.2004	2,9	89,2	123,6	215,7

L'entrata alla voce Avviamento comprende la quota di avviamento versata per il riacquisto delle partecipazioni delle società affiliate Cargo all'estero e per la partecipazione alla Cisalpino SA.

I progetti EDP gestiti negli impianti in costruzione sono stati conclusi nell'anno in esame e ricontabilizzati. Per il software si tratta sostanzialmente del progetto di gruppo OPUS, con cui è stata introdotta un'interfaccia utente unica per tutte le FFS e sono state semplificate le applicazioni di sistema.

26 Debiti finanziari a breve termine

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti bancari a breve termine	11,0	10,2
Debiti finanziari verso terzi	11,9	15,5
Debiti finanziari verso società associate	40,1	0,0
Debiti finanziari a breve termine	62,9	25,7

I debiti finanziari verso società associate comprendono un investimento monetario a breve termine della Cisalpino SA nella FFS SA.

27 Debiti da forniture e servizi

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti da forniture e servizi verso terzi	625,0	545,6
verso compagnie ferroviarie	96,7	73,3
verso società associate	4,8	3,0
Debiti da forniture e servizi	726,6	621,9

L'aumento degli impegni verso terzi deriva in larga misura dall'acquisto di materiale rotabile.

28 Altri debiti a breve termine

Nei debiti a breve termine sono registrati particolarmente i conteggi IVA e le assicurazioni sociali, gli impegni di versamenti anticipati per i canoni in funzione del fatturato nonché le spese di locazione e accessorie.

29 Ratei e risconti passivi

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Titoli di trasporto	415,4	373,0
Interessi	42,3	51,3
Altri ratei e risconti	716,6	497,7
Ratei e risconti passivi	1 174,4	922,0

La voce «Titoli di trasporto» comprende i ratei e risconti relativi alla durata di validità residua degli abbonamenti generali, metà-prezzo e di percorso ancora in circolazione. Non sono previsti ratei e risconti per i biglietti singoli. L'aumento dei titoli di trasporto deriva da un incremento nelle vendite di abbonamenti registrato prima degli aumenti tariffari entrati in vigore il 12 dicembre 2004. L'aumento degli altri ratei e risconti è riconducibile essenzialmente alla ristrutturazione degli accantonamenti a breve termine tra ratei e risconti passivi, effettuata in seguito all'attuazione della nuova norma Swiss GAAP RPC 23.

30 Accantonamenti

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Accantonamenti a breve termine	359,8	335,3
Accantonamenti a lungo termine	1 726,2	2 415,1
Accantonamenti	2 086,0	2 750,4

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego

Milioni CHF	Obblighi previdenziali RPC 16	Indennità di rincarato per pensionati	Siti contaminati	Risanamento settore energetico	Vacanze/straordinari	Ristrutturazione	Imposte a lungo termine	Altri accantonamenti	Totale
Situazione al 31.12.2003	965,0	156,3	89,1	675,9	145,8	0,0	0,0	718,3	2 750,4
Ristrutturazioni per RPC 23	0,0	0,0	3,9	-410,7	0,0	23,4	1,9	-292,4	-673,9
Situazione al 1.1.2004	965,0	156,3	93,0	265,2	145,8	23,4	1,9	425,9	2 076,5
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
Formazione	150,0	0,0	0,0	0,0	21,7	4,9	0,3	104,5	281,5
Impiego	0,0	-32,3	-5,9	-10,5	-27,5	-3,7	-0,4	-95,7	-176,1
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-96,3	-96,4
Ricontabilizzazione	124,0	-124,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Situazione al 31.12.2004	1 239,0	0,0	87,1	254,7	140,0	24,5	2,3	338,3	2 086,0

In seguito all'entrata in vigore della norma Swiss GAAP RPC 23, a partire dal 1° gennaio 2004 gli accantonamenti sono stati analizzati e ricontabilizzati in altre voci conformemente alla nuova direttiva (v. Ristrutturazione per RPC 23 nel prospetto degli accantonamenti). I ratei e risconti finora iscritti come accantonamento per i diritti per la posa dei cavi e leasing ICN non hanno carattere di accantonamento e come tale sono stati riclassificati negli altri debiti a lungo termine. Ulteriori riclassificazioni sono state effettuate nei ratei e risconti passivi.

Il 18 dicembre 2004 il parlamento ha approvato il messaggio sulla variazione della legge federale sulla Cassa pensioni FFS (provvedimenti d'urgenza). Conformemente a tale decisione, al 31 dicembre 2004 il saldo dell'accantonamento Indennità di rincarato per pensionati è stato attribuito all'accantonamento RPC 16. I particolari sull'accantonamento della previdenza per il personale RPC 16 e sull'accantonamento per il rincarato delle pensioni possono essere desunti dai seguenti prospetti relativi alla previdenza per il personale.

Una perizia tecnica esterna ha rilevato che le FFS devono effettuare degli accantonamenti pari a CHF 393,0 mio per danni ambientali entro il 1° gennaio 1999. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questi accantonamenti, è stato concordato con la Confederazione di non effettuare un accantonamento totale nel bilancio di apertura, bensì di attivare un accantonamento di CHF 110,0 mio destinato alle spese di risanamento da sostenere. Eventuali costi che superano tale importo saranno coperti dalla Confederazione nel quadro della Convenzione sulle prestazioni. Il lavoro per il risanamento dei siti inquinati è proseguito nel 2004. Le spese derivanti dalle misure applicate sono state addebitate agli accantonamenti.

Per il risanamento del settore Energia la CSFB aveva individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Lo scenario previsto da tali calcoli comprendeva un periodo temporale di circa 30 anni. Il risanamento tramite la Confederazione è avvenuto alla fine del 2001 con CHF 1,2 mia. Nel frattempo tale accantonamento si è ridotto a CHF 675,9 mio in seguito alla vendita di centrali elettriche, della partecipazione a centrali elettriche e a scioglimenti. Il 1° gennaio 2004 è entrata in vigore la Swiss GAAP RPC 23, che ha reso necessari adattamenti nell'iscrizione in bilancio di tale accantonamento. Con l'attuazione della RCP 23 sono stati qualificati CHF 410,7 mio come impairment sulle immobilizzazioni della Kraftwerk Amsteg AG e detratti dalle immobilizzazioni materiali come rettifica di valore. Per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato è stato utilizzato nell'anno d'esercizio l'accantonamento Energia per l'ammontare di CHF 10,5 mio.

Nell'anno d'esercizio gli averi per vacanze e straordinari sono stati ridotti di CHF 5,8 mio.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti assicurativi per sinistri, oltre ad altri accantonamenti necessari fra l'altro nel settore materiale rotabile.

Previdenza a favore del personale

Nel 2004, dopo i conteggi eseguiti conformemente alla norma Swiss GAAP RPC 16, la Cassa pensioni FFS ha subito una perdita attuariale di CHF 292,0 mio. Tale perdita è dovuta alla scarsa prestazione dei titoli nel corso del 2004 e, in particolare, all'aumento degli impegni PBO (Projected Benefit Obligations) al 31 dicembre 2004. Il reddito da titoli conseguito nel 2004 non è riuscito a compensare la perdita dovuta agli impegni, a differenza dell'esercizio precedente. La differenza non ancora registrata a bilancio, pari a CHF 3717,0 mio, ha superato di CHF 2093,0 mio il corridoio, che è di CHF 1624,0 mio. Calcolato su un tempo medio di rimanenza di 14 anni (anno precedente 15 anni), il tasso di ammortamento per il 2004 ammonta a CHF 150,0 mio.

I beneficiari di una rendita della Cassa pensioni FFS e della Confederazione, che sono andati in pensione prima del 1° gennaio 2001, avevano diritto fino a fine 2004 allo stesso trattamento previsto per i beneficiari di una rendita della Cassa pensioni della Confederazione. La Cassa pensioni FFS può versare ai pensionati un'indennità di rincarato, solo se la sua situazione finanziaria ed economica lo permette. Poiché la riserva matematica della Cassa pensioni FFS non ha raggiunto il livello prescritto, l'onere per il versamento di questa indennità di rincarato ai destinatari spetta al datore di lavoro. Nel 2004, degli accantonamenti sono stati impiegati CHF 32,3 mio. Il 18 dicembre 2004 il parlamento ha approvato il messaggio sulla variazione della legge federale sulla Cassa pensioni FFS (provvedimenti d'urgenza). La garanzia finora vigente di adeguamento al rincarato del 50 per cento sulle pensioni è stata eliminata. In futuro l'adeguamento al rincarato si baserà sui redditi patrimoniali disponibili alla Cassa pensioni. La parità di trattamento con i beneficiari di rendite dell'amministrazione federale, finora applicata per gli impiegati andati in pensione prima dell'acquisizione dell'autonomia delle imprese federali, è stata anch'essa eliminata. Il saldo dell'accantonamento è stato ricontabilizzato nell'accantonamento per la previdenza personale RPC 16. Considerato il programmato passaggio al sistema basato sul primato dei contributi, i parametri attuariali a medio e lungo termine applicati per il calcolo degli impegni previdenziali dopo l'accantonamento RPC 16 sono rimasti invariati come di seguito indicato:

Parametri accantonamento previdenza a favore del personale

	2004	2003
Fattore di sconto	4,0 %	4,0 %
Evoluzione dei salari	2,0 %	2,0 %
Evoluzione delle rendite fino al 31.12.2005	1,0 %	1,0 %
Evoluzione delle rendite a partire dal 1.1.2006	0,5 %	0,5 %
Reddito previsto sul patrimonio	5,0 %	5,0 %

Situazione finanziaria degli obblighi previdenziali

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Patrimonio previdenziale	11 544,0	11 464,0
Obblighi previdenziali	-16 235,0	-15 832,0
Deficit di copertura per gli obblighi previdenziali	-4 691,0	-4 368,0
Importo di differenza	-3 567,0	-3 425,0
Importo passivo alla chiusura del bilancio	1 124,0	943,0

Spese pensionistiche nette p. a.

Milioni CHF	2004	2003
Oneri previdenziali (service cost) p. a.	337,0	241,0
Interessi sugli obblighi previdenziali (PBO)	633,0	620,0
Reddito previsto sul patrimonio previdenziale	-573,0	-555,0
Contributi dei dipendenti	-170,0	-161,0
Ammortamento importo di differenza	150,0	132,0
Spese pensionistiche p. a.	377,0	277,0

31 Debiti finanziari a lungo termine

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti bancari	510,0	426,0
Impegni di leasing	2 711,2	2 552,2
Prestiti ipotecari	42,8	43,1
Prestiti obbligazionari	300,0	300,0
Cassa del personale	1460,0	1 450,1
Debiti finanziari a lungo termine	5 024,0	4 771,4

I debiti bancari a lungo termine servono per il rifinanziamento dei prestiti concessi alle società affiliate.

L'aumento degli impegni di leasing va attribuito all'assunzione di fondi a lungo termine per il finanziamento di nuovi investimenti.

I prestiti obbligazionari restano invariati rispetto all'esercizio precedente. I dettagli sono riportati nella nota 33.6.

I debiti finanziari verso la cassa del personale comprendono i depositi a risparmio dei collaboratori in servizio e degli ex collaboratori delle FFS. Alla tenuta dei conti provvede Postfinance.

32 Altri debiti a lunga scadenza

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti verso terzi	204,7	41,6
Debiti verso l'Azionista Confederazione	7 503,5	7 852,3
Altri debiti a lungo termine	7 708,1	7 893,9

Composizione dei debiti verso l'Azionista Confederazione

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Prestiti ad interessi variabili	1 916,2	1 831,7
Prestiti soggetti a interessi Finanziamento Cassa pensioni FFS	0,0	906,8
Prestiti a interessi per Fondo grandi progetti ferroviari	1 002,6	880,6
Prestiti a interessi variabili per Fondo grandi progetti ferroviari	4 584,7	4 233,2
Totale	7 503,5	7 852,3

Nell'esercizio in esame il prestito soggetto a interessi per il finanziamento della Cassa pensioni FFS pari a CHF 906,8 mio è stato compensato completamente. Nella stessa misura si è ridotto anche il credito verso l'Azionista Confederazione (cfr. nota 23).

Gli investimenti nel progetto Ferrovia 2000 e gli accessi di AlpTransit al Lötschberg sono finanziati con prestiti prelevati dai Fondi per i grandi progetti ferroviari. I tassi per i prestiti soggetti a interessi si situano tra il 2,46 e 3,75 per cento.

Indebitamento netto

Milioni CHF	Nota	31.12.2004	31.12.2003
Debiti finanziari a breve termine		62,9	25,7
Debiti finanziari a lungo termine	31	5 024,0	4 771,4
Altri debiti a lungo termine	32	7 708,1	7 893,9
./. Ratei e risconti a lungo termine ¹		-147,6	0,0
Totale debiti finanziari		12 647,6	12 691,0
./. Liquidità e investimenti in titoli		-1 396,7	-1 246,3
./. Crediti verso l'azionista relativi alla CP		0,0	-906,8
Indebitamento netto		11 250,9	10 537,9
Variazioni rispetto all'esercizio precedente		713,0	1 202,5

1 In base alla norma Swiss GAAP RPC 23, i ratei e risconti a lungo termine sono stati iscritti nei debiti a lungo termine.

Nell'anno d'esercizio l'indebitamento netto è aumentato di CHF 713,0 mio. L'aumento è dovuto soprattutto ad un'assunzione di fondi dalla Confederazione da destinare al finanziamento di Infrastruttura. Il restante incremento è da ascrivere essenzialmente all'assunzione di fondi per l'acquisto di materiale rotabile (Ferrovia 2000).

33 Tributi**33.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi**

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Fideiussioni e garanzie	107,7	108,4
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Impegni di acquisto e finanziamento fissi	11,1	12,5
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	104,0	104,0
Altri	15,6	17,2
Totale	368,4	372,1

Il Gruppo FFS partecipa inoltre a diverse società semplici a responsabilità solidale; si tratta essenzialmente di comunità/cooperative tariffarie e simili, cooperazioni e comunità di lavoro che servono per l'attuazione di progetti a tempo determinato.

33.2 Attivi costituiti in pegno

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Valore contabile degli attivi costituiti in pegno	13,4	26,5
Totale	13,4	26,5

33.3 Valori dell'assicurazione incendi delle immobilizzazioni materiali

I valori dell'assicurazione incendi delle immobilizzazioni materiali corrispondono ai valori a nuovo o ai costi di ripristino.

33.4 Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti a breve termine	0,4	10,9
Totale	0,4	10,9

33.5 Impegni di leasing non iscritti nel bilancio

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Scadenza entro un anno	21,1	33,8
Scadenza entro 1-2 anni	14,0	19,7
Scadenza entro 2-3 anni	10,7	11,9
Scadenza entro 3-4 anni	1,7	7,2
Scadenza oltre 4 anni	2,4	1,1
Totale	49,9	73,7

33.6 Prestiti obbligazionari

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
4,375% prestito Kraftwerk Amsteg AG 1996-2006	150,0	150,0
3,500% prestito Kraftwerk Amsteg AG 1998-2007	50,0	50,0
3,750% prestito Kraftwerk Amsteg AG 2001-2009	100,0	100,0
Totale	300,0	300,0

34 Consociati

La Confederazione detiene il 100 per cento delle azioni della FFS SA. Nell'esercizio in esame il Gruppo FFS ha ricevuto dal proprio Azionista indennizzi pari a CHF 1745,4 mio. L'importo totale è così composto:

Milioni CHF	2004	2003
Ammortamento Infrastruttura	833,0	864,4
Sussidi per Infrastruttura	498,5	466,2
Partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi	-33,0	-33,0
Indennizzo traffico regionale viaggiatori	332,1	323,0
Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci a Infrastruttura	101,8	93,4
Indennizzi a Cargo per traffico combinato	13,0	18,7
Totale	1 745,4	1 732,7

In merito ai debiti verso l'Azionista Confederazione si rimanda al prospetto contenuto nella nota 32.

35 Strumenti finanziari

Al fine di garantire la copertura dei debiti dovuti alle transazioni US-Lease, sono stati effettuati vari investimenti con scadenze fisse per un valore di USD 351,3 mio. A questi investimenti si contrappongono delle passività potenziali per il corrispondente controvalore. Nell'anno in esame la valutazione è stata eseguita in USD ai prezzi di mercato.

Per garantire la copertura dei rischi valutari e dei tassi d'interesse, alla chiusura del bilancio erano disponibili i seguenti strumenti finanziari derivati:

Milioni CHF	Valori di contratto	31.12.2004		Valori di contratto	31.12.2003	
		positivi	Valori di sostituzione negativi		positivi	Valori di sostituzione negativi
Valute	225,7	8,3	0,0	186,7	15,0	0,1
Interessi	370,0	0,1	2,9	100,0	0,0	0,0
	595,7	8,4	3,0	286,7	15,0	0,1

36 Relazione per segmenti

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Traffico viaggiatori, Traffico merci, Infrastruttura, Immobili e Settori centrali. L'attività commerciale continua a riguardare essenzialmente la Svizzera, motivo per cui si rinuncia a una segmentazione geografica. I segmenti comprendono le società del gruppo secondo la lista delle partecipazioni alle pagine 132 e 133.

Sovvenzione Infrastruttura

Nell'ambito della strategia 2003–2006 adottata dalla Confederazione quale proprietaria, le FFS hanno concordato con la Confederazione una sovvenzione versata dal settore Immobili a favore di Infrastruttura. I versamenti annui vengono così fissati per i vari anni:

2003	CHF 141 mio.
2004	CHF 160 mio.
2005	CHF 190 mio.
2006	CHF 192 mio.

La sovvenzione a favore della divisione Infrastruttura per l'anno d'esercizio 2004 ammonta a CHF 160,0 mio ed è versata dal settore Immobili (CHF 74,0 mio) e dai Settori centrali (CHF 86,0 mio). La sovvenzione di CHF 86,0 mio corrisposta dai Settori centrali equivale agli interessi maturati sul capitale di terzi che Immobili versa ai Settori centrali in base alla struttura del capitale del bilancio di apertura. Per garantire la trasparenza, l'efficacia e la comparabilità delle informazioni per segmento, la sovvenzione sarà inserita a parte nella «bottom line».

Informazioni sui segmenti FFS:

Traffico viaggiatori, Traffico merci, Infrastruttura, Immobili, Settori centrali Conti economici per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	2004	2003	2004	2003
Reddito di esercizio				
Redditi da traffico	2 049,7	1 947,6	1 102,7	1 061,6
Indennizzi	522,1	505,2	13,0	18,7
Redditi locativi immobili	4,9	5,0	3,2	3,0
Redditi complementari	581,5	493,7	131,0	136,8
Altri redditi	81,2	81,0	8,9	14,2
Prestazioni proprie	170,6	138,9	67,4	80,3
Contributi federali per l'infrastruttura	14,3	21,4	0,0	0,0
Diminuzioni del reddito	-102,4	-107,0	7,6	-31,0
Contributo Settori centrali	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale Reddito di esercizio	3 321,9	3 085,7	1 333,9	1 283,6
Spese di esercizio				
Spese per il materiale	-236,6	-227,0	-124,2	-135,6
Spese per il personale ¹	-1 301,1	-1 258,2	-536,5	-520,5
Altre spese di esercizio	-1 168,1	-1 030,2	-578,5	-529,4
Ammortamenti immobilizz. mater. finanz. imm.	-362,2	-312,4	-77,5	-91,4
Investimenti non attivabili	-20,3	-48,8	-1,5	-8,3
Contributo Settori centrali	-41,7	-43,6	-19,5	-21,0
Totale Spese di esercizio	-3 130,0	-2 920,2	-1 337,7	-1 306,2
Risultato di esercizio	191,9	165,5	-3,8	-22,6
Risultato vendita attivo fisso	2,7	0,9	2,4	2,3
Reddito straordinario	0,0	0,0	0,0	1,1
Spesa straordinaria	0,0	0,0	0,0	0,0
Chance	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	194,6	166,4	-1,4	-19,2
Reddito finanziario	25,7	18,5	5,9	2,7
Oneri finanziari	-56,7	-62,8	-2,2	-1,8
Contributo Settori centrali	-11,2	-30,2	-5,2	-14,6
Utile al lordo delle imposte e dei pagamenti compensativi	152,4	91,9	-2,9	-32,9
Imposte	0,1	-0,1	-0,5	-1,1
Sovvenzioni	0,0	0,0	0,0	0,0
Quote di minoranza	-0,3	1,6	0,6	0,9
Utile del gruppo	152,2	93,4	-2,8	-33,1

1 Incl. CHF 150,0 mio (es. prec. 132,0 mio) assegnazione accantonamento RPC 16.

	Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	
	585,0	579,4	0,0	0,0	0,0	0,3	-688,8	-683,3	3 048,6	2 905,5	
	101,8	93,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	636,9	617,3	
	2,3	1,2	427,7	419,7	1,1	1,1	-144,5	-142,3	294,5	287,6	
	592,4	599,9	106,2	67,0	368,5	345,9	-822,9	-889,0	956,7	754,2	
	9,9	22,3	16,7	3,3	12,6	10,6	-30,3	-23,0	99,0	108,4	
	444,7	350,5	3,4	2,1	4,2	4,3	36,9	26,3	727,3	602,5	
	1 317,2	1 311,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 331,5	1 332,6	
	-9,8	-3,8	-0,9	-0,2	-0,7	0,2	20,3	23,7	-85,9	-118,0	
	0,0	0,0	0,0	0,0	110,0	114,1	-110,0	-114,1	0,0	0,0	
	3 043,5	2 954,1	553,1	491,9	495,6	476,4	-1 739,5	-1 801,7	7 008,6	6 490,1	
	-191,4	-163,1	-5,1	-4,0	-0,6	-1,7	30,5	52,7	-527,5	-478,7	
	-1 061,1	-1 040,9	-85,7	-83,2	-318,0	-280,7	77,2	64,6	-3 225,2	-3 119,0	
	-858,1	-940,3	-160,9	-138,8	-286,3	-277,1	1 491,8	1 565,6	-1 560,0	-1 350,2	
	-432,2	-673,5	-96,3	-97,9	-16,6	-30,8	0,2	5,2	-984,7	-1 200,8	
	-543,2	-203,6	-55,9	-35,1	-17,5	-3,8	28,4	3,5	-610,0	-296,1	
	-43,9	-44,6	-4,9	-5,0	0,0	0,0	110,0	114,1	0,0	0,0	
	-3 129,9	-3 065,9	-408,9	-364,0	-639,1	-594,1	1 738,1	1 805,7	-6 907,5	-6 444,8	
	-86,4	-111,8	144,3	127,9	-143,4	-117,7	-1,4	4,0	101,1	45,3	
	-2,5	8,8	40,3	33,7	0,0	93,8	-0,2	-0,6	42,7	138,9	
	0,0	38,4	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	42,4	
	0,0	0,0	0,0	-9,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,5	
	-5,9	-5,2	0,0	0,0	-19,0	-12,0	0,0	0,0	-24,9	-17,3	
	-94,9	-69,9	184,6	152,1	-162,4	-33,0	-1,6	3,4	118,9	199,8	
	14,0	12,4	1,1	1,3	200,1	198,6	-160,5	-164,6	86,2	68,9	
	-22,4	-21,9	-90,8	-101,8	-143,7	-180,6	160,7	164,6	-155,0	-204,4	
	-11,8	-31,1	-1,3	-3,5	29,6	79,3	0,0	0,0	0,0	0,0	
	-115,1	-110,5	93,6	48,1	-76,4	64,3	-1,4	3,4	50,1	64,3	
	-0,7	-30,1	-4,3	-8,6	-0,7	-0,6	0,0	0,0	-6,1	-40,5	
	160,0	141,0	-74,0	-44,0	-86,0	-97,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	-0,5	-0,1	-0,1	-0,1	-1,1	-1,0	0,0	-0,2	-1,4	1,1	
	43,7	0,3	15,2	-4,6	-164,2	-34,3	-1,4	3,2	42,6	24,9	

Informazioni sui segmenti Bilancio FFS: Attivi.

Milioni CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Attivo circolante				
Liquidità	153,6	196,0	26,4	24,6
Crediti da forniture e servizi	238,0	205,3	290,7	206,1
Altri crediti	195,0	270,1	174,1	132,7
Scorte di merci e lavori iniziati	94,1	89,0	39,5	35,9
Ratei e risconti attivi	279,3	256,3	56,0	57,8
Totale Attivo circolante	960,0	1 016,7	586,7	457,1
Attivo fisso				
Immobilizzazioni finanziarie	89,7	41,9	12,2	10,1
Immobilizzazioni materiali	4 317,0	3 820,5	605,6	686,7
Impianti in costruzione	791,2	927,8	261,6	127,3
Immobilizzazioni immateriali	23,7	28,6	21,0	25,2
Totale Attivo fisso	5 221,5	4 818,8	900,4	849,2
Totale Attivi	6 181,5	5 835,5	1 487,1	1 306,3

Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2003
44,1	11,1	14,2	11,7	567,5	361,5	0,0	0,0	805,7	604,9	
239,4	291,9	41,4	26,9	127,1	81,4	-389,7	-253,9	546,8	557,8	
108,6	160,5	16,9	11,5	520,0	608,3	-853,7	-943,8	160,8	239,3	
160,6	157,0	3,0	2,4	0,2	0,2	-5,8	-2,5	291,6	281,9	
56,6	119,4	5,8	39,6	32,1	60,1	-35,2	-168,9	394,6	364,2	
609,3	739,9	81,3	92,0	1 246,8	1 111,5	-1 284,4	-1 369,1	2 199,5	2 048,1	
54,9	54,6	18,1	13,4	6 060,0	6 791,5	-4 891,6	-4 636,3	1 343,2	2 275,2	
11 876,6	10 722,4	2 716,9	2 661,6	4,3	3,0	0,0	0,0	19 520,5	17 894,2	
3 932,4	4 927,0	366,6	339,7	5,7	30,1	0,0	0,0	5 357,5	6 351,9	
120,7	126,8	4,4	5,8	46,4	23,4	-0,5	-0,6	215,7	209,2	
15 984,5	15 830,9	3 106,0	3 020,5	6 116,4	6 848,0	-4 892,1	-4 636,9	26 436,9	26 730,5	
16 593,8	16 570,8	3 187,3	3 112,5	7 363,2	7 959,5	-6 176,5	-6 006,0	28 636,4	28 778,6	

Informazioni sui segmenti Bilancio FFS: Passivi.

Milioni CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Capitale di terzi				
Debiti finanziari a breve termine	70,8	158,0	269,6	185,9
Debiti da forniture e servizi	408,2	242,9	149,4	146,6
Altri debiti a breve termine	51,1	43,4	23,3	22,2
Ratei e risconti passivi	847,3	745,1	115,3	59,2
Accantonamenti a breve termine	101,8	115,7	42,7	52,4
Totale capitale di terzi a breve termine	1 479,2	1 305,1	600,3	466,2
Debiti finanziari a lungo termine	53,0	18,4	0,5	0,5
Altri debiti finanziari a lungo termine	1 730,4	1 688,7	146,7	39,6
Accantonamenti a lungo termine	67,2	123,8	15,9	74,2
Imposte latenti ¹	0,0	0,3	0,0	0,0
Totale capitale di terzi a lungo termine	1 850,7	1 831,2	163,0	114,3
Totale Capitale di terzi	3 329,8	3 136,3	763,3	580,5
Capitale proprio				
Capitale sociale	1 710,0	1 710,0	723,0	670,0
Riserve di capitale	600,2	600,2	2,2	2,2
Riserve da utili	379,3	285,9	1,4	87,1
Utile del gruppo	152,2	93,4	-2,8	-33,1
Capitale proprio escl. quote di minoranza	2 841,7	2 689,5	723,8	726,2
Quote di minoranza	10,0	9,7	0,0	-0,4
Totale Capitale proprio	2 851,7	2 699,2	723,8	725,8
Totale Passivi	6 181,5	5 835,5	1 487,1	1 306,3

¹ Con l'entrata in vigore della norma Swiss GAAP RPC 23 le imposte latenti sono state riclassificate negli accantonamenti a lungo termine.

Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2003
47,9	149,6	169,4	164,7	359,0	311,2	-853,8	-943,7	62,9	25,7	
403,1	352,5	78,4	50,8	51,7	62,4	-364,2	-233,2	726,6	621,9	
10,9	2,4	7,4	2,5	33,5	38,3	0,0	0,0	126,2	108,8	
167,5	126,8	27,8	46,3	82,2	136,4	-65,8	-192,0	1 174,4	922,0	
78,5	100,7	2,6	13,4	134,2	53,1	0,0	0,0	359,8	335,3	
708,0	732,0	285,5	277,8	660,6	601,5	-1 283,8	-1 368,9	2 449,9	2 013,7	
430,0	451,0	34,2	41,1	4 506,4	4 260,5	0,0	0,0	5 024,0	4 771,4	
7 509,6	6 916,6	2 231,2	2 158,8	72,2	909,5	-3 981,9	-3 819,4	7 708,1	7 893,9	
330,9	900,8	8,5	20,5	1 306,5	1 299,8	-2,8	-4,0	1 726,2	2 415,1	
0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1,9	
8 270,5	8 269,9	2 273,8	2 220,4	5 885,1	6 469,9	-3 984,7	-3 823,4	14 458,3	15 082,3	
8 978,5	9 001,9	2 559,4	2 498,2	6 545,7	7 071,4	-5 268,5	-5 192,3	16 908,2	17 096,0	
6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-670,0	9 000,0	9 000,0	
540,6	540,6	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1	
488,7	488,4	-10,9	-6,2	-84,1	-142,4	-183,6	-146,9	590,8	565,9	
43,7	0,3	15,2	-4,6	-164,2	-34,3	-1,4	3,2	42,6	24,9	
7 602,9	7 559,3	627,9	612,8	814,2	885,8	-908,0	-813,7	11 702,5	11 659,9	
12,3	9,6	0,0	1,5	3,3	2,3	0,0	0,0	25,7	22,7	
7 615,3	7 568,9	627,9	614,3	817,5	888,1	-908,0	-813,7	11 728,2	11 682,6	
16 593,8	16 570,8	3 187,3	3 112,5	7 363,2	7 959,5	-6 176,5	-6 006,0	28 636,4	28 778,6	

Elenco delle partecipazioni FFS. Società del Gruppo e società associate.

Nome dell'azienda		Capitale sociale in milioni	Partecipazione FFS in milioni	Partecipazione FFS % 31.12.2004	Partecipazione FFS % 31.12.2003	Seg
Centrali elettriche						
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Depositi e impianti di trasbordo						
Umschlags AG, Basel	CHF	6,00	2,12	35,33	35,33	E Z
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	25,00	E I
Immobili e parcheggi						
Immobiliengesellschaft Casa Nostra AG, Bern	CHF	0,05	0,05	100,00	100,00	V Z
Parking Simplon-Gare SA Lausanne, Lausanne	CHF	2,20	0,00	0,00	50,05	V IM
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Frigosuisse Immobilien AG, Basel	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
cevanova AG, Bern	CHF	6,00	2,00	33,33	33,33	E IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	31,25	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
I.B.O. Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost AG, Basel	CHF	3,00	0,60	20,00	20,00	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
Trasporti e spedizione						
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.L., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo S.p.A., Torino	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Singen	EUR	0,25	0,25	100,00	75,00	V G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	51,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Köln	EUR	1,50	1,50	100,00	51,00	V G
FS Railfreight S.r.L., Roma	EUR	0,09	0,00	0,00	50,00	E Z
RAIpin AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E G
Viaggi e turismo						
SBB GmbH, Lörrach	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG,						
Romanshorn	CHF	4,60	4,48	97,39	97,39	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
EuroThurbo GmbH, Konstanz	EUR	0,05	0,05	100,00	90,00	V P
RégionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00	V P
Sensetalbahn AG, Laupen	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Cisalpino SA, Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	E P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	0,00	E P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00	E P
SwissAccessGroup AG, St. Gallen	CHF	0,40	0,00	0,00	25,00	E P

Nome dell'azienda		Capitale sociale in milioni	Partecipazione FFS in milioni	Partecipazione FFS % 31.12.2004	Partecipazione FFS % 31.12.2003	Seg
Varie						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management AG, Zürich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	0,00	V I
RailLink AG, Bern	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00	V P
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V Z
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I

Legenda:

- Seg = Segmento
- V = Completamente consolidata
- E = Registrata secondo il metodo dell'equivalenza
- P = Traffico viaggiatori
- G = Traffico merci
- I = Infrastruttura
- IM = Immobili
- Z = Settori centrali

Rapporto dei revisori del Gruppo.

All'Assemblea generale degli azionisti delle Ferrovie federali svizzere FFS, Berna. In qualità di revisore del conto di gruppo abbiamo verificato il conto annuale consolidato (bilancio, conto economico, conto del flusso dei mezzi, riconciliazione del capitale proprio ed allegato) delle Ferrovie federali svizzere FFS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale consolidato, mentre il nostro compito consiste nella sua verifica e nell'espressione di un giudizio in merito. Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale ed all'indipendenza.

La nostra verifica è stata effettuata conformemente alle norme della categoria professionale svizzera, le quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale che anomalie significative nel conto annuale consolidato possano essere identificate con un grado di sicurezza accettabile. Abbiamo verificato le posizioni e le informazioni del conto annuale consolidato mediante procedure analitiche e di verifica a campione. Abbiamo inoltre giudicato l'applicazione dei principi contabili determinanti, le decisioni significative in materia di valutazione, nonché la presentazione del conto annuale consolidato nel suo complesso. Siamo dell'avviso che la nostra verifica costituisca una base sufficiente per la presente nostra opinione.

A nostro giudizio il conto annuale consolidato presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità alle «Swiss GAAP RPC» ed è conforme alle disposizioni legali svizzere.

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale consolidato a voi sottoposto.

Facciamo notare inoltre che la partecipazione del 100% all'AlpTransit Gotthard AG non è consolidata ma inclusa secondo il metodo Equity. La direzione per questa partecipazione rimane, sulla base di un accordo tra la Confederazione svizzera e le FFS, presso la Confederazione, perciò il criterio della direzione unitaria nel gruppo FFS non è dato.

Berna, l'8 marzo 2005

Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsabile del mandato)

Rudolf Mahnig

Esperto contabile dipl.

Conto economico FFS SA.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni CHF	Nota	2004	2003
Reddito di esercizio			
Redditi da traffico	1	2 180,7	2 092,0
Indennizzi	2	518,5	522,6
Redditi locativi immobili	3	307,7	296,4
Ricavi complementari	4	1 002,7	935,1
Altri ricavi		38,7	53,0
Prestazioni proprie	5	646,8	591,3
Contributi federali per l'infrastruttura	6	1 331,5	1 327,0
Diminuzione del reddito		-89,3	-86,1
Totale Reddito di esercizio		5 937,3	5 731,3
Spese di esercizio			
Spese per il materiale	7	-398,7	-458,4
Spese per il personale	8	-2 417,5	-2 459,7
Altre spese di esercizio	9	-1 415,9	-1 265,7
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	10	-880,6	-1 103,3
Investimenti non attivabili	11	-608,8	-289,2
Totale Spese di esercizio		-5 721,5	-5 576,3
Risultato di esercizio prima dell'assegnazione all'accantonamento RPC 16		215,8	155,0
Previdenza per il personale RPC 16	12	-150,0	-132,0
Risultato di esercizio dopo l'assegnazione all'accantonamento RPC 16		65,8	23,0
Risultato vendita attivo fisso	13	40,6	126,4
Reddito straordinario		0,0	41,3
Spesa straordinaria		0,0	-9,5
Progetto «Chance»	14	-24,9	-17,3
EBIT		81,5	163,9
Reddito finanziario	15	93,1	81,5
Oneri finanziari	16	-141,7	-184,3
Utile al lordo delle imposte		32,9	61,1
Imposte	17	-4,2	-38,3
Utile annuo	18	28,7	22,8

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

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Milioni CHF	Nota	31.12.2004	31.12.2003
Attivo circolante			
Liquidità	19	683,5	512,5
Crediti da forniture e servizi	20	415,2	475,3
Altri crediti		379,7	298,0
Scorte di merci e lavori iniziati	21	254,6	281,4
Ratei e risconti attivi		335,9	318,2
Totale Attivo circolante		2 068,9	1 885,4
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	22	2 607,5	3 333,5
Immobilizzazioni materiali	23	18 446,3	16 479,6
Impianti in costruzione	23	4 952,2	6 020,4
Immobilizzazioni immateriali	24	187,7	175,1
Totale Attivo fisso		26 193,8	26 008,6
Totale Attivi		28 262,7	27 894,0

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

Passivi.

Milioni CHF	Nota	31.12.2004	31.12.2003
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	25	179,3	56,0
Debiti da forniture e servizi	26	698,3	522,4
Altri debiti a breve termine		94,7	84,0
Ratei e risconti passivi	27	1 056,3	876,6
Accantonamenti a breve termine	28	307,4	280,1
Totale Capitale di terzi a breve termine		2 336,0	1 819,1
Debiti finanziari a lungo termine	29	4 540,6	4 294,7
Altri debiti a lungo termine	30	7 664,0	7 848,2
Accantonamenti a lungo termine	28	2 098,3	2 336,9
Totale Capitale di terzi a lungo termine		14 302,8	14 479,8
Totale Capitale di terzi		16 638,8	16 298,9
Capitale proprio			
Capitale azionario		9 000,0	9 000,0
Riserve legali			
Riserve legali generali		2 000,0	2 000,0
Riserva Lferr 64	31	519,1	532,7
Utile di bilancio			
Utile portato a nuovo		76,1	39,6
Utile annuo		28,7	22,8
Totale Capitale proprio		11 623,9	11 595,1
Totale Passivi		28 262,7	27 894,0

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

Conto del flusso dei fondi FFS SA.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni CHF	2004	2003
Utile annuo	28,7	22,8
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	880,6	1 103,3
Proventi e spese da investimenti non attivabili	485,2	289,2
Variazione ratei e risconti a lungo termine ¹	-11,0	0,0
Variazione accantonamenti a lungo termine	134,1	28,8
Risultato vendita attivo fisso	-40,6	-126,4
Prestazioni proprie attivate	-413,3	-367,1
Cash-flow	1 063,7	950,6
Variazione crediti da forniture e servizi	18,1	3,4
Variazione scorte di merci e lavori iniziati	52,5	-22,1
Variazione altro attivo circolante	-124,5	-130,1
Variazione debiti a breve termine	175,4	-112,5
Flusso dei fondi risultante da attività commerciale	1 185,2	689,3
Flusso dei fondi per uscita G-SR (anno precedente fusione BLI)	-6,7	1,8
Investimenti immobilizzazioni finanziarie	-228,8	-280,0
Disinvestimenti immobilizzazioni finanziarie	184,1	151,9
Investimenti in impianti in costruzione e immobilizzazioni materiali	-1 863,6	-1 937,0
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	26,4	52,8
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	0,0	-4,0
Flusso dei fondi risultante da attività d'investimento	-1 888,6	-2 014,5
Variazione debiti finanziari a breve termine	123,3	52,8
Variazione debiti finanziari a lungo termine	209,2	299,5
Variazione altri debiti a lungo termine	541,9	648,8
Flusso dei fondi risultante da attività finanziaria	874,4	1 001,1
Variazione complessiva fondi	171,0	-324,1
Liquidità al 1° gennaio	512,5	836,6
Liquidità al 31° dicembre	683,5	512,5
Variazione liquidità	171,0	-324,1

¹ I ratei e risconti a lungo termine sono stati riclassificati nei debiti a lungo termine in seguito all'entrata in vigore della norma Swiss GAAP RPC 23 e devono quindi essere eliminati.

Allegato al conto annuale FFS SA. Note sul conto annuale.

0 Note di carattere generale

0.1 FFS SA

La FFS SA comprende le divisioni Traffico viaggiatori, Infrastruttura, Immobili e i Settori centrali. Nel 2001 il settore Traffico merci è stato scorporato diventando la società affiliata giuridicamente indipendente FFS Cargo SA. Nell'anno in esame è stata eseguita l'integrazione del settore Servizio Materiale rotabile del trasporto merci (G-SR), che finora faceva parte della FFS SA, nella FFS Cargo SA.

L'acquisizione e la nuova costituzione di società affiliate ben radicate a livello regionale (RegionAlps SA, SBB GmbH ed EuroTurbo GmbH) consente di trasferire a queste società sempre più servizi specifici di traffico e altre prestazioni.

I principi contabili applicati per la stesura del bilancio separato rispettano le disposizioni del Diritto azionario svizzero e delle «Raccomandazioni professionali per l'allestimento dei conti annuali (Swiss GAAP RPC, in seguito RPC)».

0.2 Imposte

Con la sentenza del 23 dicembre 2003 il Tribunale federale ha stabilito l'obbligo fiscale soggettivo della FFS SA nei Cantoni e nei Comuni in relazione ai cosiddetti immobili non necessari per l'esercizio. Da questa sentenza del Tribunale federale deriva la necessità di costituire ratei e risconti in relazione all'imposta sugli utili e sui capitali e all'imposta sugli utili da sostanza immobiliare, per le quali in base alle attuali conoscenze sono inseriti nel bilancio i ratei e risconti passivi corrispondenti.

0.3 Obblighi previdenziali

La norma RPC 16 disciplina l'esposizione delle conseguenze economiche derivanti dagli obblighi previdenziali, a prescindere dalla strutturazione giuridica dei piani previdenziali e degli istituti di previdenza. Per soddisfare il punto di vista economico richiesto dalla norma, gli istituti di previdenza devono essere registrati nel conto annuale, benché in senso giuridico questa operazione non generi né attivi né passivi. Gli attivi e gli impegni degli istituti di previdenza vengono rivalutati periodicamente. Per le FFS, i calcoli ai sensi della RPC 16 sono eseguiti a cadenza annuale dalla ditta LCP Libera AG, applicando il metodo «Projected Unit Credit». Gli obblighi previdenziali presunti («Projected Benefit Obligations» – PBO) degli assicurati attivi equivalgono al valore attuale delle prestazioni previdenziali acquisite al giorno di chiusura del bilancio; nel calcolo sono contemplati i futuri aumenti previsti per salari e rendite nonché le probabili uscite di servizio. Gli obblighi previdenziali dei beneficiari di una rendita risultano dal valore attuale delle rendite in corso, prendendo in considerazione i futuri aumenti previsti per le rendite. L'insieme degli obblighi viene messo a confronto con il patrimonio calcolato al valore venale. Se da questo confronto risulta un deficit di copertura, si iscrive a bilancio almeno l'importo passivo (rivalutazione dell'importo dell'esercizio precedente). Se la differenza (differenza tra l'importo passivo e l'effettivo deficit di copertura) supera il corridoio previsto dalla norma RPC 16 (importo maggiore del 10 per cento del patrimonio previdenziale o del 10 per cento dell'obbligo previdenziale), la differenza viene ammortizzata per il periodo medio di rimanenza degli assicurati (nel caso delle FFS 14 anni – anno precedente 15 anni) e la sua iscrizione a bilancio influisce pertanto sul risultato.

0.4 Contaminazione dell'ambiente

Una perizia tecnica esterna ha stabilito che la FFS SA deve costituire un accantonamento pari a CHF 393,0 mio per danni ambientali al 1° gennaio 1999. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questo accantonamento, è stato concordato con la Confederazione di non effettuare un accantonamento totale nel bilancio di apertura, bensì di attivare un accantonamento di CHF 110,0 mio destinato alle spese di risanamento da sostenere. Dopo lo scioglimento totale del suddetto accantonamento, la Confederazione si assumerà i costi che superano tale importo.

1 Redditi da traffico

Milioni CHF	2004	2003
Traffico viaggiatori	1 804,7	1 755,1
Prestazioni d'esercizio	193,5	162,4
Infrastruttura	182,5	174,5
Redditi da traffico	2 180,7	2 092,0

Nell'anno in esame è stato possibile aumentare i redditi da traffico del 4,2 percento ovvero di CHF 88,7 mio a CHF 2180,7 mio, malgrado singoli traffici regionali siano stati ceduti a società affiliate.

Nel traffico viaggiatori, l'incremento è dovuto principalmente all'aumentata domanda di abbonamenti generali e annuali e alle maggiori vendite nella tariffa normale (1^a classe).

Un chiaro aumento è stato registrato anche nelle prestazioni d'esercizio a società affiliate e altre ferrovie.

L'Open Access nel traffico merci ha consentito di aumentare le vendite delle tracce a terzi, che si riflettono nei maggiori ricavi di Infrastruttura.

2 Indennizzi

Milioni CHF	2004	2003
Indennizzi traffico viaggiatori regionale		
Confederazione	269,1	282,1
Cantoni	147,6	147,1
Totale indennizzi traffico viaggiatori regionale	416,7	429,2
Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci all'infrastruttura		
per traffico combinato	41,0	35,6
per altro traffico merci	60,8	57,8
Totale Sovvenzioni per prezzi tracce d'orario	101,8	93,4
Indennizzi	518,5	522,6

Gli indennizzi sono diminuiti di CHF 4,1 mio, ovvero dello 0,8 percento rispetto all'anno precedente, nonostante la compensazione per la maggiore aliquota applicabile alla riduzione dell'imposta precedente (cfr. nota 9).

La riduzione degli indennizzi della Confederazione nel traffico regionale viaggiatori è dovuta in particolare alla cessione di linee alle società affiliate.

Negli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori viene detratta la partecipazione in proporzione ai vantaggi da parte della Confederazione a favore della Comunità dei traffici di Zurigo (ZVV) per l'importo di CHF 33,0 mio, in conformità con la prassi per l'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) (cfr. nota 6).

Le sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario servono a ridurre tali prezzi al fine di incentivare il trasferimento dei trasporti di merci dalla strada alla ferrovia. A beneficiare dei prezzi di tracce d'orario ridotti non è solo la FFS Cargo SA, ma anche altre imprese di trasporto ferroviario che acquistano prestazioni da FFS Infrastruttura. Nell'anno in esame l'UFT ha aumentato le sovvenzioni per il traffico a carri completi convenzionale.

3 Redditi locativi immobili

Il leggero aumento dei redditi locativi è dovuto soprattutto ai buoni fatturati delle stazioni RailCity. L'eccesso di offerta ha invece avuto ancora effetti negativi sui prezzi dei canoni di locazione dei locali ad uso ufficio.

4 Ricavi complementari

Milioni CHF	2004	2003
Personale distaccato	3,6	6,8
Servizi	374,2	284,7
Lavori di assistenza e manutenzione	59,7	191,6
Redditi da noleggi	60,3	62,5
Vendita di energia	91,5	82,4
Cambio	40,4	39,0
Provvigioni, commissioni	61,5	77,0
Vendita stampati e materiali	52,9	51,5
Partecipazione alle spese, contributi	213,4	73,6
Altri ricavi complementari	45,2	66,0
Ricavi complementari	1 002,7	935,1

I ricavi complementari sono aumentati di CHF 67,6 mio, ovvero del 7,2 percento rispetto all'anno precedente.

L'aumento dei servizi di terzi è stato influenzato dalla contabilizzazione al lordo per le attività Handy-Prepaid con CHF 94,2 mio e di conseguenza sono aumentate le altre spese di esercizio di CHF 86,4 mio (cfr. nota 9).

Finora i ricavi da provvigioni e commissioni comprendevano il conteggio al netto delle attività Handy-Prepaid.

La forte riduzione dei lavori di assistenza e manutenzione è risultata dallo scorporo del Servizio Materiale rotabile traffico merci (G-SR) in FFS Cargo SA.

Nell'anno in esame sono confluiti nell'infrastruttura le partecipazioni alle spese da parte di terzi a progetti d'investimento (Ferrovia 2000, galleria dello Zimmerberg) di CHF 123,6 mio, che in contropartita hanno portato a spese per investimenti più alte non attivabili (cfr. nota 11).

5 Prestazioni proprie

Milioni CHF	2004	2003
Ordini d'investimento	413,3	367,1
Ordini di magazzino	233,5	224,2
Prestazioni proprie	646,8	591,3

L'aumento delle prestazioni proprie per ordini d'investimento è dovuto a maggiori prestazioni nel settore dell'infrastruttura.

Nonostante l'assenza delle prestazioni proprie di G-SR per circa CHF 60 mio, le prestazioni proprie per ordini di magazzino hanno superato di CHF 9,3 mio quelle dell'anno precedente. Questo aumento va ricondotto al maggior fabbisogno di ricambi per la manutenzione del materiale rotabile nel traffico viaggiatori e alla variazione del flusso di valore dei lavori di magazzino per l'infrastruttura.

6 Contributi federali per l'infrastruttura

Milioni CHF	2004	2003
Ammortamento Infrastruttura	833,0	862,7
Sussidi per Infrastruttura	498,5	464,3
Contributi federali per l'infrastruttura	1 331,5	1 327,0

I contributi federali per l'infrastruttura hanno superato quelli dell'anno precedente di CHF 4,5 mio. Questo aumento è dovuto alla compensazione della maggiore riduzione dell'imposta precedente (cfr. nota 9). La variazione all'interno delle voci è legata ai programmi di sgravio adottati dalla Confederazione nel 2003 e nel 2004.

La Confederazione ha corrisposto alla FFS SA un pagamento per la partecipazione in proporzione ai vantaggi a favore della Comunità dei traffici di Zurigo (ZVV) per l'importo di CHF 33,0 mio. Questo importo non è correlato con l'esecuzione delle prestazioni della FFS SA. In conformità alla prassi per l'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), questo importo viene registrato nei contributi federali per l'infrastruttura e trasmesso alla ZVV con la deduzione degli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori (cfr. nota 2).

7 Spese per il materiale

Le spese per il materiale sono diminuite di CHF 59,7 mio rispetto all'anno precedente. Con lo scorporo di G-SR sono venute meno spese di circa CHF 120 mio. Le aumentate produzioni di magazzino di ricambi per la manutenzione del materiale rotabile del traffico viaggiatori (Ferrovia 2000) e la variazione del flusso di valore della produzione di magazzino per l'infrastruttura hanno invece portato a un aumento delle spese per il materiale.

8 Spese per il personale

Milioni CHF	2004	2003
Stipendi	2 027,5	2 107,8
Assicurazioni sociali	301,8	283,0
Altre spese per il personale	88,2	68,9
Spese per il personale	2 417,5	2 459,7

Le spese per il personale sono diminuite di CHF 42,2 mio ovvero dell'1,7 percento rispetto all'esercizio precedente.

La riduzione degli stipendi è dovuta alla riduzione dell'organico medio della FFS SA di 1441 posti di lavoro a tempo pieno rispetto all'anno precedente. La riduzione dell'effettivo del personale è dovuta in particolare allo scorporo di G-SR in FFS Cargo SA.

Nonostante la riduzione di organico le spese previdenziali sono aumentate rispetto all'anno precedente. Questo aumento è dovuto principalmente alle spese aggiuntive derivanti dalle misure entrate in vigore il 1° luglio 2003 per il miglioramento della situazione della Cassa pensioni FFS e che per la prima volta nel 2004 hanno influito sull'intero esercizio. Le misure comprendono un contributo al risanamento dell'1,5 percento sia dei dipendenti che delle FFS sul salario assicurato per la Cassa pensioni FFS e l'acquisizione delle spese dell'invalidità professionale da parte delle FFS.

Le altre spese per il personale comprendono le spese per formazione e aggiornamento, ristoranti del personale e dal 2004 anche le spese per l'abbigliamento professionale (finora iscritte nelle spese per il materiale). Nell'anno in esame questa voce comprende anche i premi previsti per i collaboratori per la positiva introduzione di Ferrovia 2000.

9 Altre spese di esercizio

Milioni CHF	2004	2003
Noleggio di impianti	28,4	24,5
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	208,3	206,9
Veicoli	128,7	89,0
Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse	65,5	71,8
Energia e smaltimento	189,3	201,8
Amministrazione e informatica	223,0	204,3
Pubblicità	43,5	38,4
Altre spese di esercizio	267,1	175,9
Prestazioni di esercizio di terzi	191,5	202,2
Indennizzi riduzione imposta precedente	70,6	50,9
Altre spese di esercizio	1 415,9	1 265,7

Nell'anno in esame le altre spese d'esercizio sono aumentate di CHF 150,2 mio o dell'11,9 percento. Questo aumento è dovuto prevalentemente alla contabilizzazione al lordo per le attività Handy-Prepaid (cfr. nota 4), alle maggiori spese per veicoli per lo scorporo di G-SR e a maggiori riduzioni dell'imposta precedente.

Dopo lo scorporo di G-SR, le prestazioni di veicoli precedentemente effettuate nell'ambito della FFS SA, vengono adesso acquistate dalla FFS Cargo SA.

Nell'anno precedente, in seguito a una sentenza del Tribunale federale in merito al parziale obbligo fiscale è stato necessario costituire un accantonamento fiscale sui cosiddetti immobili non necessari per l'esercizio per gli anni 1999–2003 per le imposte sugli utili da sostanza immobiliare a carico della voce «Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse».

Le spese per energia e smaltimento sono diminuite grazie alla vantaggiosa situazione sul mercato energetico e all'utilizzo dell'accantonamento per il settore energetico per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato.

Le spese pubblicitarie sono aumentate in seguito alle campagne per l'avvio di Ferrovia 2000.

Le spese registrate alla voce «Indennizzi riduzione imposta» precedente si basano principalmente sulla regolamentazione dell'IVA negoziata per le imprese pubbliche di trasporto. Al posto di una riduzione dell'imposta precedente calcolata in percentuale sulla composizione del fatturato totale, dal 2004 essa avviene per la FFS SA con il 3,5 percento (prima: 2,7 percento) degli indennizzi pubblici che le pervengono.

10 Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali

Milioni CHF	2004	2003
Ammortamenti per immobilizzazioni finanziarie	9,7	28,4
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	917,7	871,8
Variazione rettifica di valore su impianti in costruzione	-144,4	112,5
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	46,7	47,9
Ammortamenti dei valori contabili residui su perdite d'investimento	50,9	42,7
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	880,6	1 103,3

L'aumento degli ammortamenti per immobilizzazioni materiali risulta dall'incremento delle immobilizzazioni materiali in particolare con investimenti nell'infrastruttura e nel materiale rotabile per Ferrovia 2000.

A causa del maggior volume di fatturazione (soprattutto per Ferrovia 2000), le uscite nella voce Impianti in costruzione sono risultate maggiori delle entrate per nuovi investimenti e di conseguenza la variazione della rettifica di valore su impianti in costruzione è risultata positiva ed ha generato una riduzione della spesa. Per i conti progetto, invece, le quote non attivabili sono confluite nella voce Investimenti non attivabili.

Le maggiori perdite d'investimento hanno comportato un aumento degli ammortamenti dei valori contabili residui.

11 Investimenti non attivabili

L'aumento delle spese per investimenti non attivabili è dovuto alle partecipazioni di terzi ai progetti di investimento, risultate maggiori della media, e al maggior volume di fatturazione per progetti di Ferrovia 2000.

12 Previdenza per il personale RPC 16

L'assegnazione all'accantonamento RPC 16 per la copertura della differenza del deficit di copertura è aumentata a CHF 150,0 mio (per i dettagli sulla previdenza per il personale RPC 16 consultare il rapporto finanziario del gruppo alla nota 30, paragrafo «Previdenza a favore del personale».)

13 Risultato vendita attivo fisso

Il risultato deriva praticamente solo dalla vendita di immobili. Con la vendita dell'ultima tranche della partecipazione alla società TDC Switzerland AG, nell'anno precedente è stato realizzato un utile di CHF 95,4 mio.

14 Progetto «Chance»

Il progetto «Chance» comprende le spese per la reintegrazione di dipendenti, il cui posto sia stato soppresso in base a misure di razionalizzazione o ristrutturazione.

15 Reddito finanziario

Milioni CHF	2004	2003
Reddito finanziario e proventi da partecipazioni in terzi	29,7	31,2
Reddito finanziario e proventi da partecipazioni in società del gruppo	21,9	20,9
Reddito finanziario e proventi da partecipazioni in società associate	7,1	6,9
Reddito finanziario azionista	1,1	1,1
Altro reddito finanziario	33,3	21,4
Reddito finanziario	93,1	81,5

16 Oneri finanziari

Milioni CHF	2004	2003
Oneri finanziari verso terzi	112,5	121,6
Oneri finanziari società del gruppo	1,0	0,6
Oneri finanziari verso imprese associate	1,0	0,0
Oneri finanziari verso l'azionista	12,4	55,1
Altri oneri finanziari	14,9	7,0
Oneri finanziari	141,7	184,3

Per la continua riduzione del prestito soggetto a interessi per il finanziamento della Cassa pensioni FFS, rispetto all'anno precedente gli oneri per interessi verso l'azionista sono calati di CHF 42,7 mio. Inoltre, il livello generalmente basso dei tassi ha generato una riduzione degli oneri finanziari verso terzi nonostante i maggiori impegni.

L'aumento degli altri redditi e oneri finanziari è dovuto a guadagni di corso nella valutazione delle consistenze in valuta estera.

17 Imposte

In base all'Art. 21 della legge sulle FFS del 20 marzo 1998, la FFS SA è esonerata dalle imposte anche sul piano cantonale. In seguito alla sentenza del Tribunale federale di dicembre 2003 in merito al parziale obbligo fiscale della FFS SA in Cantoni e Comuni in relazione ai cosiddetti immobili non necessari per l'esercizio, si è dovuto costituire, con effetto retroattivo per gli anni 1999–2003, un accantonamento fiscale per le imposte sul reddito e sul capitale. Per l'anno in esame sono stati considerati CHF 4,4 mio, in base all'attuale stato delle trattative in corso con la Conferenza fiscale svizzera.

18 Utile annuo

Milioni CHF	2004	2003
Utile annuo da settori che danno diritto all'indennità ai sensi dell'art. 64 Lferr		
Infrastruttura	7,4	-25,0
Traffico regionale viaggiatori (TRV)	1,6	8,7
Utile annuo da comparti che non danno diritto all'indennità	19,7	39,1
Utile annuo	28,7	22,8

19 Liquidità

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Cassa	20,6	38,7
Posta	74,0	34,7
Banche	252,2	418,3
Depositi a termine	347,6	14,9
Conti di giro	-11,0	5,8
Titoli	0,1	0,1
Liquidità	683,5	512,5

L'aumento della liquidità è dovuto all'assunzione di nuovi mezzi a lungo termine per il finanziamento di investimenti futuri.

20 Crediti da forniture e servizi

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Crediti da forniture e servizi		
verso terzi	403,8	405,9
verso società del gruppo	62,8	94,6
verso società associate	4,9	11,2
Rettifiche di valore	-56,3	-36,4
Crediti da forniture e servizi	415,2	475,3

La consistenza dei crediti da forniture e servizi si è ridotta per lo scorporo di G-SR a FFS Cargo SA. L'aumento delle rettifiche di valore è il risultato di singole rettifiche di valore e dell'incremento dei crediti verso i viaggiatori sprovvisti di titolo di trasporto valido.

21 Scorte di merci e lavori iniziati

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Scorte di merci	376,6	457,3
Lavori iniziati	23,4	17,7
Rettifiche di valore	-145,4	-193,6
Scorte di merci e lavori iniziati	254,6	281,4

Le minori scorte di merci e le rettifiche di valore sono il risultato dello scorporo di G-SR a FFS Cargo SA.

22 Immobilizzazioni finanziarie

	Titoli dell'attivo fisso	Partecipazioni	Crediti a lungo termine verso terzi	Crediti a lungo termine verso società del gruppo	Crediti verso società associate	Crediti a lungo termine verso l'azionista	Totale
Milioni CHF							
Valori d'acquisto							
Stato al 1.1.2004	634,2	1 103,4	565,3	316,8	51,8	906,8	3 578,3
Entrate	3,8	154,1	3,1	177,6	2,4	0,0	341,1
Uscite	-47,1	-1,8	-24,9	-77,7	-25,6	-906,8	-1 083,9
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	19,2	0,0	0,0	0,0	19,2
Stato al 31.12.2004	591,0	1 255,6	562,7	416,7	28,7	0,0	2 854,8
Ammortamenti cumulati							
Stato al 1.1.2004	0,0	-213,2	-25,1	-5,0	-1,5	0,0	-244,8
Entrate	0,0	-12,3	-0,1	-2,0	-2,1	0,0	-16,4
Uscite	0,0	6,7	0,0	7,0	0,3	0,0	14,0
Stato al 31.12.2004	0,0	-218,7	-25,2	0,0	-3,4	0,0	-247,3
Valore contabile netto al 1.1.2004	634,2	890,2	540,2	311,8	50,3	906,8	3 333,5
Valore contabile netto al 31.12.2004	591,0	1 036,9	537,5	416,7	25,3	0,0	2 607,5

I ricavi dell'investimento finanziario dei fondi per il rimborso degli impegni di leasing sono stati capitalizzati ed hanno portato all'aumento dei titoli dell'attivo fisso. I debiti corrispondenti sono stati iscritti a bilancio tra i passivi. Le uscite sono state determinate dalla valutazione in moneta estera degli impegni di leasing.

Le entrate su partecipazioni contengono in prevalenza gli aumenti di capitale di FFS Cargo SA, in relazione con l'integrazione della G-SR e della Cisalpino SA. Ulteriori entrate sono dovute alle nuove partecipazioni Ticino-Lombardia SA (TILO) ed Euroswitch AG nonché all'acquisizione di EuroThurbo AG da Thurbo AG.

I crediti a lungo termine verso terzi comprendono la concessione di ipoteche e crediti di costruzione delle società cooperative di costruzione dei ferrovieri.

Con la costituzione della Cassa pensioni FFS nel 1999, le FFS hanno concordato con la Confederazione un modello per il finanziamento dello scoperto. Nell'anno in esame è stata effettuata l'ultima compensazione di CHF 906,8 mio. Con la riduzione del credito verso l'azionista si è ridotto anche il corrispondente debito a lunga scadenza (cfr. nota 30, paragrafo «Composizione dei debiti verso l'Azienda Confederazione»).

23 Immobilizzazioni materiali e immobilizzazioni in corso

Milioni CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sottostrut./ Sovrastrut./ Tecnica ferroviaria	Altre immobilizza- zioni materiali	Fondi	Edifici	Totale immobilizza- zioni materiali	Impianti in costruzione e acconti	Totale
Valori d'acquisto								
Stato al 1.1.2004	8 202,9	12 660,0	3 857,5	1 450,3	3 414,8	29 585,7	7 278,5	36 864,1
Investimenti	120,6	35,5	0,6	0,3	59,7	216,7	2 310,1	2 526,8
Ricontabilizzazione di impianti in costruzione verso impianti	563,5	1 954,1	221,9	6,1	72,5	2 818,2	-2 878,1	-60,0
Promozione investimenti	-0,1	-35,3	-10,1	0,0	-2,9	-48,4	48,4	0,0
Uscite impianti	-238,9	-112,2	-64,1	-9,1	-36,8	-461,1	-691,3	-1 152,4
Uscita G-SR in Cargo	-10,0	-37,2	-120,4	0,0	-22,5	-190,2	-2,7	-192,9
Ricontabilizzazioni	0,0	-3,3	2,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Stato al 31.12.2004	8 638,0	14 461,8	3 887,5	1 447,6	3 486,0	31 920,9	6 064,7	37 985,6
di cui leasing	2 180,6					2 180,6		2 180,6
Ammortamenti cumulati								
Stato al 1.1.2004	-4 480,2	-4 232,6	-2 822,5	-21,8	-1 548,9	-13 106,0	-1 258,1	-14 364,1
Entrate	-314,4	-411,9	-120,5	0,0	-71,0	-917,7	0,0	-917,7
Uscite	239,7	101,2	62,9	0,0	20,6	424,3	144,4	568,7
Uscita G-SR in Cargo	7,7	21,6	85,8	0,0	9,8	124,8	1,2	126,0
Ricontabilizzazioni	0,0	0,6	-0,4	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Stato al 31.12.2004	-4 547,2	-4 521,1	-2 794,9	-21,8	-1 589,7	-13 474,6	-1 112,5	-14 587,1
di cui leasing	-765,1					-765,1		-765,1
Valore contabile netto al 1.1.2004	3 722,8	8 427,5	1 035,0	1 428,5	1 865,9	16 479,6	6 020,4	22 500,0
Valore contabile netto al 31.12.2004	4 090,9	9 940,7	1 092,7	1 425,8	1 896,3	18 446,3	4 952,2	23 398,5
di cui leasing	1 415,6					1 415,6		1 415,6

Lo scorporo di G-SR a FFS Cargo SA ha comportato una riduzione delle immobilizzazioni materiali di CHF 66,9 mio netti. Gli effetti sono indicati espressamente nello schema.

L'aumento delle immobilizzazioni materiali è dovuto principalmente dalla costruzione di impianti infrastrutturali e dall'acquisto di materiale rotabile del traffico viaggiatori per Ferrovia 2000.

Le altre immobilizzazioni materiali comprendono tutte le installazioni, gli impianti informatici e di telecomunicazione, nonché quelli per l'approvvigionamento e lo smaltimento.

Gli interessi passivi risultanti dai prestiti a interessi variabili per il finanziamento di Ferrovia 2000 sono stati iscritti all'attivo. Nell'anno in rassegna gli interessi iscritti all'attivo ammontavano a CHF 29,9 mio (anno precedente CHF 26,6 mio).

24 Immobilizzazioni immateriali

Milioni CHF	Diritti	Software	Avviamento da fusione	Totale
Valori di acquisto				
Stato al 1.1.2004	107,1	221,8	3,2	332,1
Entrate	0,0	0,0	0,0	0,0
Uscite	-0,4	-8,7	0,0	-9,0
Uscita G-SR in Cargo	0,0	-0,8	0,0	-0,8
Ricontabilizzazioni di impianti in costruzione	1,1	58,8	0,0	60,0
Stato al 31.12.2004	107,8	271,2	3,2	382,3
Ammortamenti cumulati				
Stato al 1.1.2004	-20,0	-135,0	-2,0	-157,0
Entrate	-4,8	-41,2	-0,6	-46,7
Uscite	0,0	8,3	0,0	8,3
Uscita G-SR in Cargo	0,0	0,8	0,0	0,8
Stato al 31.12.2004	-24,7	-167,1	-2,7	-194,6
Valore contabile netto al 1.1.2004	87,1	86,8	1,2	175,1
Valore contabile netto al 31.12.2004	83,0	104,1	0,5	187,7

Le ricontabilizzazioni della voce Software provengono dai progetti EED gestiti negli impianti in costruzione. Nell'anno in rassegna è stato concluso il progetto di gruppo OPUS.

25 Debiti finanziari a breve termine

L'aumento è riconducibile ai maggiori depositi in conto corrente e alle immobilizzazioni finanziarie di breve periodo di società del gruppo e associate nella FFS SA.

26 Debiti da forniture e servizi

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti da forniture e servizi		
Verso terzi	596,6	507,6
Verso società del gruppo	97,9	11,9
Verso società associate	3,8	2,9
Debiti da forniture e servizi	698,3	522,4

L'aumento dei debiti verso terzi è dovuto prevalentemente agli acquisti di materiale rotabile.

I debiti verso società del gruppo sono aumentati in seguito dello scorporo di G-SR.

27 Ratei e risconti passivi

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Ratei e risconti passivi		
Titoli di trasporto	413,1	370,8
Interessi	41,3	42,7
Altri ratei e risconti	601,9	463,1
Ratei e risconti passivi	1 056,3	876,6

I ratei e risconti relativi ai titoli di trasporto comprendono in particolare gli abbonamenti generali, metà-prezzo e di percorso. I maggiori ratei e risconti della voce Titoli di trasporto sono dovuti al netto incremento delle vendite degli abbonamenti registrato prima degli aumenti tariffari entrati in vigore il 12 dicembre 2004. In seguito all'attuazione della nuova norma Swiss GAAP RPC 23, le voci registrate finora come accantonamenti sono stati ricontabilizzati nei ratei e risconti passivi.

28 Accantonamenti

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Accantonamenti a breve termine	307,4	280,1
Accantonamenti a lungo termine	2 098,3	2 336,9
Accantonamenti	2 405,7	2 617,0

Milioni CHF	Obblighi previdenziali RPC 16	Indennità di rincarico per pensionati	Siti contaminati	Settore energetico	Vacanze/straordinari	Ristrutturazione	Accantonamenti	Totale
Situazione al 31.12.2003	965,0	156,3	89,1	675,9	121,8	0,0	609,0	2 617,0
Ristrutturazione per RPC 23	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,5	-233,6	-216,1
Situazione al 1.1.2004	965,0	156,3	89,1	675,9	121,8	17,5	375,3	2 400,9
Costituzione	150,0	0,0	0,0	0,0	9,7	4,9	77,1	241,7
Impiego	0,0	-32,3	-5,8	-22,4	-19,3	-2,1	-76,6	-158,4
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-65,5	-65,6
Uscita G-SR in Cargo	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,8	0,0	-9,2	-12,9
Ricontabilizzazione	124,0	-124,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Situazione al 31.12.2004	1 239,0	0,0	83,3	653,5	108,5	20,3	301,1	2 405,7

In seguito all'entrata in vigore della norma Swiss GAAP RPC 23, a partire dal 1° gennaio 2004 gli accantonamenti sono stati analizzati e ricontabilizzati in parte in altre voci conformemente alla nuova direttiva (v. Riclassificazione per RPC 23 nel prospetto degli accantonamenti). I ratei e risconti finora iscritti come accantonamento per i diritti per la posa dei cavi e leasing ICN non hanno carattere di accantonamento e come tale sono stati riclassificati negli altri debiti a lungo termine. Le altre riclassificazioni sono state eseguite nei ratei e risconti passivi.

Per le spiegazioni sull'accantonamento della previdenza a favore del personale RPC 16 e sull'indennità di rincarico per pensionati consultare la relazione del gruppo. L'accantonamento registrato nel bilancio della FFS SA di CHF 1239,0 mio coincide con l'accantonamento nel bilancio del gruppo (cfr. anche la nota 0.3 Obblighi previdenziali).

Nell'anno in esame sono proseguiti i lavori per il risanamento dei danni ambientali. Le spese per questi lavori sono state addebitate a questo accantonamento. Per ulteriori spiegazioni sui danni ambientali consultare la nota 0.4.

L'accantonamento per il settore energetico serve per ridurre i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. Nell'anno in esame, all'accantonamento sono stati addebitati CHF 22,4 mio.

Gli averi in vacanze e ore supplementari sono diminuiti di CHF 9,6 mio rispetto all'anno precedente. La riduzione è stata ottenuta principalmente tramite compensazione. In singoli casi il saldo di ore supplementari è stato liquidato in denaro.

Gli ulteriori accantonamenti comprendono fra l'altro gli accantonamenti assicurativi per sinistri nonché altri accantonamenti necessari per la gestione aziendale in particolare per il materiale rotabile.

29 Debiti finanziari a lungo termine

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti bancari	340,0	258,2
Impegni di leasing	2 706,4	2 552,2
Debiti ipotecari	34,2	34,2
Cassa del personale	1 460,0	1 450,1
Debiti finanziari a lungo termine	4 540,6	4 294,7

I debiti bancari a lungo termine sono aumentati per il rifinanziamento di crediti concessi a società affiliate.

Per il finanziamento di investimenti sono stati reperiti fondi di lungo periodo tramite transazioni di leasing.

Dalla fusione con la Bahnhof Luzern Immobilien AG nel 2003 sono stati trasferiti debiti ipotecari per un ammontare di CHF 34,2 mio alla FFS SA.

Il debito verso la cassa del personale comprende averi di risparmio dei collaboratori in servizio e degli ex collaboratori delle FFS.

30 Altri debiti a lungo termine

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti verso terzi	170,6	0,0
Debiti verso l'Azionista Confederazione	7 493,4	7 848,2
Altri debiti a lungo termine	7 664,0	7 848,2

I debiti verso terzi comprendono i ratei e risconti a lungo termine per diritti per la posa dei cavi e obblighi per Leasing ICN. Queste voci venivano finora contabilizzate negli accantonamenti e sono state ricontabilizzate nei Debiti con l'entrata in vigore della norma Swiss GAAP RPC 23.

Composizione dei debiti verso l'Azionista Confederazione

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Prestiti ad interessi variabili	1 906,1	1 827,6
Prestiti soggetti a interessi per il finanziamento della Cassa pensioni FFS	0,0	906,8
Prestiti a interessi per Fondo grandi progetti ferroviari	1 002,6	880,6
Prestiti a interessi variabili per Fondo grandi progetti ferroviari	4 584,7	4 233,2
Totale	7 493,4	7 848,2

Nell'anno in esame, i debiti verso l'Azionista Confederazione sono diminuiti di CHF 354,8 mio. Questo calo risulta dalla riduzione dell'obbligo per il finanziamento della Cassa pensioni FFS di CHF 906,8 mio (cfr. nota 22) e dall'aumento dei prestiti di CHF 552,0 mio. I nuovi fondi servono per il finanziamento di Ferrovia 2000 e per gli accessi di AlpTransit nonché per la copertura del fabbisogno di base per gli investimenti infrastrutturali.

Indebitamento netto

Milioni CHF	Nota	31.12.2004	31.12.2003
Debiti finanziari a breve termine		179,3	56,0
Debiti finanziari a lungo termine	29	4 540,6	4 294,7
Altri debiti a lungo termine	30	7 664,0	7 848,2
./. Ratei e risconti a lungo termine ¹		-147,6	0,0
Totale debiti finanziari		12 236,2	12 198,9
./. Liquidità e investimenti in titoli		-1 274,5	-1 146,7
./. Crediti verso l'azionista relativi alla CP		0,0	-906,8
Indebitamento netto		10 961,8	10 145,4
Variazioni rispetto all'esercizio precedente		816,3	1 374,8

1 I ratei e risconti a lungo termine sono stati riclassificati nei debiti a lungo termine in seguito all'entrata in vigore della norma RPC 23.

Nell'anno d'esercizio l'indebitamento netto è aumentato di CHF 816,3 mio. L'aumento è dovuto in particolare all'assunzione di fondi per il finanziamento degli investimenti infrastrutturali. Il finanziamento dell'acquisto di nuovo materiale rotabile è stato possibile solo in parte con i fondi realizzati direttamente ed è stato coperto con il ricorso a nuovi impegni di leasing.

31 Utile di bilancio

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Utile portato a nuovo		
a destinazione vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	0,0	0,0
a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	76,1	39,6
Totale Utile portato a nuovo	76,1	39,6
Utile annuo		
a destinazione vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	9,0	-16,3
a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	19,7	39,1
Totale Utile annuo	28,7	22,8
Totale utile di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr	104,8	62,4

32 Tributi

32.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Fideiussioni e garanzie	207,5	303,4
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Obblighi di acquisto e finanziamento fissi	10,2	14,7
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Totale	494,9	595,3

La FFS SA partecipa a diverse società semplici tramite forme di responsabilità solidale. Si tratta essenzialmente di comunità/cooperative tariffarie e simili, cooperazioni e comunità di lavoro che servono per l'attuazione di progetti a tempo determinato.

32.2 Valori dell'assicurazione incendi delle immobilizzazioni materiali

I valori dell'assicurazione incendi delle immobilizzazioni materiali corrispondono ai valori a nuovo o ai costi di ripristino.

32.3 Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Debiti a breve termine	0,0	10,3
Totale	0,0	10,3

32.4 Impegni di leasing non iscritti nel bilancio

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Scadenza entro un anno	17,1	26,2
Scadenza entro 1-2 anni	10,4	13,0
Scadenza entro 2-3 anni	7,6	5,6
Scadenza entro 3-4 anni	1,7	1,5
Scadenza oltre 4 anni	2,4	0,1
Totale	39,1	46,4

La FFS SA ha esternalizzato a terzi importanti prestazioni d'EED (centro di calcolo/hardware/software/manutenzione e assistenza).

32.5 Partecipazioni importanti

Si rimanda all'elenco delle società del gruppo e delle società associate alle pagine 132 e 133 dell'allegato al bilancio del gruppo.

33 Eventi successivi alla chiusura del bilancio

Nessuno.

Proposta del Consiglio di amministrazione concernente l'utilizzo dell'utile di bilancio.

Il Consiglio di amministrazione chiede all'Assemblea generale di impiegare l'utile di bilancio al 31 dicembre 2004 come segue:

Milioni CHF	31.12.2004	31.12.2003
Utile annuo	28,7	22,8
Utile portato a nuovo anno precedente	76,1	39,6
Utile di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr	104,8	62,4
Assegnazione/copertura del risultato di esercizio da settori che danno diritto all'indennità verso o da riserve ai sensi dell'art. 64 Lferr		
– Traffico viaggiatori	-1,6	-8,7
– Traffico viaggiatori (Brünig) degli anni 2000–2002	0,0	-2,6
– Infrastruttura	-7,4	25,0
Scioglimento quota Brünig (confluenza nella Zentralbahn AG)	9,9	0,0
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	105,7	76,1
Riporto a nuovo	105,7	76,1

Rapporto dell'ufficio di revisione.

All'Assemblea generale degli azionisti delle Ferrovie federali svizzere FFS, Berna. In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato la contabilità ed il conto annuale (bilancio, conto economico, conto del flusso dei mezzi ed allegato) delle Ferrovie federali svizzere FFS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale, mentre il nostro compito consiste nella sua verifica e nell'espressione di un giudizio in merito. Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale ed all'indipendenza.

La nostra verifica è stata effettuata conformemente alle norme della categoria professionale svizzera, le quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale che anomalie significative nel conto annuale possano essere identificate con un grado di sicurezza accettabile. Abbiamo verificato le posizioni e le informazioni del conto annuale mediante procedure analitiche e di verifica a campione. Abbiamo inoltre giudicato l'applicazione dei principi contabili determinanti, le decisioni significative in materia di valutazione, nonché la presentazione del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avviso che la nostra verifica costituisca una base sufficiente per la presente nostra opinione.

A nostro giudizio il conto annuale presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità alle Swiss GAAP RPC ed è conforme, come pure la proposta d'impiego dell'utile di bilancio, alle disposizioni legali svizzere e statutarie.

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale a voi sottoposto.

L'Ufficio federale dei Trasporti (UFT), quale autorità di vigilanza ai sensi dell'art. 70 della legge federale sulle ferrovie (Lferr) ha verificato ed approvato il conto annuale 2004, secondo il suo rapporto del 4 marzo 2005.

Berna, l'8 marzo 2005

Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsabile del mandato)

Rudolf Mahnig

Esperto contabile dipl.

da	Aarau	Baar	Baden	Basel SBB	Bellinzona	Bern	Biel/Bienne	Brig	Brugg AG	Burgdorf	Chur	Delémont	Frauenfeld	Fribourg	Genève	Interlaken Ost	Konstanz	La Chaux-de-Fonds	Langenthal	Lausanne	Liestal	Lugano	Luzern	Montreux	Neuchâtel	Nyon	Oltén	Palézieux	Romanshorn	Schaffhausen	Sion	Solothurn	St. Gallen	Sursee	Thun	Winterthur	Zofingen	Zug	Zürich Flughafen	Zürich HB	da
Aarau		0:58 (1:11)	0:23 (0:20)	0:35 (0:34)	3:04 (3:09)	0:41 (0:57)	0:44 (0:58)	2:24 (2:24)	0:13 (0:12)	0:51 (0:40)	1:52 (2:18)	1:24 (1:24)	1:14 (1:23)	1:07 (1:25)	2:18 (2:31)	1:50 (2:06)	1:56 (2:15)	1:29 (1:42)	0:29 (0:22)	1:46 (2:12)	0:23 (0:21)	3:31 (3:38)	1:01 (0:56)	2:10 (2:38)	1:03 (1:18)	2:03 (2:44)	0:08 (0:08)	1:45 (2:22)	1:46 (1:57)	1:18 (1:25)	2:53 (2:53)	0:28 (0:36)	1:43 (1:52)	0:41 (0:35)	1:12 (1:26)	1:01 (1:07)	0:25 (0:21)	0:56 (1:01)	0:46 (0:50)	0:24 (0:25)	Aarau
Baar	0:58 (1:14)		0:48 (0:56)	1:34 (1:48)	2:16 (2:16)	1:27 (1:54)	1:53 (2:14)	3:08 (3:40)	0:57 (1:05)	1:46 (1:58)	1:40 (2:07)	2:17 (2:37)	1:13 (1:24)	1:51 (2:19)	3:12 (3:42)	2:26 (3:00)	1:51 (2:22)	2:58 (3:08)	1:27 (1:40)	2:37 (3:06)	1:23 (1:36)	2:43 (2:45)	0:28 (0:31)	3:02 (3:32)	2:12 (2:34)	3:05 (3:38)	1:07 (1:17)	2:38 (2:48)	1:51 (2:04)	1:30 (1:32)	3:52 (4:21)	1:37 (1:52)	1:50 (1:59)	0:53 (0:54)	1:56 (2:16)	1:00 (1:02)	1:08 (1:08)	0:03 (0:05)	0:45 (0:57)	0:22 (0:34)	Baar
Baden	0:23 (0:21)	0:48 (1:05)		0:48 (0:53)	2:58 (3:24)	1:06 (1:21)	1:22 (1:37)	2:49 (3:03)	0:07 (0:07)	1:16 (1:03)	1:42 (2:00)	1:45 (1:40)	1:08 (1:05)	1:32 (1:52)	2:53 (3:10)	2:16 (2:33)	1:46 (1:57)	2:11 (2:21)	0:54 (0:45)	2:18 (2:39)	0:58 (1:06)	3:25 (1:07)	1:12 (1:19)	2:43 (3:05)	1:45 (1:57)	2:45 (3:11)	0:34 (0:31)	2:11 (2:19)	1:40 (1:39)	1:12 (1:07)	3:33 (3:54)	1:03 (1:15)	1:37 (1:34)	1:07 (0:58)	1:37 (1:49)	0:49 (0:44)	0:50 (0:50)	0:26 (0:32)	0:16 (0:16)	Baden	
Basel SBB	0:34 (0:32)	1:32 (1:44)	0:46 (0:51)		3:29 (3:25)	0:56 (3:46)	1:05 (1:08)	2:44 (3:00)	0:37 (0:42)	1:06 (1:06)	2:23 (2:36)	0:32 (0:34)	1:41 (1:41)	1:25 (1:36)	2:40 (2:40)	2:03 (2:17)	2:27 (2:33)	1:51 (1:52)	0:47 (0:48)	2:08 (2:23)	0:08 (0:08)	3:56 (1:07)	1:07 (1:05)	2:32 (2:49)	1:25 (1:25)	2:25 (0:26)	0:24 (0:26)	1:58 (2:33)	2:13 (2:15)	1:45 (1:43)	3:15 (3:15)	0:50 (1:00)	2:10 (2:23)	0:47 (0:47)	1:26 (1:38)	1:28 (1:28)	0:33 (0:37)	1:26 (1:38)	1:13 (1:12)	0:53 (0:55)	Basel SBB
Bellinzona	3:04 (3:09)	2:14 (2:14)	2:58 (2:51)		3:28 (3:25)	3:35 (3:46)	3:50 (4:09)	3:00 (3:00)	3:07 (3:07)	3:43 (3:53)	2:15 (2:15)	4:14 (4:32)	3:23 (3:25)	4:02 (4:14)	5:24 (5:37)	4:23 (4:55)	4:10 (4:17)	4:35 (4:53)	3:24 (3:35)	4:52 (5:01)	3:41 (3:41)	0:25 (0:25)	2:15 (2:15)	4:38 (4:59)	4:12 (4:29)	5:09 (5:33)	3:02 (3:02)	4:35 (5:11)	3:55 (3:59)	3:24 (3:27)	3:55 (3:55)	3:34 (3:47)	3:35 (3:34)	2:40 (2:40)	4:03 (4:09)	3:10 (3:09)	2:54 (2:04)	2:50 (2:52)	2:28 (2:29)	Bellinzona	
Bern	0:40 (0:56)	1:26 (2:07)	1:05 (1:20)	0:55 (1:08)	3:34 (3:45)		0:27 (0:26)	1:32 (2:21)	0:56 (1:12)	0:13 (0:15)	2:20 (2:17)	1:06 (1:02)	1:44 (2:02)	0:20 (0:21)	1:41 (1:45)	0:57 (0:53)	2:24 (2:54)	1:16 (1:18)	0:32 (0:33)	1:06 (1:09)	0:47 (0:45)	4:01 (4:14)	1:05 (1:16)	1:31 (1:35)	0:41 (0:35)	1:34 (0:29)	0:54 (0:55)	2:16 (2:36)	1:50 (2:04)	2:18 (2:18)	0:37 (0:37)	2:13 (2:31)	0:44 (0:44)	0:20 (0:20)	1:31 (1:28)	0:30 (1:04)	1:29 (1:29)	1:16 (1:29)	0:58 (1:10)	Bern	
Biel/Bienne	0:43 (0:57)	1:50 (1:50)	1:22 (1:35)	1:03 (1:08)	3:48 (3:48)	0:27 (0:26)		2:17 (2:21)	1:13 (1:25)	0:49 (0:47)	2:35 (3:17)	0:28 (0:28)	1:59 (2:22)	1:03 (1:00)	1:28 (1:31)	1:39 (1:41)	2:39 (3:14)	0:41 (0:41)	1:00 (1:04)	0:59 (1:09)	1:07 (1:07)	4:16 (4:37)	1:27 (1:37)	1:23 (1:37)	0:16 (0:18)	1:13 (1:41)	0:33 (0:46)	1:24 (1:24)	2:31 (2:56)	2:03 (2:24)	2:05 (2:05)	0:14 (0:19)	2:28 (2:51)	1:07 (1:17)	1:02 (1:02)	1:46 (2:06)	0:53 (1:03)	1:40 (1:40)	1:31 (1:49)	1:09 (1:26)	Biel/Bienne
Brig	2:23 (2:45)	3:07 (3:36)	2:48 (3:12)	2:44 (2:57)	2:58 (3:45)	1:32 (1:39)	2:17 (2:22)		2:39 (3:04)	2:02 (2:05)	4:01 (4:3)	3:05 (2:58)	3:27 (3:48)	2:05 (2:32)	2:25 (2:25)	1:35 (1:26)	4:05 (4:40)	3:00 (3:16)	2:21 (2:25)	1:41 (1:38)	2:33 (2:34)	3:26 (4:13)	2:52 (2:45)	1:19 (1:29)	2:26 (2:26)	2:09 (0:08)	2:12 (2:29)	2:00 (2:00)	4:05 (4:22)	3:39 (3:50)	0:36 (0:32)	2:24 (2:24)	4:02 (4:17)	3:31 (3:12)	1:10 (1:16)	3:14 (3:32)	2:17 (2:17)	3:12 (3:26)	2:59 (3:15)	2:39 (2:56)	Brig
Brugg AG	0:13 (0:12)	0:56 (1:13)	0:07 (0:07)	0:40 (0:44)	3:06 (3:06)	0:56 (1:12)	1:12 (1:28)	2:39 (3:04)		1:06 (0:54)	1:50 (2:09)	1:35 (1:31)	1:16 (1:14)	1:22 (1:43)	2:43 (3:01)	2:05 (2:24)	1:54 (2:06)	2:00 (2:12)	0:44 (0:36)	2:08 (2:30)	0:46 (0:40)	3:33 (3:29)	1:16 (1:10)	2:33 (2:56)	1:34 (1:48)	0:23 (0:22)	2:00 (2:00)	1:48 (1:48)	1:20 (3:23)	3:45 (3:53)	0:53 (1:06)	1:45 (1:43)	0:56 (0:49)	1:27 (0:58)	0:40 (0:35)	0:58 (0:57)	0:36 (0:41)	0:24 (0:24)	Brugg AG		
Burgdorf	0:52 (0:42)	1:45 (1:55)	1:17 (1:04)	1:07 (1:07)	3:44 (3:44)	0:14 (0:16)	0:49 (0:49)	2:03 (2:03)	1:08 (0:56)		2:30 (3:02)	1:23 (1:15)	1:56 (2:07)	0:46 (0:48)	2:07 (2:11)	1:24 (1:28)	2:34 (2:59)	1:41 (1:42)	0:18 (0:17)	1:32 (1:35)	1:02 (1:02)	4:11 (4:22)	1:22 (1:22)	1:57 (1:57)	1:10 (1:06)	2:00 (2:07)	0:32 (0:30)	1:19 (1:19)	2:34 (2:42)	2:00 (2:09)	2:43 (2:43)	0:27 (0:25)	2:23 (2:36)	1:02 (1:02)	0:47 (0:44)	1:43 (1:51)	0:48 (1:45)	1:39 (1:34)	1:28 (1:11)	1:10 (1:11)	Burgdorf
Chur	1:51 (2:18)	1:40 (2:04)	1:41 (2:00)	2:23 (2:36)	2:15 (2:15)	2:20 (2:58)	2:34 (3:18)	4:01 (4:01)	1:50 (2:09)	2:28 (3:02)		3:08 (3:41)	2:06 (2:34)	2:44 (3:23)	4:05 (4:46)	3:29 (4:04)	2:11 (2:49)	3:37 (4:02)	2:06 (2:44)	3:30 (4:10)	2:12 (2:52)	2:53 (2:50)	2:09 (2:35)	3:55 (4:36)	3:08 (3:38)	3:58 (4:42)	1:50 (2:29)	3:42 (4:20)	1:37 (2:00)	2:28 (2:36)	4:45 (5:20)	2:15 (2:56)	1:34 (1:28)	2:21 (2:58)	2:49 (3:25)	1:53 (2:05)	2:02 (2:45)	1:45 (2:01)	1:38 (1:34)	1:13 (1:34)	Chur
Delémont	1:23 (1:23)	2:14 (2:14)	1:44 (1:38)	0:30 (0:34)	4:13 (4:13)	1:06 (1:03)	0:28 (0:29)	3:05 (3:05)	1:35 (1:29)	1:23 (1:13)	3:08 (3:40)		2:23 (2:45)	1:43 (1:37)	2:05 (2:05)	2:19 (2:18)	3:10 (3:37)	1:16 (1:16)	1:24 (1:30)	1:33 (1:47)	0:54 (0:58)	4:40 (5:00)	1:51 (2:01)	1:57 (2:15)	0:50 (0:52)	1:50 (2:19)	1:01 (1:12)	1:58 (2:11)	2:55 (3:19)	2:27 (2:40)	0:43 (0:42)	2:52 (3:14)	1:31 (1:40)	1:39 (1:39)	2:10 (2:29)	1:17 (1:26)	2:08 (2:12)	1:55 (2:12)	1:35 (1:52)	Delémont	
Frauenfeld	1:15 (1:23)	1:14 (1:27)	1:09 (1:05)	1:42 (1:41)	3:24 (3:24)	1:46 (2:03)	2:01 (2:23)	3:29 (3:49)	1:18 (1:14)	1:54 (2:07)	2:08 (2:34)	2:25 (2:25)		2:12 (2:28)	3:33 (3:51)	2:51 (3:09)	0:37 (0:51)	2:46 (3:07)	1:34 (1:49)	2:58 (3:15)	1:40 (1:40)	3:51 (3:54)	1:38 (1:40)	3:23 (4:31)	2:20 (2:43)	3:20 (3:47)	1:15 (1:34)	3:26 (3:46)	0:31 (0:33)	0:56 (1:10)	4:10 (4:30)	1:43 (2:01)	0:56 (1:03)	1:42 (2:03)	2:14 (2:30)	0:11 (0:11)	1:28 (1:47)	1:16 (1:17)	0:25 (0:27)	0:38 (0:40)	Frauenfeld
Fribourg	1:07 (1:25)	1:51 (2:36)	1:32 (1:52)	1:25 (1:37)	4:02 (4:12)	0:21 (0:23)	1:04 (1:02)	2:06 (2:33)	1:23 (1:14)	0:45 (0:47)	2:45 (3:44)	1:34 (1:38)	2:11 (2:28)		1:20 (1:22)	1:29 (1:22)	2:49 (3:20)	1:26 (1:26)	1:05 (1:05)	0:45 (0:46)	1:17 (1:24)	4:29 (4:43)	1:31 (1:49)	1:10 (1:12)	0:51 (1:04)	1:13 (1:17)	0:56 (1:09)	0:32 (0:32)	2:44 (3:02)	2:18 (2:30)	1:56 (1:56)	1:08 (1:19)	2:41 (2:57)	1:10 (1:10)	0:52 (0:49)	1:58 (2:12)	0:56 (1:36)	1:43 (1:55)	1:23 (1:36)	Fribourg	
Genève	2:17 (2:30)	3:11 (3:43)	2:52 (3:08)	2:38 (2:44)	5:23 (5:36)	1:41 (1:45)	1:28 (1:31)	2:25 (2:24)	2:43 (2:58)	2:06 (2:09)	4:05 (4:45)	2:05 (2:05)	3:31 (3:50)	1:19 (1:21)		2:53 (2:54)	4:09 (4:42)	1:46 (1:45)	2:25 (2:27)	0:33 (0:34)	2:37 (2:42)	5:50 (6:05)	2:55 (3:11)	1:03 (1:03)	1:09 (1:12)	0:12 (0:12)	2:07 (2:19)	0:50 (0:50)	4:05 (4:24)	3:37 (3:52)	1:46 (1:48)	1:48 (1:52)	4:02 (4:19)	2:34 (2:21)	3:18 (3:34)	2:20 (2:36)	3:15 (3:33)	3:03 (3:17)	2:43 (2:58)	Genève	
Interlaken Ost	1:50 (2:06)	2:29 (2:57)	2:15 (2:33)	2:03 (2:18)	4:28 (4:53)	0:58 (0:54)	1:40 (1:43)	1:35 (1:28)	2:05 (2:25)	1:23 (1:26)	3:29 (4:20)	2:20 (2:19)	2:50 (3:09)	1:29 (1:21)		2:54 (2:54)	3:33 (4:01)	2:37 (2:37)	1:43 (1:46)	2:19 (2:12)	2:01 (2:15)	4:55 (5:22)	1:56 (2:00)	2:43 (2:36)	1:57 (2:02)	2:47 (2:40)	1:37 (1:50)	2:02 (2:02)	3:22 (3:43)	2:56 (3:11)	2:23 (2:19)	1:47 (1:45)	3:19 (3:38)	1:48 (0:31)	0:36 (0:31)	2:37 (2:53)	1:34 (2:17)	2:22 (2:22)	2:22 (2:36)	2:04 (2:17)	Interlaken Ost
Konstanz	1:58 (2:13)	1:53 (2:17)	1:48 (1:55)	2:30 (2:31)	4:15 (4:15)	2:27 (2:53)	2:41 (3:13)	4:08 (4:39)	1:57 (2:04)	2:35 (2:57)	2:17 (2:49)	3:15 (3:36)	0:37 (0:48)	2:51 (3:18)	4:12 (4:41)	3:36 (3:59)		3:37 (3:57)	2:13 (2:39)	3:37 (4:05)	2:19 (2:19)	4:42 (4:44)	4:02 (4:30)	3:11 (3:33)	4:05 (4:27)	1:57 (2:44)	3:37 (3:57)	0:35 (0:45)	1:05 (1:01)	4:52 (5:20)	2:22 (2:51)	1:08 (1:14)	2:26 (2:53)	2:56 (3:20)	0:50 (1:01)	2:09 (2:37)	1:58 (1:58)	1:04 (1:17)	1:17 (1:30)	Konstanz	
La Chaux-de-Fonds	1:28 (1:41)	2:35 (2:45)	2:09 (2:19)	1:49 (1:55)	4:34 (4:34)	1:16 (1:21)	0:41 (0:40)	3:00 (3:16)	1:59 (2:09)	1:41 (1:41)	3:37 (4:01)	1:16 (1:16)	2:44 (3:06)	1:26 (1:55)	1:46 (1:47)	2:37 (2:36)	3:31 (3:58)		1:50 (1:51)	1:52 (2:02)	2:02 (2:20)	5:01 (5:21)	2:12 (2:22)	1:38 (1:57)	0:39 (0:32)	1:31 (1:18)	1:18 (1:30)	1:39 (1:53)	3:16 (3:40)	2:48 (3:08)	2:21 (1:03)	0:59 (1:02)	1:57 (2:50)	1:38 (2:46)	1:52 (2:50)	2:31 (2:44)	2:26 (2:33)	2:16 (2:44)	1:54 (2:10)	La Chaux-de-Fonds	
Langenthal	0:31 (0:24)	1:26 (1:37)	0:56 (0:46)	0:48 (0:49)	3:25 (3:35)	0:34 (0:34)	0:56 (1:06)	2:23 (2:27)	0:47 (0:47)	0:18 (0:17)	2:09 (2:44)	1:32 (1:32)	1:35 (1:49)	1:06 (1:06)	2:27 (2:27)	1:46 (1:47)	2:13 (2:41)	1:41 (1:50)		1:52 (0:41)	0:36 (0:36)	3:52 (4:04)	1:03 (1:05)	2:17 (2:19)	1:24 (1:24)	2:20 (2:25)	0:13 (0:12)	1:43 (2:01)	2:13 (2:23)	1:41 (1:51)	3:05 (3:04)	0:46 (0:44)	2:04 (2:18)	0:43 (0:43)	1:09 (1:03)	1:22 (1:20)	1:07 (1:16)	0:49 (0:53)	Langenthal		
Lausanne	1:45 (2:11)	2:36 (3:53)	2:17 (2:38)	2:06 (2:23)	4:51 (5:00)	1:06 (1:09)	0:59 (1:09)	1:41 (1:40)	2:08 (2:30)	1:31 (1:33)	3:30 (4:09)	1:33 (1:43)	2:56 (3:14)	0:44 (0:45)	0:33 (0:34)	2:18 (2:11)	3:4 (4:06)	1:17 (1:24)	1:50 (1:51)		2:02 (2:20)	5:18 (5:29)	2:20 (2:38)	0:19 (0:40)	0:40 (0:48)	0:23 (0:24)	1:35 (1:55)	1:35 (0:15)	3:33 (3:48)	3:05 (3:16)	1:02 (1:04)	1:16 (1:34)	3:30 (3:4								

Il rapporto di gestione 2004 delle FFS è disponibile in lingua tedesca, francese, italiana e inglese; lo si può anche richiamare al sito www.ffi.ch.
La stampa della versione tedesca è la sola che faccia stato.

Impressum

Editrice

FFS SA, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berna 65

Concetto e impostazione

külling partner identity, Zurigo

Traduzione

Servizio di traduzione delle FFS

Foto

Maya Torgler, Lucerna (concetto)
Daniel Boschung, Wallisellen (ritratto)

Composizione

Baltisatz, Gockhausen

Litografia

Reprotechnik Kloten AG

Stampa

W. Gassmann AG, Biel-Bienne

Carta

Munken Lynx
Job Kunstdruck (immagini)

ISSN 1660-1661

FFS SA
Comunicazione
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Berna 65
Telefono 0512 20 11 11
www.ffs.ch
railinfo@sbb.ch