

Nessun'altra opera come la costruzione della ferrovia del San Gottardo ha influenzato così significativamente il paesaggio politico, culturale ed economico della Svizzera. Con la sua entrata in servizio, 125 anni fa, si è aperto un nuovo capitolo nella storia della mobilità dell'uomo e delle merci – un capitolo che si è arricchito, con un'accelerazione costante, di nuove pagine fino ai giorni nostri.

L'occhio del satellite non rivela solamente la straordinaria bellezza paesaggistica della linea del San Gottardo, ma permette anche e soprattutto di intuire l'ineguagliabile carattere pionieristico della costruzione della galleria che passa attraverso l'imponente massiccio con la sua selvaggia rudezza. Sul retro della ripresa satellitare viene illustrata una panoramica dei principali eventi organizzati in occasione dell'anniversario.

Gruppo FFS

Mio di CHF	2006	2005
Ricavo del traffico viaggiatori	2 159,7	2 076,2
Ricavo del traffico merci	972,7	957,2
Risultato d'esercizio prima dell'assegnazione dell'accantonamento RPC 16	294,6	-19,2
Risultato d'esercizio dopo l'assegnazione dell'accantonamento RPC 16	294,6	-113,2
Perdita/utile del gruppo	259,4	-166,3
Totale del bilancio	30 067,9	29 441,1
Capitale proprio	8 886,1	11 609,6

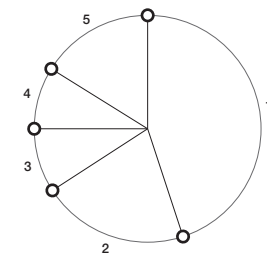
Cifre delle prestazioni

	2006	2005
Persone trasportate (mio)	285,1	275,9
Viaggiatori-chilometro (mio)	14 267	13 830
Abbonamenti generali ¹	316 731	292 144
Abbonamenti metà prezzo ¹	2 051 922	2 000 051
Tonnellate-chilometro (mio)	12 344,4	11 482
Tracce-chilometro (mio) ²	152,0	150,9
Entità media dell'organico	27 933	28 330

1 in circolazione alla fine dell'anno
2 tratte a scartamento normale

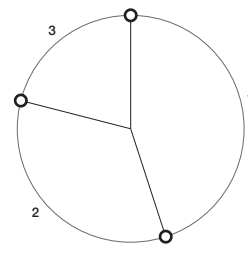
Il franco FFS

Franco ricavato: da dove viene

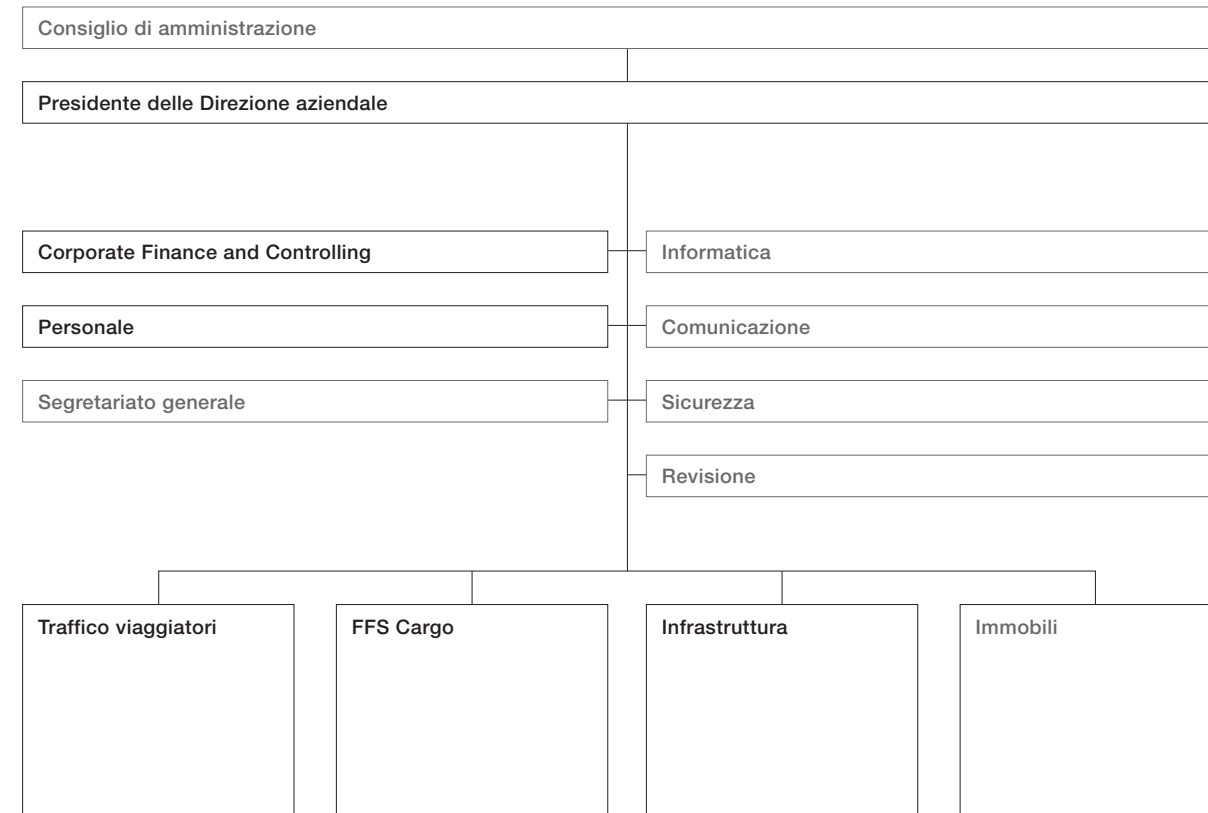


1 Reddito da traffico 45 cts
2 Altri ricavi 21 cts
3 Prestazioni proprie 9 cts
4 Indennizzi 9 cts
5 Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura 16 cts

Franco speso: dove va



1 Spese per il personale 45 cts
2 Altre spese 34 cts
3 Ammortamenti/Investimenti non attivabili 21 cts



Member of the Corporate Management (Membro della Direzione aziendale)

Il rapporto di gestione 2006 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 AG, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berna 65
Concetto e impostazione: Külling Identity AG, Zurigo
Traduzione: Servizio traduzioni delle FFS
Foto (serie): Gerry Amstutz e Franz Rindlisbacher, Zurigo
Illustrazione del profilo della tratta: Hans G. Wägli, Grafenried
Litografia: Reprotechnik Kloten AG
Stampa: W. Gassmann AG, Biel-Bienne
Carta: Munken Polar

Sommario.

Indicatori	U2
Organigramma	U3
Prefazione	2
<p>Nell'esercizio 2006 le FFS hanno realizzato una crescita su tutti i mercati principali. Complessivamente il Gruppo FFS è ritornato al positivo con un utile del Gruppo pari a CHF 259,4 mio.</p>	
Ferrovia del San Gottardo	6
Traffico viaggiatori	8
<p>Mai prima d'ora così tante persone hanno scelto le FFS: a fine 2006 erano in circolazione oltre 300 000 abbonamenti generali e il numero dei metà-prezzo oltrepassava i due milioni.</p>	
Traffico merci	14
Infrastruttura	20
<p>Il numero dei guasti è diminuito, la puntualità è aumentata e l'informazione alla clientela nelle stazioni è stata estesa. Lo sfruttamento della rete ferroviaria è aumentato dello 0,7 per cento e con 152 mio di tracce-chilometro ha segnato un nuovo record.</p>	
Immobili	26
Impressioni nord/sud	32
Strategie/Raggiungimento degli obiettivi	46
Poteri pubblici	50
Cassa pensioni	52
Personale/Ambito sociale	54
Ambiente/Sviluppo durevole	58
<p>Nel 2006 le FFS hanno conseguito importanti miglioramenti in diversi settori fondamentali, quali il rumore, il consumo di energia e le emissioni, oltre a dedicare sempre maggiore attenzione a temi quali la tutela del clima e i pericoli naturali.</p>	
Sicurezza	60
<p>La sicurezza dei clienti e del personale riveste un carattere di massima priorità per le FFS e influenza in misura determinante l'attività quotidiana.</p>	
Management dei rischi	63
Corporate Governance	64
Cronaca	75
Rapporto finanziario	79

Nel 2006 crescita e successo operativo per le FFS.

Nell'esercizio 2006 le FFS hanno realizzato una crescita su tutti i mercati e, con un risultato di CHF 259,4 mio sono tornate in attivo. Questo sviluppo positivo è frutto di un miglioramento del risultato in tutti i settori da un lato e dello scioglimento di accantonamenti dall'altro. Sono cresciute anche le prestazioni in termini sia di viaggiatori-chilometro sia di tonnellate-chilometro. D'altro canto il deficit di copertura della Cassa pensioni FFS ha comportato un incremento dell'obbligo previdenziale e una riduzione del capitale proprio di circa CHF 3 mia. La soluzione politica del problema della Cassa pensioni non è ancora stata trovata.

L'esercizio 2006 delle FFS è stato caratterizzato da un aumento delle prestazioni, del numero di clienti e della produttività. Le operazioni preliminari portate a termine negli anni precedenti (nel Traffico viaggiatori Ferrovia 2000, nel Traffico merci la ristrutturazione del traffico interno e l'organizzazione delle affiliate in Germania e Italia per il transito merci) hanno esercitato l'effetto positivo che ci si aspettava. Trainata da un perdurante andamento positivo della congiuntura, l'azienda ha registrato crescita e valori record nell'attività operativa di tutti i settori. Nell'anno di riferimento le FFS sono state inoltre preservate da gravi incidenti ed eventi naturali.

Grazie a Benedikt Weibel. Alla fine del 2006 si è verificato un cambio a livello della gestione operativa della FFS SA: dopo 28 anni di attività presso le FFS Benedikt Weibel, Presidente della Direzione aziendale dal 1993, ha deposto la propria carica e si è ritirato dall'azienda. Sotto la direzione di Weibel nel corso degli ultimi anni le FFS si sono trasformate nell'impresa moderna e dinamica che oggi conosciamo. Il Consiglio di Amministrazione, la Direzione aziendale e tutto il personale delle FFS ringraziano Benedikt Weibel per il prezioso lavoro e gli eccezionali servizi prestati all'azienda. Il successore di Weibel, Andreas Meyer, ha assunto il proprio incarico al vertice operativo dell'azienda il 1° gennaio 2007.

Ritorno al positivo.

Le FFS hanno chiuso l'esercizio 2006 con un utile del Gruppo di CHF 259,4 mio; nel 2005 l'azienda aveva registrato una perdita di CHF 166,3 mio. Questo sviluppo positivo è frutto di un miglioramento del risultato e dello scioglimento di accantonamenti e di fondi imposte e tasse. Considerati questi fattori eccezionali il risultato ha evidenziato un incremento di circa CHF 40 mio rispetto all'esercizio precedente.

Riduzione del capitale proprio. Negli esercizi precedenti gli accantonamenti costituiti in ottemperanza alla norma SWISS GAAP RCP 16 per la Cassa pensioni FFS avevano esercitato un effetto negativo costante sul conto economico FFS. Nel 2006 il conto economico non è più gravato da detti accantonamenti. In seguito alla riformulazione della raccomandazione professionale Swiss GAAP RPC 16, applicata per la prima volta nell'anno di riferimento, la differenza tra l'obbligo previdenziale calcolato e gli accantonamenti in essere è stata contabilizzata nel conto economico del Gruppo direttamente tramite il capitale proprio. Di conseguenza il capitale proprio si è ridotto di circa CHF 3 mia.

Prestazioni dei poteri pubblici. I finanziamenti dei poteri pubblici alle FFS sono stati inferiori di CHF 4,3 mio rispetto all'anno precedente. Le prestazioni dei poteri pubblici con effetto sul risultato sono ammontate a CHF 1842,7 mio. Poiché nell'anno di riferimento il traf-

Rapporto dell'Ufficio di revisione.

All'Assemblea generale degli azionisti della Ferrovie federali svizzere FFS, Berna. In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato la contabilità ed il conto annuale (conto economico, bilancio, conto del flusso dei fondi ed allegato/pagine 123 a 133) delle Ferrovie federali svizzere FFS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006.

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 e all'indipendenza.

La nostra verifica è stata effettuata conformemente agli Standard svizzeri di revisione, i 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 è conforme 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 2006, secondo il suo rapporto del 2 marzo 2007.

Berna, il 23 marzo 2007

Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsabile del mandato)

Alessandro Miolo

Esperto-contabile diplomato

fico viaggiatori e quello merci hanno registrato un incremento della domanda e delle prestazioni, il rapporto indennizzi/prestazioni è ulteriormente migliorato. Il volume delle prestazioni fornite dalle FFS in cambio degli indennizzi dei poteri pubblici è più alto che mai.

Risultati dei segmenti.

Nel 2006 il Traffico viaggiatori ha realizzato un risultato di esercizio di CHF 246,2 mio (2005: CHF 132,7 mio). Con CHF 193,7 mio anche il risultato annuo si è attestato a un livello nettamente più alto dell'anno precedente (2005: CHF 78,6 mio), grazie anche allo scioglimento degli accantonamenti non più necessari per l'esercizio pari a CHF 56,9 mio. I redditi da traffico hanno registrato un incremento del 3,4 per cento, attestandosi a CHF 2,31 mia. Il numero di viaggiatori-chilometro ha raggiunto i 14,27 mia (+3,2 per cento).

L'effetto Ferrovia 2000 evidenziatosi già nel 2005 si è protratto anche nell'anno di riferimento. Il traffico a lunga percorrenza e quello regionale hanno registrato valori record. Sono cresciuti anche i ricavi delle operazioni con i clienti fedeli: per la prima volta nel 2006 gli abbonamenti generali in circolazione sono stati più di 300 000. Alla fine del 2006 si sono attestati a 316 731 abbonamenti con un aumento dell'8,4 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Con oltre 2 050 000 sottoscrizioni si è registrato un nuovo record anche nell'ambito degli abbonamenti metà prezzo (+2,6 per cento).

Per la prima volta sono entrati in vigore gli accordi bonus/malus delle FFS con la Comunità dei trasporti di Zurigo ZVV. Poiché riguardo alla S-Bahn di Zurigo non è stato possibile mantenere i livelli di qualità 2006 concordati con la ZVV, le FFS devono farsi carico del malus e versare alla ZVV CHF 1,75 mio.

Il Traffico merci ha chiuso anche il 2006 in perdita. Tuttavia il risultato di esercizio, con CHF -29,6 mio, ha registrato un netto miglioramento (2005: CHF -166,4 mio). Il risultato annuo si è attestato a CHF -37,3 mio (2005: CHF -165,7 mio). Nel 2005 sul risultato avevano gravato gli accantonamenti di CHF 110 mio. I redditi da traffico hanno raggiunto i CHF 1005,9 mio (2005: CHF 991,2 mio). La Confederazione ha versato CHF 27 mio in meno di sovvenzioni per prezzi di tracce d'ora per il traffico merci interno.

Per la prima volta, con CHF 12,34 mia le prestazioni di trasporto complessive di FFS Cargo hanno superato quota 12 mia (2005: 11,48 mia di tonnellate-chilometro nette). Le società affiliate estere hanno incrementato le prestazioni di trasporto del 29,5 (Germania) e del 16,8 per cento (Italia). FFS Cargo ha realizzato il 30 per cento delle prestazioni di trasporto all'estero. Complessivamente FFS Cargo ha incrementato le prestazioni di trasporto nel traffico internazionale nord-sud dell'8 per cento attestandosi a 8,2 mia di tonnellate-chilometro nette. Nel traffico interno le prestazioni sono aumentate del 6,5 per cento attestandosi a 4,15 mia di tonnellate-chilometro nette. Il traffico a carri completi sul territorio nazionale è aumentato del 9,4 per cento.

FFS Infrastruttura ha chiuso il 2006 con un risultato annuo di CHF 91,8 mio, paria a un incremento di CHF 74,4 mio rispetto al 2005. Di questi però CHF 33,4 mio sono da attribuire a fattori eccezionali. Il reddito da traffico è cresciuto di CHF 34,5 mio. I Contributi federali per l'infrastruttura sono ammontati a CHF 1211,4 mio, con un aumento dell'1 per cento rispetto al 2005.

Il numero di tracce-chilometro percorse sulla rete FFS è aumentato dello 0,7 per cento attestandosi a 152 mio di tracce-chilometro. Nel traffico viaggiatori la crescita è stata dell'1,1 per cento mentre nel traffico merci (terzi inclusi) le tracce-chilometro sono diminuite dello 0,8 per cento. Contemporaneamente si è registrato un migliore sfruttamento dei treni merci: con 889 tonnellate di peso medio per treno merci si è verificato un incremento del 3,7 per cento rispetto all'anno precedente.

Nel complesso la qualità dell'esercizio registrata dalle FFS nel 2006 è cresciuta. Il numero dei guasti è calato e la puntualità statistica è cresciuta ulteriormente e nel 2006 si è attestata ancora una volta al di sopra del livello prescritto dalla Confederazione. Tuttavia i valori di puntualità registrati ai sensi della norma UIC e la percezione soggettiva della puntualità da parte dei nostri clienti continuano a non coincidere. Le FFS si propongono di affinare i metodi di rilevamento per poter emettere giudizi più differenziati.

FFS Immobili ha ritoccato verso l'alto il proprio risultato d'esercizio per il 2006 portandolo a CHF 184,8 mio (+8,2 per cento). Le entrate da redditi locativi si sono attestate a CHF 310,7 mio (+2,8 per cento). Il risultato annuo è aumentato del 32,3 per cento rispetto all'anno precedente attestandosi a CHF 27,8 mio.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Al miglioramento del risultato nel settore Immobili ha contribuito in misura determinante l'andamento positivo dei redditi locativi RailCity. Nelle stazioni RailCity Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lucerna, Winterthur e Zurigo anche nel 2006 si è realizzato un fatturato superiore all'andamento medio del commercio al dettaglio. D'altro canto il risultato della vendita di attivo fisso è diminuito e con CHF 45 mio ha registrato un calo di CHF 4 mio rispetto all'anno precedente.

Cassa pensioni: grado di copertura ancora insufficiente.

La Cassa pensioni FFS ha chiuso l'esercizio 2006 con una perdita di CHF 60 mio. L'anno precedente aveva realizzato un'eccedenza di CHF 460 mio. Il grado di copertura della Cassa è sceso dall'86,8 all'86,5 per cento.

Sugli investimenti di capitali la Cassa pensioni FFS ha realizzato una performance del 5,6 per cento. È necessario inoltre tenere presente che la capacità di rischio e di conseguenza le possibilità di investimento della Cassa sono limitate a causa del deficit di copertura. La performance realizzata supera dell'1,1 per cento il benchmark stabilito tramite l'asset allocation. Per ottenere un risultato in pareggio la Cassa avrebbe invece dovuto realizzare (come nel 2005) una performance superiore al 6 per cento.

Il primo passo per il risanamento. In corso d'anno le FFS hanno deciso di risanare parzialmente la Cassa pensioni FFS con CHF 1493 mio. Il risanamento è avvenuto, da una parte, mediante un prestito garantito di CHF 1,2 mia con una durata di 25 anni a partire dal 1° gennaio 2007. Il prestito è soggetto a un interesse del 4 per cento e verrà ammortizzato a partire dal 2011. Altri CHF 293 mio verranno versati dalle FFS alla Cassa in marzo 2007. Le FFS finanziano questi oneri supplementari con mezzi propri ottenuti dall'attività del settore Immobili. Di conseguenza i risultati dei prossimi esercizi saranno fortemente gravati.

Il secondo passo resta ancora da stabilire. Nell'anno di riferimento non è stato ancora possibile risolvere il risanamento dei settori pensioni di vecchiaia e beneficiari di rendite AI. Le FFS si aspettano un aiuto dalla Confederazione sotto forma di ricapitalizzazione dei settori

pensioni di vecchiaia e AI. In dicembre 2006 il Consiglio federale ha preso atto e ha approvato il risanamento della parte degli attivi effettuato dalle FFS, ma non si è ancora espresso sul sostegno tuttora atteso dalla Confederazione per gli sforzi di risanamento. Il Consiglio federale si pronuncerà in merito nel 2007.

Collaboratori.

Nel 2006 ha lavorato per le FFS e le società affiliate una media di 27 933 collaboratori (posti a tempo pieno). Questa cifra corrisponde a 397 posti in meno (-1,4 per cento) rispetto al 2005. Di questi, 25 485 collaboratori hanno lavorato presso la casa madre per FFS e FFS Cargo (2005: 25 943). Come è avvenuto nei precedenti esercizi il numero dei posti di lavoro a tempo pieno presso FFS SA e FFS Cargo SA è calato, mentre l'organico delle affiliate è cresciuto di circa 60 posti.

Pensionamento anticipato e cambio del primato. Il 1° gennaio 2007 la Cassa pensioni è passata dal primato delle prestazioni al primato dei contribuiti. Dato il cambio imminente, nell'anno di riferimento un numero di collaboratori superiore alla media ha scelto il pensionamento volontario anticipato. La Cassa pensioni FFS ha registrato complessivamente 823 pensionamenti. Nell'anno precedente erano stati 229.

Nuovi contratti collettivi di lavoro. Nel 2006 le FFS e le parti sociali hanno negoziato nuovi contratti collettivi di lavoro (CCL) per FFS e FFS Cargo e hanno trovato una soluzione di compromesso. Con il nuovo CCL, entrato in vigore il 1° gennaio 2007 con una durata minima di quattro anni, le FFS tornano alla settimana di 41 ore. Allo stesso tempo è stato anche razionalizzato il sistema delle indennità che è stato adattato alle attuali esigenze. In cambio i collaboratori godono di un aumento salariale dell'1,5 per cento e di un giorno di vacanza in più. La protezione dal licenziamento rimarrà invariata.

Accordi salariali 2007. Contemporaneamente alle trattative per il CCL, le parti sociali hanno condotto anche le trattative salariali per il 2007. I salari sono stati aumentati in media del 2 per cento. Gli accordi salariali e le trattative per il CCL hanno causato per il 2007 un aumento complessivo della massa salariale del 3,5 per cento, che equivale a CHF 73,5 mio.

Grazie ai collaboratori. I collaboratori FFS hanno contribuito con grande impegno e competenza all'esercizio 2006, rendendo possibile la crescita e la realizzazione di utile. Il Consiglio di Amministrazione e la Direzione aziendale FFS ringraziano tutti i collaboratori per il grande impegno e la valida collaborazione.

Prospettive: qualità e produttività.

Il marchio FFS è un valore forte. Nel 2006 le FFS si sono mosse sulla strada giusta. L'apprezzamento e lo sfruttamento dell'offerta da parte dei clienti sono stati più intensi che mai. Le prestazioni di trasporto e la produttività nel 2006 sono ulteriormente cresciute. In un contesto europeo caratterizzato dall'apertura del mercato e dalla rapidità dei cambiamenti, le FFS si trovano su un terreno stabile. Il marchio FFS è un valore forte.

Apertura del mercato e mezzi limitati. Gli anni a venire saranno caratterizzati da due fattori: da un lato l'ulteriore avanzamento del processo di liberalizzazione che diverrà percepibile soprattutto nell'ambito del traffico viaggiatori. L'entrata in borsa dei concorrenti, le acquisizioni e l'ingresso di nuovi operatori sul mercato accelereranno lo sviluppo. Dall'altro lato i mezzi dei poteri pubblici continueranno ad essere limitati.

In vista di questi sviluppi le FFS dovranno rivedere le strategie e i processi per tutti i segmenti di mercato. Il Consiglio di Amministrazione e la Direzione aziendale stanno aggiornando gli orientamenti strategici, gli obiettivi e la relativa attuazione in tutti i settori rilevanti dell'azienda. Le FFS puntano sulla continuità. Ma, data la rapidità con cui mutano le condizioni di mercato, per poter garantire il successo anche in futuro, sono necessarie flessibilità e apertura.

Ferrovie integrate e partnership. La complessità dei sistemi è in costante crescita e mette alla prova le imprese ferroviarie su tutti i piani. Per poter superare queste sfide si rivela indispensabile l'integrazione di rotaie ed esercizio. Solo così sarà possibile portare avanti lo sviluppo dei sistemi ferroviari e degli orari nonostante la limitatezza delle risorse disponibili. Il fitto orario di Ferrovia 2000 può essere efficacemente gestito solo da un'azienda integrata come le FFS. Allo stesso tempo è indispensabile la collaborazione tra le varie ferrovie oltre i confini culturali e politici. Si possono delineare

scenari in cui le imprese ferroviarie si fanno forte concorrenza su alcuni mercati mentre collaborano a stretto contatto su altri. Per farlo le FFS hanno bisogno di una certa libertà d'azione.

Grandi progetti. Per il 2007 le FFS hanno in programma progetti e tappe di primaria importanza. Con la graduale messa in esercizio della galleria di base del Lötschberg da metà anno e l'inaugurazione del nuovo collegamento TGV-Est tra Basilea e Parigi in giugno, per i nostri clienti si apriranno nuove opportunità e si ridurranno i tempi di viaggio. A Zurigo verranno avviati i lavori al nuovo passante che rivestirà un ruolo fondamentale per lo sviluppo dell'intera rete FFS.

Inoltre, nell'ambito del progetto «Futuro sviluppo dei progetti ferroviari», si dovrà regolamentare l'ulteriore sviluppo dell'offerta ferroviaria fino al 2030, tenendo presente che la ridotta disponibilità di finanziamenti limita notevolmente le possibilità e impone l'ottimizzazione del rapporto costi/benefici: sarà necessario investire nei campi in cui il beneficio per la rete è massimo e in cui i clienti possono trarre il maggiore vantaggio. Per finire, anche il nuovo CCL impone un impegno all'azienda e ai collaboratori: nel 2007 i costi aggiuntivi pari a CHF 40 mio generati dalle nuove regolamentazioni dovranno essere compensati da una crescita della produttività.

Qualità e produttività. Anche nel 2007 le FFS si orienteranno a questi due valori fondamentali: qualità e produttività. È compito del Consiglio di Amministrazione, della Direzione aziendale e dei collaboratori delle FFS contribuire al miglioramento costante di qualità e produttività. Per i nostri clienti, per il nostro Paese.



Dr. Thierry Lalive d'Épinay
Presidente del Consiglio di Amministrazione FFS



Andreas Meyer
Presidente della Direzione aziendale FFS

Prefazione	02
Ferrovia del San Gottardo	06
Traffico viaggiatori	08
Traffico merci	14
Infrastruttura	20
Immobili	26
Impressioni nord/Sud	32
Strategia/Ragg. degli obiettivi	46
Poteri pubblici	50
Cassa pensioni	52
Personale/Ambito sociale	54
Ambiente/Sviluppo durevole	58
Sicurezza	60
Management dei rischi	63
Corporate Governance	64
Cronaca	75
Rapporto finanziario	79

Ferrovia del San Gottardo: 125 anni di grandi prestazioni.

La linea ferroviaria del San Gottardo è l'asse vitale del traffico di transito che attraversa la Svizzera per congiungere il nord e il sud dell'Europa. Nel 2007 la ferrovia del San Gottardo festeggia il suo 125° anno di vita. Negli ultimi decenni la tratta è stata continuamente rimodernata e adattata alle esigenze dei trasporti moderni. Fra alcuni anni la vecchia tratta di montagna sarà sostituita dalla nuova galleria di base: nord e sud saranno così ancora più vicini.

Entro una decina d'anni, nei pressi di Erstfeld e Biasca i treni scompariranno nella montagna per viaggiare all'interno della galleria di base del San Gottardo, per la gioia di viaggiatori e spedizionieri. I tempi di viaggio si accorceranno e l'economia godrà di una pratica tratta di pianura nel bel mezzo della barriera alpina: un vantaggio decisivo per la ferrovia nei confronti della strada.

La galleria di base del San Gottardo sarà il cardine di una linea ad alta capacità tra nord e sud, un'opera che non avrà nulla da invidiare alla grandezza e al genio ingegneristico dell'attuale tracciato ferroviario, ben noto in tutto il mondo. Grazie alla pionieristica lungimiranza dei progettisti, la vecchia ferrovia del San Gottardo era stata concepita sin dall'inizio come una linea a doppio binario con una pendenza moderata. Allo stesso modo, anche la galleria di base viene realizzata in modo tale che possa servire anche alle generazioni a venire. Anche sul fronte del finanziamento non mancano le analogie: in entrambi i casi il budget è stato stilato in modo troppo ottimistico, così da rendere necessari crediti supplementari e ridimensionamenti. E ancora una volta sono fioccati i commenti critici sui costi di costruzione, le procedure di aggiudicazione e gli standard degli equipaggiamenti.

Ma c'è anche una differenza sostanziale: se nel XIX secolo gli Stati confinanti avevano fornito un contributo considerevole alla costruzione di un collegamento transalpino attraverso il «territorio neutrale», il finanziamento della nuova galleria di base riguarda solo ed esclusivamente la Svizzera.

La magia del San Gottardo. Numerosissimi libri e film, e ancora più articoli giornalistici, hanno già descritto la progettazione e la costruzione della nuova galleria di base, raccontato degli intensi dibattiti parlamentari e accompagnato il corpo elettorale svizzero attraverso le due votazioni sul tema della nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA). Come è logico aspettarsi da un progetto di questa portata, la galleria di base del San Gottardo ha dovuto superare un'infinità di ostacoli prima che la prima fresa potesse attaccare la roccia. Nel frattempo sono stati scavati oltre due terzi dei 150 km di gallerie e cunicoli previsti e si avvicina il momento dell'installazione della tecnica ferroviaria.

Sul San Gottardo si è sempre operato con grande lungimiranza e così anche oggi, circa dieci anni prima dell'inaugurazione della galleria di base, non è solo la popolazione delle regioni interessate ad interrogarsi su quello che dovrà accadere alla vecchia tratta di montagna. I dibattiti dimostrano anche che questa storica ferrovia non ha perduto nulla della sua magia e del suo fascino. Entrata in funzione nel 1882 dopo estenuanti dispute di politica interna, la ferrovia del San Gottardo non fu certo il primo collegamento ferroviario attraverso le Alpi. La ferrovia del Semmering esisteva già da 28 anni, e anche sulla linea del Brennero e del Moncenisio i treni viaggiavano già regolarmente quando venne messo in funzione il San Gottardo, che divenne così il quarto collegamento alpino. Anche sul fronte dei dislivelli, la ferrovia del San Gottardo non detiene alcun primato: il punto di massima altezza della linea

del Brennero si trova a 1370 metri s.l.m., seguito dal Moncenisio (1298 m), dal Lötschberg (1240 m) e – nuovamente al quarto posto – dalla galleria del San Gottardo con i suoi 1151 m.

Alta ingegneria. A cosa si deve dunque la leggendaria fama della ferrovia del San Gottardo, con il suo tracciato di 90 km attraverso le Alpi, per la quale gli amanti delle ferrovie di tutto il mondo nutrono una venerazione quasi mistica? La tratta è il frutto di un progetto ardito, realizzato con grande coraggio per integrarsi perfettamente in un panorama mozzafiato: un'opera con un fascino cui nessun viaggiatore può sottrarsi. E il fatto che proprio su questa linea costruita nel XIX secolo si svolga con successo una parte fondamentale dell'attuale traffico ferroviario tra Europa settentrionale e meridionale eleva definitivamente il San Gottardo al rango di patrimonio culturale di fama mondiale. Al momento della sua progettazione, nemmeno i profeti più visionari avrebbero potuto immaginare che, 125 anni dopo la sua entrata in servizio, la ferrovia del San Gottardo avrebbe ancora servito l'economia dell'Europa collegandola da nord a sud.

18 mio di tonnellate nette. Su questa linea ferroviaria vengono trasportate circa 18 mio di tonnellate nette di merci all'anno, quasi la metà di tutte le merci ferroviarie in transito attraverso le Alpi. E sono circa 10 000 i viaggiatori che percorrono in treno ogni giorno questo valico alpino, che si lasciano trasportare in quota attraverso le gallerie elicoidali prima di scendere nuovamente a valle, che guardano in basso per vedere il punto in cui si trovavano fino ad un attimo prima e alzano gli occhi per catturare con lo sguardo ciò che li aspetta.

32 gallerie, 13 viadotti. La tratta di montagna inizia direttamente dopo l'ultimo scambio nella stazione di Erstfeld, dove i binari iniziano improvvisamente a salire. Per i successivi 29 chilometri, fino a Göschenen, i treni si arrampicano coprendo un dislivello di 634 metri, per poi addentrarsi per 15 chilometri nella galleria di valico, che raggiunge il suo culmine proprio nella parte centrale del foro. Infine i treni scendono a valle per 50 chilometri verso Biasca. La tratta percorsa comprende 32 gallerie e 13 viadotti.

Nel loro viaggio verso sud i treni attraversano anche il confine linguistico, così che improvvisamente non si parla più tedesco, ma italiano. Questo incontro

di culture è un altro dei tasselli che concorrono a creare il mito della ferrovia del San Gottardo.

Pericoli naturali e costruzioni di protezione. Nei 125 anni trascorsi dalla sua inaugurazione, la ferrovia del San Gottardo ha conosciuto un enorme aumento di traffico e si è evoluta fino a diventare il più importante collegamento ferroviario attraverso le Alpi. Nel 1922 la tratta è stata completamente elettrificata. Se nei primi anni questa linea era attraversata ogni giorno da una dozzina di treni a vapore, oggi la ferrovia del San Gottardo sostiene un traffico di oltre 250 treni, che assicurano giorno dopo giorno un servizio sicuro e affidabile.

La sicurezza della tratta dipende dal lavoro di centinaia di ferrovieri. Nelle zone più scoscese, le guardie forestali si prendono cura del bosco di protezione e i geologi stabilizzano i fianchi rocciosi sporgenti. Innumerevoli opere di sistemazione canalizzano l'acqua corrente e proteggono ponti e binari dalle valanghe. Nelle tratte ricche di curve, il personale ferroviario mantiene in efficienza le rotaie, le linee di contatto e gli impianti di sicurezza. Tutte queste persone lavorano dietro le quinte, spesso di notte, nei pressi di binari altamente trafficati o in zone isolate, nel fitto del bosco e sulla roccia. E tutte hanno lo stesso obiettivo: fare sì che la ferrovia del San Gottardo continui la sua corsa.

A 250 km/h attraverso la nuova galleria. Quando entrerà in funzione la galleria di base del San Gottardo, fra circa dieci anni, i tempi di viaggio si ridurranno in misura determinante. Per contro, i viaggiatori dovranno rinunciare per lunghi tratti ad un panorama mozzafiato, poiché in futuro, nel punto in cui la Leventina e la Valle della Reuss iniziano a salire, bisognerà dire addio alla luce del sole. Da qui iniziano 57 chilometri di galleria percorribili all'incredibile velocità di 250 km/h. I viaggiatori non noteranno che all'interno della galleria la temperatura supera valori da piena estate e che i due tubi sono sovrastati da 2000 metri di roccia. Ma di una cosa potranno essere sicuri: in soli 15 minuti di viaggio riemergeranno nuovamente all'aperto, all'altro lato del San Gottardo.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Traffico viaggiatori: le FFS mettono in movimento la Svizzera.

Nell'anno in esame il Traffico viaggiatori delle FFS ha realizzato nuovi record. Mai prima d'ora così tante persone hanno scelto di viaggiare con le FFS. E mai prima d'ora l'azienda aveva registrato un numero tanto elevato di clienti fedeli come nell'anno di riferimento: a fine 2006 erano in circolazione oltre 300 000 abbonamenti generali e il numero degli abbonamenti metà prezzo oltrepassava i due milioni. Il reddito da traffico è cresciuto del 3,4 per cento, giungendo a CHF 2,31 mia.

Nel 2006 le FFS hanno trasportato nei propri treni un totale di 285,1 mio di viaggiatori (+3,3 per cento). Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è passato a 14,27 mia (+3,2 per cento). Nell'anno di riferimento i treni viaggiatori delle FFS hanno percorso in totale 127,6 mio di treni-chilometro (+1,7 per cento). Il risultato d'esercizio è stato di CHF 246,2 mio (2005: CHF 132,7 mio). Anche il risultato annuo, pari a CHF 193,7 mio, è stato chiaramente superiore all'esercizio precedente (2005: CHF 78,6 mio), quando effetti straordinari una tantum avevano migliorato il dato di CHF 56,9 mio. Il conseguente reddito da traffico registrato nel Traffico viaggiatori è aumentato del 3,4 per cento giungendo a CHF 2,31 mia.

Mercati e andamento del mercato.

Quote di mercato nel mercato di rilievo per la ferrovia. Dopo che, nell'esercizio precedente, la quota di mercato era aumentata del 13 per cento nel traffico pendolare grazie all'introduzione del nuovo orario per Ferrovia 2000, nell'anno in esame sono stati registrati incrementi di solo lo 0,2 per cento. Nel traffico per viaggi d'affari, dove nel 2005 la quota di mercato era aumentata del 9 per cento, nel 2006 la percentuale è retrocessa del 2,2 per cento. Per quanto riguarda i viaggi nel tempo libero, nell'anno in esame è stato registrato un incremento della quota di mercato dello 0,7 per cento.

Traffico a lunga percorrenza. Più redditi, più viaggiatori. Mai prima d'ora così tante persone hanno scelto di viaggiare con le FFS. Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi nel traffico a lunga percorrenza è cresciuto del 2,9 per cento giungendo a un totale di 10,66 mia di viaggiatori-chilometro. Nel 2006 il reddito da traffico nell'ambito del traffico a lunga percorrenza è aumentato di CHF 60 mio, vale a dire del 3,2 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Lo sfruttamento dei treni a lunga percorrenza continua a mostrare forti oscillazioni nel corso del giorno. Qui è necessario adottare provvedimenti mirati per aumentare lo sfruttamento anche al di fuori degli orari di viaggio principali.

Traffico regionale. Radici regionali – rete nazionale. Nel 2006 anche il traffico regionale ha trasportato molti passeggeri in più: il numero di viaggiatori-chilometro percorsi con treni FFS, comprese le società affiliate, è cresciuto del 3,9 per cento nel 2006 giungendo al nuovo record di 3,6 mia di viaggiatori-chilometro.

La tensione al risparmio e la pressione sui costi sono rimaste invariate anche nell'anno in esame, e lo stesso andamento dovrebbe proseguire anche negli anni futuri: per poter garantire la competitività, data la riduzione degli indennizzi forniti dai poteri pubblici è assolutamente indispensabile attuare un miglioramento continuo della produttività.

Traffico viaggiatori: l'essenziale in breve.

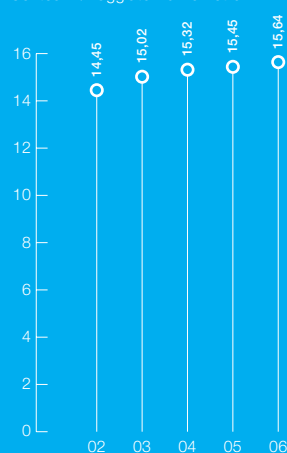
- Mai prima d'ora così tante persone hanno scelto le FFS: 285,1 mio di viaggiatori (+3,3 percento).
- A fine 2006 erano in circolazione 316 731 abbonamenti generali (+8,4 percento) e 2 051 922 abbonamenti metà prezzo (+2,6 percento).
- La soddisfazione dei clienti ha raggiunto il 76,8 percento.
- Risultato annuo pari a CHF 193,7 mio.

Traffico viaggiatori: obiettivi strategici.

- Alta qualità e utile adeguato nel traffico a lunga percorrenza.
- Incremento continuo della prestazione per ogni franco di indennizzo nel traffico regionale.
- Raggiungimento degli obiettivi di puntualità concordati.

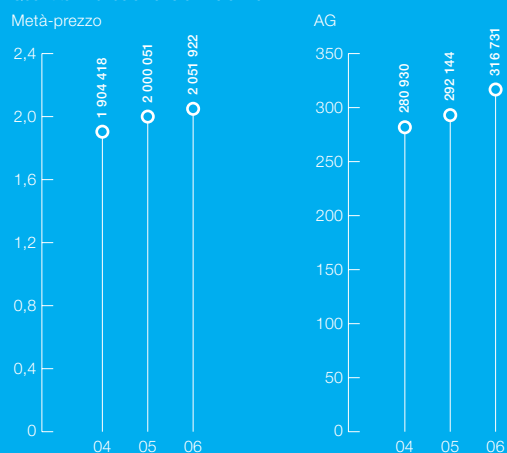
Andamento del ricavo medio per viaggiatore-chilometro

Centesimi/viaggiatori-chilometro



Andamento dei metà-prezzo e degli AG in circolazione

Quantità in circolazione a fine anno



FFS Traffico viaggiatori in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF		2006	2005	2004
Reddito di esercizio		3 611,4	3 523,7	3 321,9
di cui reddito da traffico		2 307,4	2 230,9	2 049,7
Spese di esercizio		3 365,2	3 391,0	3 130,0
Risultato di esercizio		246,2	132,7	191,9
EBIT		250,0	133,4	194,6
Risultato annuo		193,7	78,6	152,2
Investimenti lordi ²		590,88	700,3	1 362,5
Collaboratori ³	Numero	12 287	12 605	12 472
Prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori	Mio di viaggiatori-chilometro	14 270	13 830	12 565

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

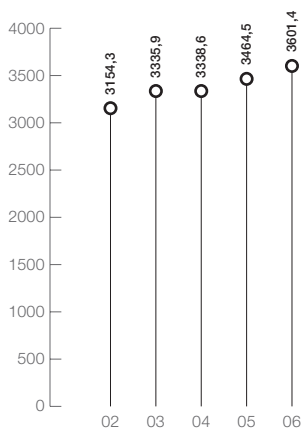
² Considerate solo le nuove immobilizzazioni. Fino al 2004 venivano contati anche gli acconti.

³ Impiegati a tempo pieno nella media annua, incluse le società affiliate.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Andamento del volume di traffico nel traffico regionale¹

Mio di viaggiatori-chilometro



¹ Società affiliate incluse.

Traffico viaggiatori internazionale. La strategia tesa alla cooperazione, perseguita nel traffico viaggiatori internazionale, è stata ulteriormente sviluppata e potenziata anche nell'anno di riferimento.

Nel traffico TGV con la Francia, la società di marketing congiunta Lyria detenuta da FFS e SNCF ha riscosso successo sul mercato con l'offerta low fare «Piccolo» e con una presenza sul mercato aggressiva e orientata ai prezzi: la tendenza positiva, che dal 2005 si mantiene sulla tratta Ginevra-Parigi, è proseguita; nel traffico TGV tra Ginevra e Parigi il numero di viaggiatori è aumentato del 7 per cento nel 2006; il reddito da traffico è cresciuto dell'11 per cento. Oggi più del 50 per cento dei viaggiatori percorre in treno la distanza tra le due città. La ferrovia ha così riconquistato la quota di mercato che deteneva nel 2002, prima dell'arrivo della compagnia aerea low cost EasyJet.

Nel traffico viaggiatori internazionale con la Germania è stato registrato nel 2006 un incremento del 10 per cento di viaggiatori-chilometro. Questa crescita è essenzialmente dovuta alla nuova società di marketing congiunta Rheinalp, di proprietà delle FFS e della DB. Un effetto positivo hanno avuto anche i mondiali di calcio. Nel dicembre 2006 è stata introdotta tra Zurigo e Stoccarda la cadenza bioraria integrale con moderni treni ICE-T della DB.

Positivo è stato infine anche l'andamento della gamma di offerte Swiss Travel System per il settore Incoming: per la prima volta è stato realizzato un fatturato superiore a CHF 50 mio.

Soddisfazione dei clienti.

Miglioramento dei voti assegnati dagli utenti della ferrovia. La soddisfazione dei clienti per le prestazioni delle FFS è aumentata dello 0,8, passando al 76,8 per cento. I clienti hanno valutato, tra l'altro, l'offerta di posti a sedere e la pulizia dei treni, oltre al rapporto qualità/prezzo. I risultati del sondaggio sono stati tendenzialmente migliori su tutti i versanti. Un leggero miglioramento dei valori è stato registrato anche nelle informazioni ai viaggiatori in caso di guasto.

Per migliorare la qualità delle informazioni alla clientela, nell'anno in esame le FFS hanno creato un Operation Center Viaggiatori (OCP), in cui sono raggruppate, nello stesso luogo, funzioni essenziali dell'attività operativa quotidiana relativa al traffico viaggiatori delle FFS. La semplicità dei processi e l'abbreviazione degli iter hanno dato un notevole contributo alla semplificazione della gestione delle perturbazioni e delle informazioni alla clientela.

Successo per le società affiliate.

Cisalpino. La società affiliata congiuntamente detenuta da Trenitalia e FFS è responsabile dal 2006 di tutti i collegamenti del traffico viaggiatori internazionale a lunga percorrenza tra la Svizzera e l'Italia. Nel 2006 il traffico Cisalpino tra Svizzera e Italia è stato potenziato con l'aggiunta di nove coppie di treni. Nel 2006 il parco veicoli Cisalpino ha percorso in totale 7,5 mio di treni-chilometro (+53 per cento), aumentando le prestazioni di trasporto del 56 per cento, a 1,4 mia viaggiatori-chilometro. Il fatturato è cresciuto del 48 per cento giungendo a CHF 237,9 mio.

Tilo. La TILO SA, attiva nel traffico regionale transfrontaliero tra Svizzera e Italia, a causa di questioni giuridiche non ancora chiarite non dispone tuttora di alcun accesso diretto alla rete né gode dello status di impresa di trasporto ferroviario in Italia. Di conseguenza, nell'anno di riferimento la Tilo è stata condotta come società di gestione che acquista le proprie prestazioni d'esercizio dalle case madri FFS e Trenitalia e viene indennizzata dalle case madri a copertura dei propri costi. Le FFS sperano che le questioni in sospeso vengano presto risolte e che, al massimo nel 2008, la Tilo venga riconosciuta in Italia come impresa di trasporto

ferroviario; solo allora si potrà trasferire alla TILO SA il nuovo materiale rotabile acquistato dalle FFS per la Tilo.

Thurbo. La rete ferroviaria della Thurbo comprende il territorio che va da Sargans a Coblenza e da Waldshut D e Sciaffusa fino all'interno della regione della Linth. A nord di Winterthur la Thurbo copre l'area di trasporti della S-Bahn di Zurigo. Nel 2006 i treni Thurbo hanno percorso un totale di 336,7 mio di viaggiatori-chilometro (+8,5 per cento). Il fatturato è stato di CHF 144,3 mio (+7,6 per cento).

Zentralbahn. Il 2006 è stato il primo anno d'esercizio completo dopo la fusione tra la Ferrovia del Brünig e la Ferrovia Luzern–Stans–Engelberg nella Zentralbahn. Nell'anno in esame la Zentralbahn ha migliorato del 13,4 per cento il numero di viaggiatori-chilometro, giunto così a 118,7 mio di viaggiatori-chilometro. Il fatturato è stato di CHF 72 mio, senza contare le prestazioni assicurative pari a CHF 7,5 mio versate in corso d'anno per i danni provocati dal maltempo.

RegionAlps. Questa società del Vallese, costituita nel 2003 e specializzata nell'offerta di traffico regionale, nel 2006 ha migliorato le prestazioni di trasporto passando a 46,8 mio di viaggiatori-chilometro (+11 per cento). Il fatturato è stato pari a CHF 25,3 mio, il 3,3 per cento in più rispetto al 2005. Con la formazione di macchinisti propri e l'acquisto di nuovo materiale rotabile, RegionAlps si è preparata in modo specifico all'imminente apertura della galleria di base del Lötschberg, in programma per il dicembre 2007.

SBB GmbH. Nel 2006 la SBB GmbH, operativa nel traffico regionale della Germania meridionale, ha migliorato le prestazioni di trasporto del 3,8 per cento passando a 174,3 mio di viaggiatori-chilometro. Il fatturato è stato di EUR 33,5 mio (+5 per cento). Sulla tratta Konstanz–Singen–Engen e nella Wiesental (S-Bahn Basilea) la SBB GmbH ha messo in funzione 19 nuovi elettrotreni del modello «Flirt». Con la prosecuzione della tratta della Wiesental fino a Basilea FFS, in dicembre è stato realizzato il raccordo diretto con il traffico svizzero a lunga percorrenza.

RailAway. Nel 2006 la RailAway AG, l'agenzia per il tempo libero delle FFS, ha venduto un totale di 1 046 238

offerte per il tempo libero (+33 per cento), superando per la prima volta quota un milione. Senza la società affiliata RailAway Incoming GmbH di Stoccarda, Germania, la RailAway ha realizzato un fatturato record di CHF 181,8 mio (+2,3 per cento).

Elvetino. Nel 2006, la Elvetino SA, società attiva nella ristorazione ferroviaria, ha messo in atto un rigoroso programma di ristrutturazione e contenimento dei costi, che ha visto la graduale riduzione del numero dei tour Railbar nei treni e il contemporaneo aumento dell'offerta di ristorazione nelle stazioni. Nel 2006 è terminato l'esperimento pilota per le macchine da caffè Railbar. L'attuazione capillare avverrà nel 2007.

Switzerland Travel Centre (STC). Nel 2006 le FFS sono entrate in qualità di azionisti di maggioranza nella società affiliata congiunta detenuta da Svizzera Turismo e FFS. All'indirizzo www.ffs.ch/travel la STC offre viaggi ferroviari e aerei, prenotazioni alberghiere e altre prestazioni nell'ambito del tempo libero. Poco dopo il lancio il portale registrava già numerose visite e molte prenotazioni. Il fatturato 2006 è stato di CHF 11,1 mio.

Innovazioni.

Più comfort sulle nuove carrozze. L'offerta di materiale rotabile e il comfort di viaggio nei treni delle FFS migliorano in continuazione. Per allargare l'offerta della S-Bahn di Zurigo, nel 2006 sono stati messi in funzione i primi 6 di 60 nuovi elettrotreni a due piani; nella primavera 2007 verrà dato in appalto l'acquisto di altri 90–120 nuovi elettrotreni a due piani e di 113 carrozze intermedie a piano ribassato per l'attuale parco veicoli a due piani. Per tutto il parco svizzero di treni navetta del traffico locale (NPZ) sono state ordinate presso Bombardier Transportation (Svizzera) 140 nuove carrozze ultrabasse climatizzate, che soppianteranno le vecchie carrozze intermedie. Il totale degli investimenti ammonta a circa CHF 262 mio.

Costante ottimizzazione del parco veicoli. Per quanto riguarda il parco del traffico a lunga percorrenza, i convogli ICN sono stati sottoposti a un programma di risanamento volto a conservarne il valore, a migliorare l'affidabilità e a incrementare la velocità portandola a 200 km/h. Le carrozze a due piani IC-2000 sono state

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

sottoposte a revisione e le coperture in feltro sono state sostituite con conseguente semplificazione della pulizia e corrispondente risparmio dei costi. Per i veicoli utilizzati nel traffico regionale è stato deciso, nel 2006, di sottoporre le automotrici e i veicoli di comando del parco NPZ a un programma di «refit», che prevede tra l'altro l'installazione del sistema di climatizzazione per CHF 64 mio.

In vista dell'inaugurazione della nuova galleria di base del Lötschberg, nel 2006 sono stati investiti quasi CHF 80 mio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario del parco veicoli FFS.

Operating. Proprio nella manutenzione dei veicoli le FFS entrano in forte concorrenza con gli altri offerenti. Di conseguenza è necessario ottimizzare costantemente le tecniche e i procedimenti di lavoro, oltre a migliorare la produttività. Lo stabilimento industriale di Olten, ad esempio, è riuscito nel 2006 ad aumentare la produttività del 12 per cento in seguito a un programma di ottimizzazione.

E-Business. Con oltre 20 mio di visite all'anno, il sito www.ffs.ch è uno degli indirizzi Internet più visitati della Svizzera. L'offerta di servizi e di informazioni presenti sulla pagina è stata ulteriormente ampliata nel corso del 2006.

Il portale aziendale FFS *Businesstravel*, lanciata due anni fa per l'attività business-to-business, ha registrato nel 2006 un fatturato di CHF 43 mio, mentre il numero di clienti *Businesstravel* è passato a 976 (2005: 371).

L'importanza dei canali di vendita online cresce con continuità anche al di fuori del mondo del business. Di conseguenza le FFS ampliano in continuazione questo canale di vendita: nell'anno di riferimento è stato aperto il portale www.ffs.ch/travel.

Più biglietti per eventi sia allo sportello che online. Da anni, in collaborazione con TicketCorner, le FFS offrono ai propri clienti i biglietti per vari eventi, sia allo sportello che in Internet. Nell'anno di riferimento si è deciso di ampliare questa offerta. A partire dalla primavera 2007, attraverso i canali FFS verranno venduti anche biglietti di VisionOne e CTS Eventim. Così le FFS diventano l'organizzazione commerciale leader in Svizzera, con la più ampia offerta di biglietti per eventi.

Biglietti e abbonamenti: cresce la clientela fedele.

Le FFS godono di una presenza molto radicata nella popolazione svizzera. Un adulto su due è cliente fedele delle FFS e possiede un abbonamento generale o un metà-prezzo oppure un abbonamento per una comunità tariffaria.

Abbonamenti generali. Per la prima volta, nell'agosto scorso erano in circolazione in Svizzera più di 300 000 abbonamenti generali (AG). Entro fine anno il numero è ulteriormente cresciuto passando a 316 731 AG, l'8,4 per cento in più rispetto all'esercizio precedente. Il reddito da traffico è aumentato di CHF 41,1 mio (+9,2 per cento).

Abbonamenti metà prezzo. Dati record raggiunti anche per gli abbonamenti metà prezzo: a fine 2006 erano in circolazione oltre 2 050 000 abbonamenti metà prezzo. Rispetto al 2005 si tratta di un aumento del 2,6 per cento. Il reddito da traffico è calato di CHF 1,9 mio (-1,2 per cento), anche in seguito ai forti spostamenti dagli abbonamenti metà prezzo per 2 anni ai metà-prezzo per 3 anni.

Biglietti singoli. Nel 2006 il fatturato realizzato con i biglietti singoli a tariffa normale è aumentato di CHF 35,1 mio (+6,0 per cento), con un incremento sproporzionato registrato dalla prima classe. I motivi di questo risultato positivo sono da ricondurre da una parte al continuo successo di Ferrovia 2000 e, dall'altra, alla situazione congiunturale positiva.

Carte giornaliere. Con le carte giornaliere per il metà-prezzo sono stati realizzati redditi pari a CHF 7,6 mio (+13,6 per cento). Questo risultato è stato possibile, tra l'altro, grazie al successo delle carte giornaliere promozionali introdotte nell'autunno 2006 e all'aumento costante del numero di carte giornaliere Comuni in circolazione.

Giovani. Ben il 3 per cento di giovani in più rispetto all'esercizio precedente ha acquistato un abbonamento Binario7. Il numero di utenti registrati al sito web.binario7.ch è aumentato del 30 per cento nel quarto anno ed è giunto a 249 000. La piattaforma per bambini MagicTicket conta già 506 500 membri.

Collaboratrici e collaboratori.

Numero di collaboratori in calo. Nell'esercizio 2006 l'organico di FFS Traffico viaggiatori (comprese società affiliate e partecipazioni) è diminuito. Al tempo stesso le prestazioni sono state potenziate, come già descritto. Di conseguenza è aumentata la produttività.

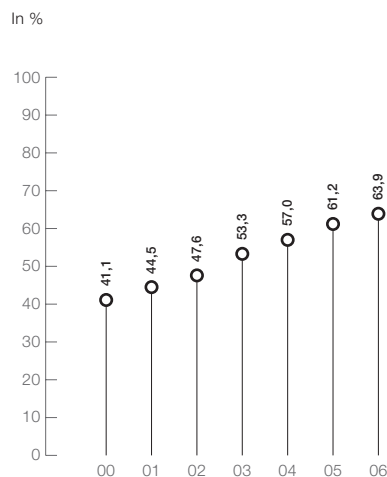
Il numero di posti a tempo pieno è retrocesso da 12 605 (2005) a 12 287. Con vari processi di ottimizzazione sono stati risparmiati posti nel settore amministrativo e presso la Elvetino.

Inoltre, il passaggio della Cassa pensioni FFS al primato dei contributi a far data dal 1° gennaio 2007 ha causato nell'anno di riferimento un numero di pensionamenti anticipati superiore alla media. Il numero di collaboratori di FFS Traffico viaggiatori è stato ulteriormente ridotto con il trasferimento della formazione e del perfezionamento dei macchinisti a login.

Prospettive 2007.

Le FFS prevedono sviluppi positivi nel traffico viaggiatori anche per il 2007. La domanda di viaggi FFS dovrebbe crescere ulteriormente in tutti i mercati di rilievo per i trasporti. Il cambiamento dell'orario in programma per il dicembre 2007 contribuirà ad allargare ulteriormente l'offerta anche grazie all'entrata in funzione della galleria di base del Lötschberg. Dal momento che le risorse finanziarie offerte dai poteri pubblici continueranno a scarseggiare, l'incremento dei costi e il rincaro dovranno essere finanziati soprattutto con una crescita quantitativa e misure sui prezzi. Per questo motivo, a far data dal dicembre 2007 i prezzi dei trasporti pubblici aumenteranno in media rispettivamente del 3,1 per cento (biglietti singoli, carte per più corse, biglietti per gruppi) e del 3,6 per cento (abbonamenti generali).

Andamento dei biglietti venduti ai distributori automatici



02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Traffico merci: record di oltre 12 mia di tonnellate-chilometro nette.

Nel 2006 FFS Cargo è riuscita a porre un freno all'andamento negativo registrato nel corso dell'esercizio precedente e a incrementare notevolmente la produttività. Con una prestazione di 12,34 mia di tonnellate-chilometro nette, l'azienda è riuscita per la prima volta a superare la soglia dei 12 mia (+7,5 percento). Vi hanno contribuito l'espansione registrata in Germania e in Italia, il boom dei container nel traffico merci internazionale, la domanda costantemente elevata per i trasporti dell'acciaio in Europa e l'andamento positivo della congiuntura, soprattutto nell'ultimo trimestre. In Svizzera le prestazioni di trasporto sono aumentate del 6,5 percento, benché la rete di servizio sia stata concentrata su 323 recapiti di consegna.

Con un reddito da traffico di CHF 1005,9 mio, FFS Cargo ha incrementato il reddito del traffico merci dell'1,5 percento (esercizio precedente: CHF 991,2 mio). L'attuazione di un programma di contenimento dei costi – riduzione dei costi strutturali e concentrazione della rete di servizi nel traffico a carri completi Svizzera – ha consentito a FFS Cargo di ridurre le spese d'esercizio. Nel contempo si è registrato un aumento della prestazione di trasporto. Questo incremento ha generato un risultato decisamente migliore. La perdita dichiarata ammonta a CHF 37,3 mio, contro CHF 165,7 mio dell'esercizio precedente, quando il risultato era stato tuttavia gravato da accantonamenti per ristrutturazione pari a CHF 110 mio. In corso d'anno la Confederazione ha versato CHF 27 mio in meno di sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario per il traffico interno svizzero.

Per aprile 2006 la ferrovia tedesca DB ha cessato unilateralmente e con effetto immediato la collaborazione con FFS Cargo nel cosiddetto traffico di cooperazione, per cui le prestazioni di trasporto di FFS Cargo in Svizzera per i trasporti DB presi in consegna al confine sono decadute. Le perdite sono state in parte compensate con proventi derivanti dall'acquisizione di nuovi ordini di trasporto.

Ulteriormente migliorato l'orientamento al cliente. FFS Cargo ha deciso, con l'inizio del 2007, di migliorare l'orientamento ai clienti e di suddividere l'organizzazione nei settori aziendali «Svizzera», «International» e «Manutenzione» (ex Servizio Materiale rotabile).

Germania e Italia: espansione dell'offerta internazionale.

FFS Cargo è riuscita a mettere a segno un'ulteriore crescita in Germania e in Italia. In Germania l'azienda ha incrementato le prestazioni di trasporto del 29,5 e in Italia del 16,8 percento. Per la prima volta nella storia aziendale il 30 percento delle prestazioni di trasporto è stato effettuato fuori dalla Svizzera. Nel complesso le prestazioni di trasporto nel traffico internazionale nord-sud sono cresciute dell'8,0 percento giungendo a 8,2 mia di tonnellate-chilometro nette (esercizio precedente: 7,59 mia di tonnellate-chilometro nette). Il fatturato è cresciuto del 2,4 percento. A fine 2006 hanno transitato in Germania 410 treni alla settimana (esercizio precedente: 360 treni) in totale. In Italia si sono contati 380 treni alla settimana (esercizio precedente: 260 treni).

Prestazione di traffico di FFS Cargo per società

Mio di tonnellate-chilometro nette	2006	2005	Differenza
FFS Cargo SA (Svizzera)	8 439,5	8 570,6	-1,5%
SBB Cargo			
Deutschland GmbH	2 983,4	2 303,8	29,5%
SBB Cargo Italia Srl	710,4	608,0	16,8%
Acquisto da terzi	211,1	264,1	-20,1%
Totale	12 344,4	11 482,4	7,5%

Traffico merci: l'essenziale in breve.

- Mai prima d'ora FFS Cargo ha realizzato prestazioni di trasporto così elevate: 12,34 mia di tonnellate-chilometro nette (+7,5 percento).
- In Germania le prestazioni di trasporto sono aumentate del 29,5 percento, in Italia del 16,8 percento.
- In Svizzera le prestazioni di trasporto sono aumentate del 6,5 percento.
- FFS Cargo presenta nel 2006 una perdita di CHF 37,3 mio.

Traffico merci: obiettivi strategici.

- Attuazione coerente della strategia di transito avviata nel traffico internazionale nord-sud.
- Offerta capillare nell'ambito di un'azienda in grado di autofinanziarsi sul mercato svizzero. Aumento della produttività e crescita moderata.
- Conseguimento di un risultato equilibrato.

Traffico merci FFS Cargo in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF	2006	2005	2004
Reddito di esercizio	1 228,5	1 226,5	1 333,9
di cui reddito da traffico	1 005,9	991,2	1 102,7
Spese di esercizio	1 258,2	1 392,9	1 337,7
Risultato di esercizio	-29,6	-166,4	-3,8
EBIT	-29,2	-158,4	-1,4
Risultato annuo	-37,3	-165,7	-2,8
Investimenti lordi	132,2	176,0	224,6
Collaboratori ²	Numero 4 596	4 872	4 869

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

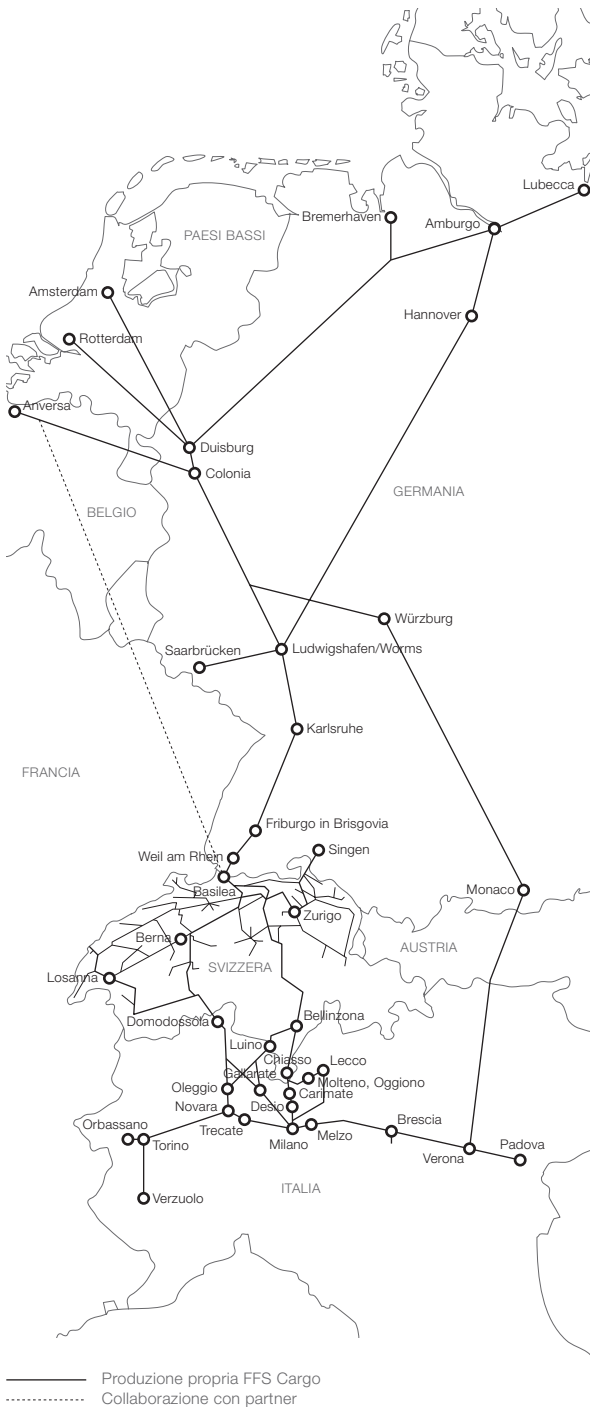
2 Impiegati a tempo pieno nella media annua, incluse le società affiliate.

Prestazione di traffico di FFS Cargo per settore d'attività

Mio di tonnellate-chilometro nette	2006	2005	Differenza in %
Totale	12 344,4	11 482,4	7,5
Settore d'attività Traffico interno	4 145,2	3 890,5	6,5
Settore d'attività Nord-Sud	8 199,2	7 591,9	8,0
Totale settore d'attività Traffico interno	4 145,2	3 890,5	6,5
Traffico interno a carri completi	1 705,4	1 672,1	2,0
Traffico interno con treni completi	524,5	543,8	-3,5
Traffico interno combinato	369,0	339,9	8,6
Traffico d'importazione a carri completi	746,8	627,5	19,0
Traffico d'importazione a carri completi, combinato	241,9	241,5	0,2
Traffico d'esportazione a carri completi	449,3	351,9	27,7
Traffico d'esportazione a carri completi, combinato	108,2	113,9	-5,0
Totale settore d'attività Nord-Sud	8 199,2	7 591,9	8,0
Traffico di transito a carri completi/con treni completi	1 298,1	1 404,6	-7,6
Traffico di transito combinato	5 817,3	5 329,9	9,1
Traffico d'importazione con treni completi	672,7	653,8	2,9
Traffico d'importazione con treni completi, combinato	71,5	25,0	186,1
Traffico d'esportazione con treni completi	92,8	92,3	0,5
Traffico d'esportazione con treni completi, combinato	95,3	86,2	10,6
Traffico interno all'estero	151,5		

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Rete servita da FFS Cargo



In corso d'anno l'azienda ha ampliato notevolmente l'offerta internazionale nel traffico a carri completi e nel trasporto delle merci dalle e alle sedi di produzione dei clienti senza binario di raccordo (traffico da sede a sede). A partire da maggio 2006 sono stati collegati alla rete di FFS Cargo ulteriori centri economici. In Germania si tratta della regione del lago di Costanza (con Singen), di Baden (con Karlsruhe) e di Ostholstein (con Lubecca). Nella regione Reno-Meno (con Worms) e nella zona della Ruhr è stata registrata un'intensificazione delle attività. In Italia si sono aggiunte la Lombardia orientale (con Brescia) e il Piemonte (con Torino). L'azienda ha così completato i suoi già numerosi collegamenti tra importanti centri commerciali e regioni industriali.

Traffico combinato. La tendenza presente nel traffico merci internazionale a preferire il trasporto delle merci in container è proseguita anche nell'anno di riferimento. FFS Cargo ha di conseguenza incrementato la prestazione di trasporto in questo segmento di oltre il 10 per cento rispetto al 2005.

Dalla primavera del 2006 FFS Cargo gestisce autonomamente, per conto di ERS Railways, treni container trainati da locomotive proprie che viaggiano da Basilea a Padova e Melzo (vicino a Milano). Dall'estate scorsa FFS Cargo conduce treni container per l'operatore italiano del traffico combinato Hannibal SpA da Mannheim a Melzo, e ora per la Hupac AG da Lubecca a Novara. Dall'autunno FFS Cargo gestisce treni container sulla tratta Anversa-Padova, passando attraverso il Brennero. Nel 2006 FFS Cargo ha inoltre intensificato notevolmente le prestazioni in partenza dai porti del Mare del Nord con destinazione Gallarate.

Da dicembre FFS Cargo trasporta per conto di Intercontainer (ICF) treni container settimanali da Amburgo/Bremerhaven a Rekingen o Frenkendorf e ritorno.

Per RAlpin, la società di gestione dell'autostrada viaggiante tra Friburgo in Brisgovia e Novara, FFS Cargo conduce ora i treni sulla tratta italiana tra Domodossola e Novara.

Trasporti per l'industria dell'acciaio. Anche nel 2006 c'è stata una forte domanda di trasporti dell'acciaio su rotaia. Rispetto all'esercizio precedente, FFS Cargo è riuscita a migliorare del 12 per cento le prestazioni di questo segmento. La crescita del traffico ha portato FFS Cargo al limite delle capacità in termini di carri. La difficoltà di disporre di carri idonei, percepita a livello europeo, ha limitato la possibilità di ulteriore crescita.

FFS Cargo è riuscita ad aumentare i trasporti sull'asse nord-sud e ad acquisirne di nuovi. Ora l'azienda trasporta per la ThyssenKrupp Stahl AG bobine di acciaio (i cosiddetti coils) dagli stabilimenti situati nell'area di Duisburg anche a Torino.

In Italia settentrionale si è riusciti ad acquisire trasporti nord-sud di coils per diverse aziende di fornitura dell'acciaio. Si ha così la possibilità di utilizzare con maggior efficienza i carri che trasportano l'acciaio tedesco in Italia.

Trasporti nella zona a sinistra del Reno. Per i trasporti nella zona a sinistra del Reno, da Muizen (Belgio) a Basilea via Metz, i partner SNCF Fret (Francia), B Cargo (Belgio), CFL (Lussemburgo) e FFS Cargo hanno costituito congiuntamente, nel mese di aprile, la società Sibelit. Sibelit ottimizza le risorse attuali delle case madri. Non è previsto l'impiego di locomotive e macchinisti di FFS Cargo.

Traffico transalpino. Nell'anno di riferimento FFS Cargo ha trasportato 17,21 mio di tonnellate nette di merci (esercizio precedente: 16,74 mio di tonnellate nette) attraverso le Alpi. Con un lieve incremento del 2,8 per cento si è riusciti a spezzare una tendenza che perdurava da anni. L'aumento riflette la riuscita acquisizione di nuovi trasporti e il maggior volume di trasporti dovuto alla congiuntura. Le prestazioni di trasporto sono aumentate del 9,0 per cento giungendo a 8006 mio di tonnellate-chilometro nette (esercizio precedente: 7344 mio di tonnellate-chilometro nette). Questo incremento sproporzionato mostra che i treni hanno percorso distanze maggiori rispetto all'esercizio precedente.

Traffico merci transalpino FFS Cargo

Volume di trasporto in mio di t	2006	2005	Variazione
Carri completi	5,95	6,36	-6,4%
Traffico combinato non accompagnato	10,55	9,60	9,9%
Strada viaggiante	0,71	0,78	-9,0%
Totale	17,21	16,74	2,8%

Prestazione di trasporto in mio di tkm	2006	2005	Variazione
Carri completi	1919	1904	0,8%
Traffico combinato non accompagnato	5852	5181	13,0%
Strada viaggiante	235	259	-9,3%
Totale	8006	7344	9,0%

Svizzera: traffico a carri completi in crescita.

In Svizzera FFS Cargo ha migliorato le prestazioni di trasporto del 6,5 per cento, giungendo a 4,15 mia (esercizio precedente: 3,89 mia) di tonnellate-chilometro nette. Anche il traffico a carri completi è cresciuto sensibilmente, nonostante la concentrazione della rete, segnando un aumento del 9,4 per cento. La crescita ha fatto lievitare notevolmente lo sfruttamento della rete nel traffico a carri completi svizzero. FFS Cargo ha così potuto aumentare di molto la produttività di questo segmento. Il fatturato è migliorato dello 0,8 per cento.

Introduzione riuscita della nuova rete di servizi. A far data dal 28 maggio 2006 FFS Cargo ha introdotto senza difficoltà la nuova rete di servizi per il traffico a carri completi Svizzera. La rete si concentra sulle esigenze delle imprese committenti e comprende 323 recapiti di consegna. Sono inoltre state concordate 200 cosiddette «soluzioni per la clientela», ossia sistemi di servizi flessibili all'esterno della rete di base. Il traffico a carri completi in Svizzera trova così un nuovo fondamento e si fa più competitivo.

Meno barbabetole, meno materiale di sterro. Nel 2006 il raccolto di barbabetole è stato più scarso dell'esercizio precedente a causa della caldissima estate. FFS Cargo ha così dovuto trasportare meno barbabetole da zucchero dalle località di carico alle fabbriche.

L'avanzamento dei lavori nei grandi cantieri, come quelli per la tangenziale ovest di Zurigo, ha causato un sensibile calo delle prestazioni di trasporto.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Importazione: auto e banane. Per la STVA FFS Cargo gestisce una volta alla settimana un treno completo di auto, da Zeebrugge, in Belgio, a Safenwil. La tratta Zeebrugge-Aquisgrana è percorsa da B Cargo in qualità di trasportatore incaricato, mentre FFS Cargo gestisce in autonomia il trasporto da Aquisgrana.

Migros, la più grande azienda svizzera per il commercio al dettaglio, ha deciso di importare le banane su ferrovia. FFS Cargo porta in Svizzera gruppi di carri due volte alla settimana.

Settore aziendale Manutenzione: il primo passo per il riposizionamento.

Nell'anno di riferimento FFS Cargo ha portato avanti il riposizionamento del settore aziendale Manutenzione (ex Servizio Materiale rotabile) e ha iniziato a metterne in atto la realizzazione. Con il riposizionamento FFS Cargo cerca di rimediare al calo della domanda registrato per le prestazioni di manutenzione delle locomotive e alla crescente pressione esercitata dalla concorrenza per la grande manutenzione dei carri merci.

Lo stabilimento industriale di Bellinzona resta il centro di competenza per la grande manutenzione delle locomotive di linea, sia di quelle moderne che di quelle più vecchie. La novità è che anche la grande manutenzione di carri merci viene ora concentrata in questa località. Con altri interventi si cerca di migliorare la produttività dello stabilimento industriale.

A Bienne si vuole proseguire e intensificare la manutenzione delle locomotive di manovra, dei veicoli di servizio con motori diesel e dei carri cisterna. FFS Cargo gestirà questa attività in qualità di azionista di minoranza insieme a un partner industriale.

Le prestazioni di servizio per l'esercizio corrente verranno fornite in futuro nelle località di Muttenz, nella stazione di smistamento Limmattal, a Losanna e a Chiasso. L'impianto di servizio Lugano-Vedeggio viene soppresso, quello di Bienne continuerà a essere utilizzato da FFS Traffico viaggiatori. L'impianto di servizio di Erstfeld continuerà a essere gestito fino all'apertura della galleria di base del San Gottardo. Le squadre mobili, che sono in grado di svolgere lavori di manutenzione direttamente sul veicolo in loco, sono state ulteriormente ampliate.

Materiale rotabile: nuove locomotive e carri a pareti scorrevoli.

Locomotive. Nell'anno di riferimento sono state consegnate le ultime 15 delle 50 locomotive bicorrente Re 482 ordinate nel 2001 e nel 2002 a Bombardier Transportation per il traffico merci transfrontaliero Germania-Svizzera. Queste 15 macchine dispongono di una omologazione austriaca e possono essere utilizzate, ad esempio, per il traffico attraverso il Brennero.

Nell'ambito delle revisioni ordinarie i primi veicoli del tipo Re 420, 620 e 484 sono stati dotati di ETCS (volume degli investimenti: CHF 37 mio) e le cabine di guida delle locomotive Re 420 sono state climatizzate (volume degli investimenti: CHF 12 mio).

Carri merci. FFS Cargo ha preso in consegna il 1000° carro a pareti scorrevoli costruito dalla Greenbrier Europe. Si è così completata la serie ordinata nel 2003.

FFS Cargo ha inoltre investito CHF 35,5 mio in 200 carri a pareti scorrevoli a quattro assi. 150 esemplari del modello senza pareti scorrevoli (Habbiins) sono stati integrati nel pool carri di Transwaggon (TWA). Grazie alla nuova cooperazione con TWA, i clienti FFS Cargo hanno accesso a tutto il parco veicoli di tale azienda formato da circa 5000 carri a pareti scorrevoli con caratteristiche tecniche diverse. Si ha così la possibilità di un impiego più efficiente dei carri.

Soddisfazione dei clienti e qualità: miglioramenti sostanziali.

FFS Cargo ha attuato il programma di provvedimenti «Soddisfazione della clientela plus», conseguendo notevoli miglioramenti nei settori selezionati. È stato possibile, ad esempio, migliorare la disponibilità di carri merci aperti (carri E) in estate e in autunno, intensificare in modo mirato l'assistenza nel Centro Servizi Clienti e aumentare la puntualità nel traffico nord-sud.

International. Nell'anno di riferimento la soddisfazione della clientela nel traffico di transito e nel traffico internazionale è stata misurata secondo criteri metodici e contenutistici diversi rispetto al 2005. Il valore della soddisfazione spontanea mostra una tendenza equivalente. È stato nuovamente raggiunto un ottimo valore di

7,91 su una scala di dieci punti (esercizio precedente: 7,94). Le aziende che hanno partecipato al sondaggio hanno indicato che tra i principali criteri per la scelta di una società di trasporti rientrano l'affidabilità e la qualità. I clienti auspicano miglioramenti nei tempi di risposta a richieste di offerte, nella disponibilità di carri e nella gestione dei reclami.

Svizzera. Nel 2006 la soddisfazione dei clienti svizzeri per FFS Cargo è aumentata sensibilmente, nonostante un'ampia riorganizzazione della rete svizzera di recapiti. Il valore medio calcolato su una scala di dieci punti si è attestato a 7,32 (esercizio precedente: 6,89). Si è così raggiunto lo stesso livello del 2003. Tutti i fattori determinanti per la qualità, come l'affidabilità, la competenza nella consulenza ecc., hanno ricevuto una valutazione migliore rispetto allo scorso anno. Hanno ricevuto una valutazione minore, tra l'altro, la reputazione e l'immagine di FFS Cargo, la durata delle risposte ai reclami e delle correzioni delle fatture, il rapporto qualità/prezzo delle tariffe per i trasporti e delle prestazioni supplementari.

Puntualità. Nel traffico internazionale nord-sud la puntualità di FFS Cargo per i clienti con accordi di qualità è aumentata all'81 per cento, nonostante le maggiori prestazioni di trasporto fornite; quattro treni su cinque hanno raggiunto la località di destinazione in orario o con al massimo un'ora di ritardo. Il valore corrispondente era stato del 75 per cento nell'esercizio precedente. FFS Cargo ha così migliorato ulteriormente la qualità sull'asse europeo nord-sud. L'obiettivo è una puntualità dell'85 per cento.

Anche la puntualità dei treni merci nel traffico interno svizzero è stata migliorata: nel traffico a carri completi il 96 per cento dei treni merci (2005: 93,6 per cento) ha raggiunto la stazione di destinazione in orario o con un ritardo massimo di 30 minuti. Per i treni Cargo Express e quelli postali il 97,5 per cento di tutti i treni è stato puntuale (2005: 97,8 per cento).

Personale: tagli in Svizzera, aumento in Germania.

L'organico medio di FFS Cargo è sceso del 5,7 per cento rispetto all'esercizio precedente e, contando anche le affiliate, è stato pari a 4596 posti a tempo pieno (esercizio precedente: 4872).

Svizzera. Con il programma di ristrutturazione FFS Cargo ha ridotto in Svizzera il numero di posti dell'11,2 per cento, portandoli a 4093 posti a tempo pieno (esercizio precedente: 4611). Si possono così risparmiare annualmente costi per circa CHF 50 mio.

Germania. L'organico è aumentato del 26,1 per cento passando a 140 posti a tempo pieno (esercizio precedente: 111). Sono stati assunti soprattutto macchinisti e operatori di manovra.

Italia. In Italia l'espansione delle risorse del personale che ci si era prefissata non è riuscita. L'organico è persino diminuito dell'1,9 per cento passando così a 154 posti a tempo pieno (esercizio precedente: 157). A metà anno i concorrenti si sono accaparrati i macchinisti qualificati.

Nuove figure professionali. FFS Cargo ha colto come opportunità i cambiamenti in atto nella produzione ferroviaria e insieme alla commissione del personale e ai sindacati ha definito nuove figure professionali adatte per il futuro, in particolare per le tre professioni base «Macchinista Cargo», «Controllore tecnico Cargo» e «Specialista Produzione Cargo regionale». L'attuazione è avvenuta a far data dal 1° gennaio 2007.

Nuovo CCL FFS Cargo. Il 2006 si è contraddistinto per lo svolgimento di lunghe e difficili trattative per il contratto collettivo di lavoro, conclusesi poco prima di fine anno.

SBB Cargo Italia è riuscita a stipulare un contratto collettivo di lavoro con i sindacati. Esso corrisponde alle esigenze di una ferrovia merci moderna.

Prospettive 2007.

FFS Cargo punta a una crescita moderata in Svizzera e a una crescita intensa in Germania e in Italia. Le nuove offerte nel traffico internazionale a carri completi devono essere consolidate e perfezionate.

La riorganizzazione con un maggior orientamento ai clienti mira a impostare relazioni più strette e ad aumentare il volume degli ordini.

Il riposizionamento del settore Manutenzione (ex Servizio Materiale rotabile) dovrà essere ulteriormente tradotto in atto.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Infrastruttura: puntualità e migliore informazione alla clientela.

FFS Infrastruttura ha chiuso l'anno in esame con un risultato annuo di CHF 91,8 mio, CHF 74,4 mio in più rispetto all'esercizio precedente. Di questi, CHF 33,4 mio sono dovuti a voci speciali. Il miglioramento ha riguardato anche la qualità: il numero dei guasti è diminuito, la puntualità aumentata e l'informazione alla clientela nelle stazioni è stata estesa. Lo sfruttamento della rete ferroviaria è aumentato dello 0,7 per cento e con 152 mio di tracce-chilometro ha segnato un nuovo record.

Nel 2006 FFS Infrastruttura ha realizzato un reddito di esercizio di CHF 3065,5 mio, CHF 2,5 mio in più rispetto all'esercizio precedente. Con CHF 91,8 mio il risultato annuo è aumentato di CHF 74,4 mio, di cui CHF 33,4 mio dovuti a voci speciali (scioglimento di accantonamenti ecc.). Il reddito da traffico è aumentato di CHF 34,5 mio, passando a CHF 710,6 mio. Questo andamento è da ricondurre alla buona situazione congiunturale che ha causato un aumento del traffico viaggiatori e a un miglior sfruttamento dei treni nel traffico merci. Al tempo stesso FFS Infrastruttura ha ridotto i prezzi delle tracce di CHF 18 grazie all'applicazione di tassi energetici più bassi.

A causa della maggior necessità di ammortamenti per i nuovi lavori di potenziamento di Ferrovia 2000, i contributi federali a FFS Infrastruttura sono aumentati di CHF 12,1 mio e si sono attestati a CHF 1211,4 mio. Nella convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per il periodo 2003–2006 erano previsti in origine CHF 6025 mio di contributi federali. Dopo ripetuti tagli al budget la Confederazione ha infine pagato CHF 5575 mio per le prestazioni concordate per il periodo 2003–2006.

Qualità. Nel 2006 il 96,2 per cento dei treni viaggiatori è giunto a destinazione con meno di cinque minuti di differenza dall'orario (2005: 95,7 per cento). Nei giorni feriali il dato era del 95,9 per cento, quindi di poco inferiore. Sulla linea Intercity Berna–Zurigo è previsto un valore per i giorni feriali molto severo, vale a dire meno

di 3 minuti di ritardo all'arrivo per il 90 per cento dei treni IC; con una percentuale dell'87,1 per cento questo valore non è stato raggiunto. Oltre alle perturbazioni d'esercizio, una causa dei ritardi è stata l'intensa occupazione della tratta Olten–Zurigo.

Nel traffico merci sulla rete FFS (FFS Cargo e terzi), il valore finale del 90 per cento dei treni con meno di 30 minuti di ritardo non è stato conseguito per poco: il valore raggiunto è infatti stato dell'89,2 per cento. Nel traffico interno l'obiettivo fissato del 92 per cento è stato superato con il 92,8 per cento; nel traffico di transito internazionale è stato conseguito un valore del 70,6 per cento, decisamente inferiore all'obiettivo dell'80 per cento. La causa principale di questi risultati sono stati, da una parte, i ritardi «importati» dalle ferrovie cedenti all'estero e, dall'altra, i guasti a impianti e al materiale rotabile in Svizzera.

Un contributo sostanziale al miglioramento della puntualità è stato dato da FFS Infrastruttura nel settore degli impianti di sicurezza. Con una serie di provvedimenti è stato possibile infrangere la tendenza negativa degli anni precedenti. Entro la scadenza dell'anno il numero dei minuti di ritardo dovuti ai guasti agli impianti di sicurezza è retrocesso del 30 per cento: da 35 000 a 24 000 minuti al mese.

Infrastruttura: l'essenziale in breve.

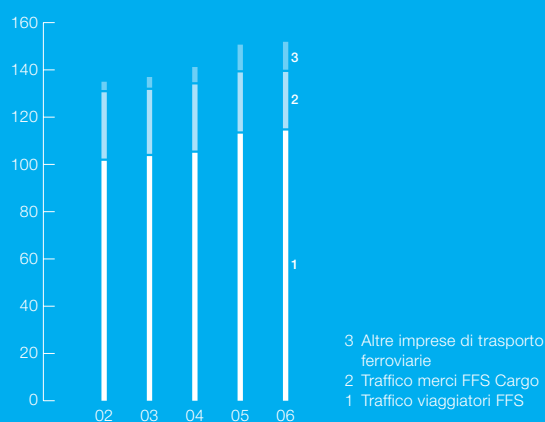
- Nel 2006 sono stati percorsi 152 mio di tracce-chilometro sulla rete FFS (+0,7 percento).
- La qualità è aumentata: meno perturbazioni, maggiore puntualità.
- Oltre alle FFS, altre 29 imprese hanno utilizzato la rete FFS.
- Risultato annuo pari a CHF 91,8 mio.

Infrastruttura: obiettivi strategici.

- Garanzia dell'efficienza della rete, senza compromettere la redditività.
- Promozione dell'interoperabilità, dello sviluppo tecnico e dell'innovazione.
- Miglioramento dell'efficienza delle sovvenzioni.

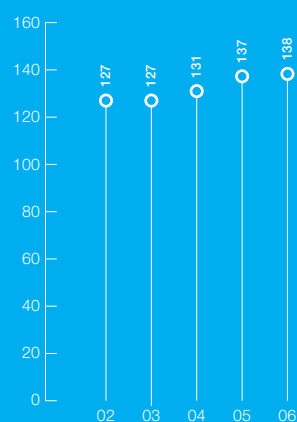
Andamento delle tracce-chilometro vendute

Mio di tracce-chilometro



Andamento della densità dei treni

Numero di treni al giorno e per tratta



FFS Infrastruttura in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF

	2006	2005	2004
Reddito di esercizio	3 065,5	3 063,0	3 043,5
<i>di cui utilizzo dell'infrastruttura</i>	633,5	639,1	539,5
Spese di esercizio	3 156,5	3 217,3	3 129,9
Risultato di esercizio	-91,0	-154,2	-86,4
EBIT	-91,1	-157,9	-94,9
Risultato annuo	91,8	17,4	43,7
Investimenti lordi	1 420,4	1 465,0	1 593,5
Collaboratori ²	9 170	8 998	9 221

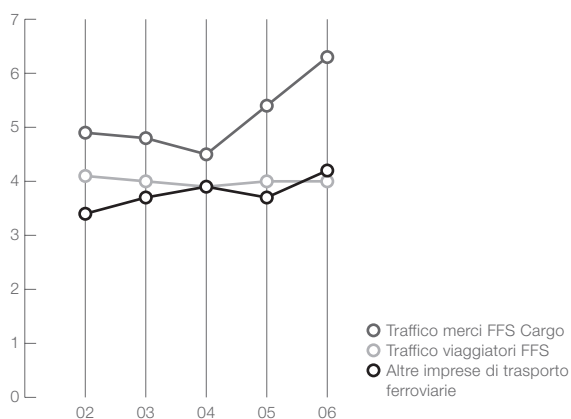
¹ Conto del segmento. Redditi e spese infragruppo non eliminati.

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

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

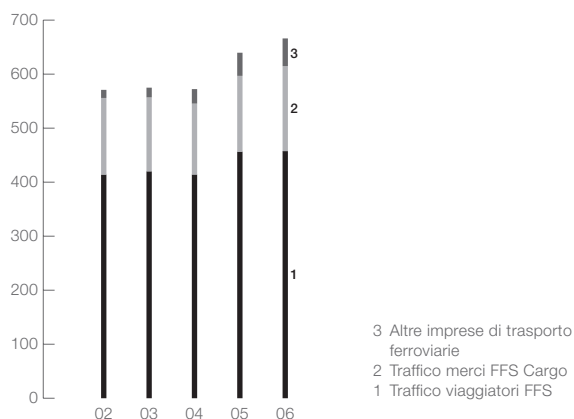
Andamento dei prezzi per traccia d'orario

Prezzi per traccia-chilometro e cliente in CHF



Reddito dall'utilizzo dell'infrastruttura

Mio di CHF



Mercati, quota di mercato.

Treni merci più pesanti. Il numero delle tracce-chilometro percorse sulla rete delle FFS è salito a 152 mio (+0,7 per cento). Nel traffico viaggiatori l'aumento è stato dell'1,1 per cento. Nel traffico merci si è registrato un calo dello 0,8 per cento ma, grazie al miglior grado di sfruttamento, il peso medio per treno merci è salito a 889 tonnellate, il 3,7 per cento in più rispetto al dato precedente.

Le tracce-chilometro di FFS Traffico viaggiatori (affiliate comprese) sono aumentate dell'1,2 per cento, quelle di FFS Cargo sulla rete FFS sono retrocesse del 4,2 per cento. Nel traffico merci le aziende terze hanno trasportato 5,8 mio di tonnellate, pari a una quota di mercato del 19 per cento (2005: 16 per cento). Nel traffico viaggiatori le prestazioni di terzi sulla rete FFS si sono mantenute stabili con 6,6 mio di chilometri.

Livello dell'acqua basso nei laghi. Il consumo energetico per l'esercizio ferroviario sulla rete FFS è sceso a 2015 GWh, vale a dire dell'1 per cento. A inizio 2006 la produzione idroelettrica nelle centrali delle FFS e in quelle associate è scesa a 1742 GWh (-5 per cento) a causa della scarsità degli affluenti e del basso livello dell'acqua nei laghi. Il fatturato per la corrente di trazione è aumentato del 3 per cento passando a un valore assoluto di 2325 GWh; l'aumento è dovuto al fatto che ora la BLS viene alimentata esclusivamente dalle FFS.

Interpretazione dei risultati.

Coincidenza sicura per il 98 per cento dei treni. La puntualità delle FFS è andata migliorando in continuazione negli ultimi cinque anni. Grazie a questa puntualità è stato possibile garantire il 98 per cento delle coincidenze.

Il numero delle tracce-chilometro vendute è salito del 12,7 per cento in cinque anni. Rispetto all'esercizio precedente, il reddito è passato a CHF 666,4 mio con un aumento del 4,3 per cento; su un periodo di cinque anni si è raggiunto un incremento del 23,2 per cento. Il 63 per cento delle entrate derivanti dalla vendita di tracce nell'anno di riferimento proveniva da FFS Traffico viaggiatori e il 24 per cento da FFS Cargo. In totale il 13 per cento dei proventi dovuti alle tracce è derivato da terzi: nel 2006 29 altre imprese oltre alle FFS hanno utilizzato la rete FFS.

Primi passi per l'informazione alla clientela nelle stazioni.

Informazioni semplici. Nel 2006 FFS Infrastruttura e FFS Traffico viaggiatori si sono preoccupate congiuntamente di migliorare il servizio di informazione alla clientela. Particolare attenzione è stata dedicata alle informazioni in caso di guasto. I collaboratori sono stati istruiti per gli annunci agli altoparlanti e i testi degli annunci sono stati resi più concisi. In 14 grandi stazioni della Svizzera sono a disposizione dei viaggiatori dei monitor che, in caso di guasto, informano su possibilità di viaggio alternative.

Dopo gli esperimenti pilota condotti con la ferrovia urbana di Zugo e a Zofingen, l'introduzione capillare del sistema di informazione automatizzato computerizzato (CUS) è imminente. Con esso, in futuro le FFS potranno fornire nelle stazioni informazioni più rapide, precise e uniformi su coincidenze, perturbazioni d'esercizio ed eventuali ritardi. CUS controlla pannelli di visualizzazione, monitor e altoparlanti a livello centralizzato; in futuro i dati dell'orario dovranno essere inseriti nel sistema solo una volta e saranno a disposizione in tutta la Svizzera. CUS sarà in uso in tutte le 750 fermate circa delle FFS entro il 2009.

Investimenti.

Nuove fermate. Nell'anno d'esercizio sono state completamente rinnovate altre 35 stazioni regionali portando a 225 il totale delle stazioni rinnovate nell'ambito del programma di rinnovo avviato nel 2002. Entro il 2015 le FFS porteranno le oltre 600 stazioni regionali a uno standard uniforme per quanto riguarda informazioni alla clientela, accessi ai marciapiedi e illuminazione.

Le tappe principali sono state la messa in funzione delle quattro nuove fermate di Winterthur Hegi, Basilea Dreispitz, Meggen Zentrum e Hochdorf Schönau. Importanti trasformazioni di binari e marciapiedi sono state terminate a Ginevra con l'allungamento del binario 1 per l'esercizio della nuova linea per Annemasse (CEVA), previsto per il 2012, a Visp con la messa in funzione di un nuovo marciapiede e a Buchs (SG) e Sargans con la conclusione di importanti lavori di trasformazione totale. Di particolare rilevanza per l'espansione dell'offerta della S-Bahn di Zurigo è stata la messa in funzione del nuovo secondo binario tra

Rüti e Bubikon, finanziato nell'ambito del 3° ampliamento parziale. Alla S-Bahn di Basilea, a fine 2006 i lavori effettuati nelle 30 stazioni destinate al rinnovamento sono stati terminati per due terzi. Nella stazione di Sursee è stato aggiunto un nuovo binario per il potenziamento dell'offerta della S-Bahn in direzione di Lucerna. Nell'anno di riferimento 55 passaggi a livello sono stati resi sicuri o soppressi.

Salvataggi più rapidi. La Difesa dell'impresa FFS è specializzata negli interventi su tronchi di tratta difficilmente accessibili, come nelle gallerie e sui ponti. Nell'anno di riferimento un corpo formato da 190 professionisti ha sostituito il vecchio sistema di milizia. Per la Difesa dell'impresa le FFS acquisteranno otto nuovi treni di spegnimento e salvataggio (TSS). In caso di incidente i TSS potranno intervenire praticamente sull'intera rete ferroviaria entro 30–45 minuti al massimo. La Difesa dell'impresa, distribuita in 15 sedi in tutta la Svizzera, collabora strettamente con i pompieri locali.

Innovazioni.

Nuovo sistema di protezione dei treni. Le FFS hanno registrato notevoli progressi nell'introduzione del sistema di protezione dei treni ETCS sulla tratta di Ferrovia 2000 Mattstetten–Rothrist. Nel primo semestre si sono svolte 3000 corse di prova ETCS in simulazione dell'orario. Lo scopo di queste prove, eseguite con fino a otto treni contemporaneamente e a una velocità di 200 km/h, consisteva nel controllare la stabilità del sistema con un carico simile all'esercizio previsto dall'orario, nell'ottenere dati sull'esercizio e individuare la presenza di rari difetti nel sistema. L'Ufficio federale dei trasporti ha omologato quasi 500 veicoli motore per l'esercizio ETCS e sono stati formati 2500 macchinisti e oltre 100 esperti nella manutenzione dei veicoli.

A inizio luglio 2006 le FFS sono passate dall'esercizio in simulazione dell'orario, all'esercizio commerciale in ore marginali. In vari passaggi le fasce orarie serali sono state anticipate fino alle 21.00 così che, a fine gennaio, sulla tratta di nuova costruzione sono state effettuate circa 3000 corse commerciali. L'ETCS ha dimostrato l'idoneità per l'esercizio illimitato: la qualità della produzione è stata mantenuta nonostante l'introduzione della nuova tecnologia e di nuovi processi produttivi.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Dal momento che il software di misurazione del percorso presente sulle locomotive tipo Re460 richiedeva interventi di ottimizzazione per l'impiego in caso di maltempo, le FFS hanno deciso di non effettuare il passaggio completo al sistema ETCS nel dicembre 2006, bensì di proseguire con l'introduzione dell'ETCS a tappe. Dal 10 dicembre 2006 anche tutti i treni merci dotati del sistema ETCS viaggiano nelle ore notturne sulla nuova tratta di Ferrovia 2000, riducendo così le emissioni sonore sulla linea originaria Berna–Olten. A fine gennaio 2007 il funzionamento ETCS è stato esteso a una fascia oraria compresa tra le 13.00 e le 6.00 del giorno successivo e da metà marzo si è passati all'esercizio sull'arco delle 24 ore.

Rete mobile propria. Con il nome GSM-R, FFS Infrastruttura sta creando una propria rete di comunicazione mobile che prenderà il posto del sistema radio d'esercizio analogico e, oltre a migliorare la qualità delle informazioni in treno e l'efficienza nei processi operativi, consentirà il trasferimento dei dati per il sistema di sicurezza dei treni ETCS. Circa 600 km della rete GSM-R sono in fase di costruzione o già in esercizio. A fine 2006 circa 5500 persone, in primo luogo macchinisti e personale dei treni, erano provvisti del telefono cellulare GSM-R, mentre circa 600 veicoli motore erano dotati di terminali GSM-R. Nel dicembre 2006 è stato necessario aumentare di CHF 74 mio, portandolo così a CHF 431 mio, il credito di CHF 375 mio concesso nel 2003 per la costruzione della rete. Il motivo principale sono stati i costi supplementari sostenuti nella costruzione delle antenne e vari ritardi nella realizzazione. Per ridurre al minimo i costi supplementari, le FFS rinunciano a installare questo sistema su tutti i 3000 km della rete FFS. Entro fine 2011 solo 2360 km circa delle linee principali riceveranno la copertura GSM-R; le linee secondarie verranno servite tramite il roaming GSM mediante le attuali reti pubbliche di telefonia mobile. Il rinnovamento della rete di comunicazione radio di manovra e del servizio lavori, previsto nel progetto originale, verrà attuato in un secondo tempo.

Anche per FFS Telecom il 2006 è trascorso all'insegna della messa in funzione di Datacom 200X. Si tratta di una rete dati di particolare efficienza, che consente di collegare meglio in rete gli apparecchi centrali e di assicurare l'elevata disponibilità degli impianti mediante un comando ridondante. Nell'ambito di questo progetto sono state realizzate a oggi 391 sedi, mentre

262 sedi esistenti sono state convertite a Datacom, senza problemi per la circolazione dei treni.

Pianificazione più semplice. Nel 2006 le FFS hanno completato il primo prototipo del programma informatico «Sistema di tracce a livello della rete» (NeTs). Il sistema NeTs serve per programmare i circa 7000 treni ordinari e speciali che ogni giorno utilizzano la rete ferroviaria FFS lunga 3000 km. Orari di partenza, passaggi su binari e scambi, coincidenze e molti dettagli, dal cambio della locomotiva al trasbordo dei Railbar, possono essere programmati in anticipo con estrema precisione. Per la prima volta i pianificatori delle linee e delle stazioni dispongono di uno strumento congiunto per la pianificazione completa e precisa al binario, dal luogo di partenza alla destinazione.

Un coordinamento migliore. Per quanto riguarda lo sviluppo del progetto informatico Rail Control System (RCS), FFS Infrastruttura ha potuto completare il primo progetto parziale. Con il sistema RCS il personale preposto alla gestione del traffico ferroviario operativo dispone di un software che consente una visione migliore dell'occupazione attuale dei binari principali nelle grandi stazioni e quindi un coordinamento più efficiente. RCS contribuisce alla gestione stabile dell'esercizio e a una migliore puntualità ed entro il 2009 sostituirà tutti i vecchi strumenti di gestione del traffico.

Quattro centrali d'esercizio. Il nuovo programma di gestione dell'esercizio prevede l'accorpamento di tutte le mansioni operative e di coordinamento delle FFS in quattro centrali d'esercizio. Le sedi definite sono: Losanna, Olten, Zurigo e Pollegio. La centrale di Losanna è già in fase di realizzazione. A Olten e Zurigo sorgeranno, entro il 2015, le nuove centrali d'esercizio che provvederanno a gestire tutte le attività operative nella Svizzera tedesca. Per il Ticino c'è già una centrale a Bellinzona che, con l'apertura della galleria di base del San Gottardo, verrà trasferita a Pollegio. Con queste misure si tiene conto della decisione del Consiglio federale del novembre 2006 di trasferire alle FFS la responsabilità per l'esercizio futuro dell'asse NTFA del San Gottardo.

Garanzia dell'energia per il futuro. Nel 2006 sono state prese importanti decisioni nel settore energetico. Da una parte le FFS, insieme alla ATEL nel Vallese, realiz-

zeranno entro il 2015 una centrale ad accumulazione per pompaggio. La centrale Nant de Drance, con 600 Megawatt di potenza, genererà circa 1500 mio di kWh di corrente di punta. Dall'altra parte, FFS, BLS e BKW si sono unite in vista dell'entrata in funzione della galleria di base del Lötschberg, al fine di eseguire un risanamento strutturale negli impianti di alimentazione di energia al Lötschberg. Le FFS prendono in carico la rete energetica da 132 kV della BLS e il convertitore di frequenza della BKW a Wimmis.

Responsabilità unica per binari e impianti di sicurezza.

Assistenza globale. A far data dal gennaio 2007 la divisione Infrastruttura è stata riorganizzata dopo mesi di preparativi. Nell'ambito del progetto WESPA (riorganizzazione dei comparti), gli ex comparti «Asset Management» e «Management dei progetti e delle costruzioni» hanno ridefinito le responsabilità. Come settori aziendali chiamati rispettivamente «Impianti di sicurezza & di telecomunicazione» (ST) e «Tracciati ferroviari» (FW), sono ora responsabili dei propri sistemi e impianti per tutta la loro durata di vita, quindi dallo sviluppo alla progettazione, dalla costruzione alla manutenzione, fino alla rimozione o alla sostituzione. Al tempo stesso il comparto «Management della tecnologia e dell'innovazione» è stato sciolto. Le unità ivi insediate, Telecom e ETCS, sono passate al settore ST, la IT propria della divisione è stata ridotta a una pura organizzazione on demand e ripartita tra i vari settori della divisione.

Collaboratrici e collaboratori.

Livello di sicurezza mantenuto. Nel 2006 l'organico medio di FFS Infrastruttura è passato da 8998 a 9170 unità. Il motivo dell'incremento è stato il passaggio della Difesa dell'impresa da un sistema di milizia a un'organizzazione di professionisti, oltre alle numerose assunzioni per le nuove realizzazioni che hanno interessato il settore tecnologico e il management delle costruzioni. L'85 per cento dell'organico della Difesa dell'impresa è stato reclutato internamente alle FFS.

Con 3,6 infortuni professionali ogni 100 collaboratori, Infrastruttura è riuscita a mantenere alto il livello di sicurezza. La presenza delle donne a Infrastruttura è

umentata leggermente passando al 9,3 per cento. Dal marzo 2006 la responsabilità per la formazione interna a Infrastruttura è stata accorpata nell'unità «Academia».

Prospettive.

Elaborate le basi per SIF – iter politico avviato. Con l'approvazione parlamentare della convenzione sulle prestazioni 2007–2010 e dei fondi infrastrutturali, nel 2006 sono state prese importanti decisioni politiche riguardanti lo sviluppo della rete FFS nel medio termine. La convenzione sulle prestazioni assicura le risorse finanziarie necessarie per eliminare diverse situazioni problematiche su tutta la rete nei prossimi quattro anni. I fondi infrastrutturali finanziano la quota federale dei lavori relativi al passante di Zurigo e alle tratte Ginevra–Eaux-Vives–Annemasse e Mendrisio–Varese. A Goldach le FFS investono dal 2006 i primi fondi provenienti dal credito concesso per la costruzione dei raccordi con la rete europea ad alta velocità. In questo contesto è stato avviato il progetto di costruzione e pubblicazione per la realizzazione del doppio binario San Gallo St.-Fiden–Engwil.

Nel quadro dell'SIF (Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria), le FFS hanno avviato con l'UFT un lavoro intensivo per uno sviluppo più a lungo termine della rete e dell'offerta nell'ambito del triangolo offerta-materiale rotabile-infrastruttura. L'SIF costituisce il fondamento per la pianificazione dell'offerta ferroviaria svizzera nei prossimi vent'anni.

Nell'esercizio in corso FFS Infrastruttura conserverà il proprio orientamento strategico. L'obiettivo consiste nel mantenere almeno la qualità dell'offerta attuale e nel migliorare ulteriormente l'informazione alla clientela nelle stazioni, mediante l'ottimizzazione dei processi e l'assistenza tecnica. La ristrutturazione dell'organizzazione favorirà la tendenza positiva verso un minor numero di ritardi dovuti a guasti degli impianti fissi. I numerosi nuovi sistemi, tra cui ETCS, GSM-R, CUS, NeTs e RCS, sono al tempo stesso indice dell'elevato ritmo innovativo delle FFS.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Immobili: ancora un incremento superiore alla media.

Nel 2006 FFS Immobili ha migliorato il risultato di esercizio dell'8,2 per cento, portandolo a CHF 184,8 mio e generando un utile annuo di CHF 27,8 mio (+32,3 per cento), tenuto conto anche dei pagamenti compensativi versati a FFS Infrastruttura. I redditi locativi con terzi ammontavano a CHF 310,7 mio (+2,8 per cento). Il risultato è stato favorito da ammortamenti limitati e una più bassa percentuale di investimenti non attivabili. Anche nel 2006 il persistente perfezionamento dell'offerta di servizi proposta nelle stazioni ha concorso in misura notevole alla continuità dell'andamento dei redditi locativi.

In tutta la Svizzera le FFS possiedono terreni per un'estensione complessiva di 100 mio di metri quadri all'incirca: tracciati ferroviari, stazioni, immobili per l'esercizio e grandi aree attorno alla ferrovia. Di questa superficie totale, FFS Immobili gestisce e sviluppa 19,3 mio di metri quadri con circa 5200 edifici e 27 000 contratti di locazione. Il valore del portafoglio di FFS Immobili ammonta a circa CHF 6 mia. Le FFS sono così uno dei principali proprietari immobiliari della Svizzera.

Fatturati sopra la media nelle stazioni FFS. Nel 2006 il risultato di esercizio di FFS Immobili è migliorato dell'8,2 per cento passando a CHF 184,8 mio. Un contributo sostanziale è derivato dalla straordinaria performance del fatturato registrato dai negozi e dai locali situati nelle stazioni. Ciò ha consentito di aumentare del 2,8 per cento i risultanti redditi locativi con terzi, portandoli a CHF 310,7 mio. Con i clienti interni sono stati realizzati altri CHF 110,3 mio, circa un quarto di tutti i redditi locativi. Inoltre, gli ammortamenti limitati e una più bassa percentuale di spese di investimento non attivabili hanno portato il risultato di esercizio ancora più in alto. Il risultato prima del pagamento degli interessi e delle imposte (EBIT) è aumentato del 4,6 per cento rispetto all'esercizio precedente, giungendo a CH 229,8 mio, nonostante i proventi derivanti dalla cessione di immobili siano calati di CHF 4 mio. L'utile al lordo degli oneri fiscali e dei versamenti compensativi effettuati a FFS Infrastruttura è stato pari a CHF 153 mio (+9,7 per cento). L'incremento si spiega

con gli andamenti sopra descritti e con una contrazione degli oneri finanziari. Nell'anno di riferimento CHF 122 mio (2005: CHF 114 mio) sono andati direttamente a FFS Infrastruttura sotto forma di pagamenti compensativi. Nonostante l'ulteriore incremento dei pagamenti compensativi, FFS Immobili ha migliorato il risultato annuo portandolo a CHF 27,8 mio (+32,3 per cento).

Andamento dei mercati e dei prodotti.

Sviluppi positivi sul mercato immobiliare. La crescita che ha interessato il mercato svizzero degli alloggi è proseguita anche nell'anno in esame: sul mercato sono state realizzate circa 40 000 abitazioni, assorbite senza difficoltà. La domanda di superfici a uso amministrativo ha registrato un miglioramento sensibile, che a Zurigo e Berna ha portato a una riduzione degli spazi sfitti. Ma dal momento che gran parte delle superfici a uso amministrativo continua a non essere locata, i prezzi di locazione si mantengono stabili. Nel segmento delle superfici commerciali/dei negozi, i prezzi medi offerti sono addirittura lievemente calati a causa delle nuove disponibilità e delle mutevoli abitudini dei consumatori.

Nuovi pacchetti di servizi per i clienti delle stazioni. Nell'anno di riferimento le FFS hanno organizzato l'offerta di negozi e servizi nelle stazioni in modo da venire meglio incontro alle esigenze dei clienti. A tal fine le

Immobili: l'essenziale in breve.

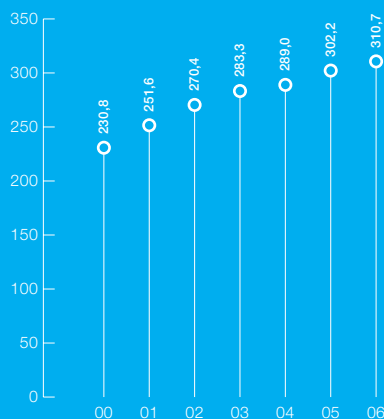
- FFS Immobili ha migliorato il risultato d'esercizio portandolo a CHF 184,8 mio (+8,2 percento).
- L'utile annuo è stato di CHF 27,8 mio (+32,3 percento).
- I redditi locativi da terzi sono passati a CHF 310,7 mio (+2,8 percento).
- Fatturato di RailCity aumentato del 5,5 percento.

Immobili: obiettivi strategici.

- Gestione orientata al mercato: aumento durevole del valore del portafoglio immobiliare.
- Coordinamento con le autorità cantonali e comunali dei progetti nelle zone delle stazioni.
- Utile adeguato per effettuare i pagamenti compensativi concordati e per dare un contributo al risanamento della Cassa pensioni.

Andamento dei redditi locativi di terzi¹

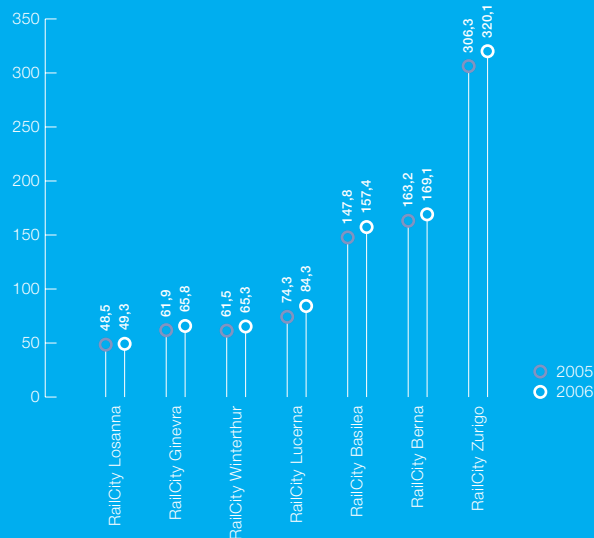
Mio di CHF



¹ Escluse le società del Gruppo FFS.

Andamento del fatturato dei locatari delle stazioni RailCity

Mio di CHF



FFS Immobili in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF	2006	2005	2004
Reddito di esercizio	556,4	548,2	553,1
di cui redditi locativi immobili	310,7	443,4	427,7
Spese di esercizio	371,6	377,5	408,9
Risultato di esercizio	184,8	170,7	144,3
EBIT	229,3	219,6	184,6
Utile al lordo degli oneri fiscali e dei versamenti compensativi	153,0	139,5	93,6
Risultato di esercizio	27,8	21,0	15,2
Investimenti lordi	196,7	160,2	177,2
Valore contabile immobilizzazioni	3 281,6	3 169,3	3 106,0
Collaboratori ²	Numero 761	772	793

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

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

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

797 stazioni e fermate sono state accorpate in cinque categorie con una strategia specifica per ciascuna: «RailCity» per le sette stazioni più grandi, «Stazione e altro» per le 23 stazioni meno grandi, «Stazioni medie» (217), «Piccole stazioni» (345) e «Fermate» (205).

Continua la straordinaria crescita di RailCity. Le stazioni di Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lucerna, Winterthur e Zurigo sono oggi gestite con il marchio RailCity. Vengono perfezionate in continuazione e posizionate come veri e propri centri commerciali e di servizi.

Nel 2006 le stazioni RailCity hanno realizzato un fatturato totale relativo agli esercizi commerciali e ai punti di ristoro pari a CHF 911,4 mio (+5,5 percento). La crescita di RailCity è così di oltre tre punti percentuali rispetto alla crescita media del commercio svizzero al dettaglio (+2,1 percento). Questo andamento è dovuto in particolare all'espansione continua e mirata dell'offerta di servizi. Tra le principali novità si annoverano la messa in funzione della prima tappa del centro per la salute di Basilea, un negozio Coop a Lucerna con una superficie di 530 metri quadri e due take away Elvetino a Ginevra e Losanna.

Stazione e altro per la Svizzera. Per un totale di 23 grandi stazioni, le FFS hanno lanciato nel 2006 il programma «Stazione e altro», che prevede più servizi, più offerte e più mobilità. «Stazione e altro» offre al cliente, oltre agli sportelli FFS con una esauriente gamma di servizi, punti vendita di generi alimentari freschi, una farmacia/drogheria, possibilità di ristorazione, un fiorista, bancomat e un ufficio per il car sharing. Gli orari di apertura dei negozi sono interessanti e pensati per i clienti.

Le FFS hanno lanciato questo nuovo programma in aprile, in concomitanza con l'apertura della stazione di Neuchâtel. Sono seguite Zugo, Sciaffusa, Zurigo Stadelhofen, Zurigo Enge, Uster e Coira. L'apertura della galleria commerciale a Coira ha segnato una tappa importante per la conclusione del risanamento generale e il rinnovo della stazione nel 2008.

Medie e piccole stazioni in sviluppo. Alcune stazioni medie hanno registrato un incremento dei proventi per le FFS e un miglioramento della qualità per il cliente: sono stati aperti nuovi negozi e i punti vendita FFS sono stati ristrutturati, ad esempio un negozio «avec.» a Wolhusen LU, «kiosk Bistros» a Muri AG e Kreuzlingen TG nonché punti vendita a misura di cliente. Inoltre nel 2006, nell'ambito del progetto «Piccole stazioni», le 550 fermate più piccole sono state sottoposte ad analisi e suddivise in 345 piccole stazioni (almeno un edificio gestito) e 205 fermate.

La mobilità combinata prosegue sulla via del successo. Con la nuova costruzione e il restauro di 4000 parcheggi, anche nel 2006 si è portata avanti con successo l'espansione dell'offerta Park+Rail. Nell'esercizio 2006 FFS Immobili ha totalizzato per questo settore un fatturato di CHF 22,9 mio, con un aumento di CHF 3,6 mio. Entro fine 2008, in circa 450 stazioni o nelle loro vicinanze dovranno essere offerti circa 22 500 parcheggi, nell'ottica di favorire la mobilità combinata. Al tempo stesso, in 60 stazioni per il traffico a lunga percorrenza dovranno essere creati, insieme ai Comuni, circa 10 000 nuovi posti per biciclette che andranno ad aggiungersi ai 90 000 posti già esistenti.

Stazioni pulite. Il settore RailClean è incaricato della pulizia di tutti i locali, le superfici e gli impianti presenti nelle stazioni FFS e direttamente visibili dai clienti. Nei sondaggi condotti i clienti assegnano un buon punteggio alla pulizia delle stazioni. RailClean provvede inoltre all'accessibilità e all'utilizzabilità delle infrastrutture dedicate ai viaggiatori in caso di neve. Inoltre, i circa 450 collaboratori RailClean si preoccupano in modo esauriente delle piccole e medie stazioni, segnalando ai servizi preposti alle riparazioni i danni agli impianti FFS, mentre una squadra professionale rimuove in continuazione i graffi.

Ulteriore sviluppo delle aree attorno alle stazioni. In tutta la Svizzera sono in corso di progettazione più di 80 grandi progetti di sviluppo area. Alcuni di essi sono in fase avanzata o già in fase di attuazione. Nel 2006, nelle varie regioni della Svizzera, sono state raggiunte tappe importanti nella realizzazione di questi grandi progetti.

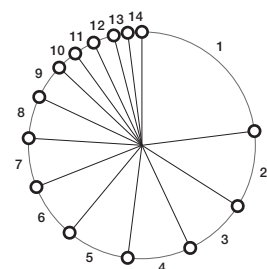
A Baar sono stati venduti due terreni con una superficie totale di 5400 metri quadrati. Il primo colpo di piccone per la costruzione di uffici, locali commerciali e 25 abitazioni è stato dato nell'estate 2006. Nel maggio 2006 è stata posata a Coira la prima pietra del centro «Binario d». A partire dal 2007 più di mille persone al giorno studieranno e lavoreranno in questo nuovo centro.

Nell'autunno 2006 le cittadine e i cittadini di Zurigo hanno approvato il progetto «Stadtraum HB» con il 65,3 per cento dei voti. Si potranno così creare, nei prossimi anni, in posizione centrale tra stazione principale e Langstrasse, posti di lavoro e di formazione oltre ad abitazioni per 8000 persone. A fine ottobre le FFS, insieme alla Posta e alla città di Zurigo, hanno presentato i primi due progetti vincitori per «Stadtraum HB»: il primo progetto riguarda la ristrutturazione e l'ampliamento della Sihlpost, l'altro la strutturazione dello spazio pubblico.

Le FFS hanno portato avanti i propri progetti anche nelle altre città svizzere, ad esempio l'edificazione dell'ex area merci a Lucerna (concorso per investitori per complesso residenziale e commerciale già effettuato), il progetto WestLink a nord della stazione di Zurigo Altstetten (concorso di studio già deciso), il progetto SüdPark Basilea (concorso per imprese totali per edificazione area edile D) e La Chaux-de-Fonds (concorso di idee e piano di utilizzazione conclusi).

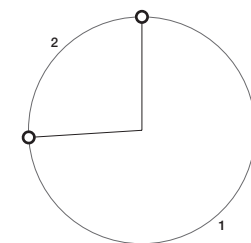
Ulteriore aumento dei proventi derivanti dalle vendite. Nel 2006 sono stati venduti 126 immobili a una media di circa CHF 0,5 mio. Rispetto al 2005 i proventi derivanti dalle vendite sono passati da CHF 59 mio a CHF 68 mio. Oltre alle aree sviluppate a Baar e al «Binario d» a Coira, sono stati venduti altri immobili FFS di notevole importanza a Soletta, Lutry e Romanshorn: a Soletta un appezzamento di terreno da 5391 metri quadrati a ovest della stazione, a Lutry il piazzale della stazione e a Romanshorn la casa doganale e porzioni con diritto di superficie della Società di navigazione sul lago di Costanza.

Redditi locativi da terzi per tipo di utilizzo



- 1 Negozi/esercizi commerciali 23 %
- 2 Chioschi 11 %
- 3 Uffici/studi medici 9 %
- 4 Magazzini 9 %
- 5 Diritto di superficie 9 %
- 6 Park+Rail 8 %
- 7 Pubblicità 7 %
- 8 Spazi abitativi 6 %
- 9 Buffet 5 %
- 10 Posteggi 4 %
- 11 Distributori automatici 3 %
- 12 Altri immobili 3 %
- 13 Immobili industriali/commerciali 2 %
- 14 Promozioni 2 %

Redditi locativi suddivisi per origine



- 1 Redditi locativi da terzi 74 %
- 2 Redditi locativi da società del Gruppo 26 %

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Acquisto di immobili per l'attività ferroviaria. Nel 2006 sono stati acquistati diversi terreni e diritti, al fine di avere a disposizione per tempo il terreno necessario per vari progetti ferroviari o di terzi. Le operazioni riguardavano in particolare diversi progetti di protezione fonica (ad esempio la tratta Losanna–Aigle) e progetti ferroviari come il passante di Zurigo o la nuova linea della ferrovia celere Ginevra–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA).

Fattori di successo strategici.

Il vantaggio che deriva dalla posizione centrale. Come accesso alla ferrovia, la stazione riveste notevole importanza, sia come biglietto da visita che mostra l'immagine delle FFS, sia come piattaforma efficiente per la gestione dei flussi di traffico o come centro di servizi per le esigenze quotidiane dei viaggiatori. Tutto ciò, insieme alla funzione di nodo urbano centrale, rende la posizione della stazione e quella del suo ambiente attiguo più interessanti di molte altre posizioni.

FFS Immobili sfrutta intenzionalmente queste sinergie per l'attività ferroviaria, per assicurare così una creazione continua di valore. L'aumento del numero di clienti nel traffico viaggiatori genera un effetto positivo sulla domanda di superfici di prim'ordine per il commercio al dettaglio nelle grandi stazioni e la presenza di nuovi negozi rende queste aree ancora più interessanti per la clientela. La liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi nei centri dei trasporti pubblici ne favorisce ulteriormente l'attrattiva.

Soddisfazione dei clienti.

I clienti delle stazioni sono soddisfatti dell'offerta. I clienti tipici delle stazioni sono pendolari che transitano nella stazione più volte a settimana, ma vi si soffermano per brevissimo tempo. È quanto è emerso a inizio 2006 da un sondaggio effettuato tra circa 1700 clienti in 17 grandi stazioni. Il 98 per cento degli intervistati è soddisfatto dell'offerta della stazione o di RailCity. Essi apprezzano in modo particolare l'offerta esauriente di servizi e i lunghi orari di apertura. Circa il 90 per cento degli intervistati si è detto contento delle misure di sicurezza adottate nelle stazioni. Al tempo stesso molti clienti auspicerebbero, in particolare alla sera, l'adozione di ulteriori provvedimenti volti a migliorare la sensazione di sicurezza.

Investimenti.

Volume degli investimenti di CHF 197 mio. Nel 2006 FFS Immobili ha investito in totale CHF 197 mio, CHF 37 mio (23 per cento) in più rispetto all'esercizio precedente (CHF 160 mio). Gli investimenti hanno riguardato, tra l'altro, numerosi progetti di ristrutturazione e costruzione di stazioni, come ad esempio a Coira oppure San Gallo, dove è stato restaurato il piano terra del municipio.

Innovazioni.

Videosorveglianza in tutte le stazioni RailCity. Dall'autunno 2006 tutte le sette stazioni RailCity sono controllate da videocamere. La sorveglianza serve a prevenire atti di criminalità e vandalismo. Al tempo stesso le telecamere trasmettono ai clienti una maggiore sensazione di sicurezza.

Moderna sala d'attesa a Berna. Da fine dicembre 2006 i clienti della stazione RailCity di Berna hanno a disposizione una sala d'attesa più accogliente e luminosa, con una grandezza di 78 metri quadri, 25 posti a sedere e corredata di monitor con le informazioni aggiornate sul traffico ferroviario. Essa rappresenta il modello per le sale d'attesa di tutte le sette stazioni RailCity delle FFS.

Collaboratrici e collaboratori.

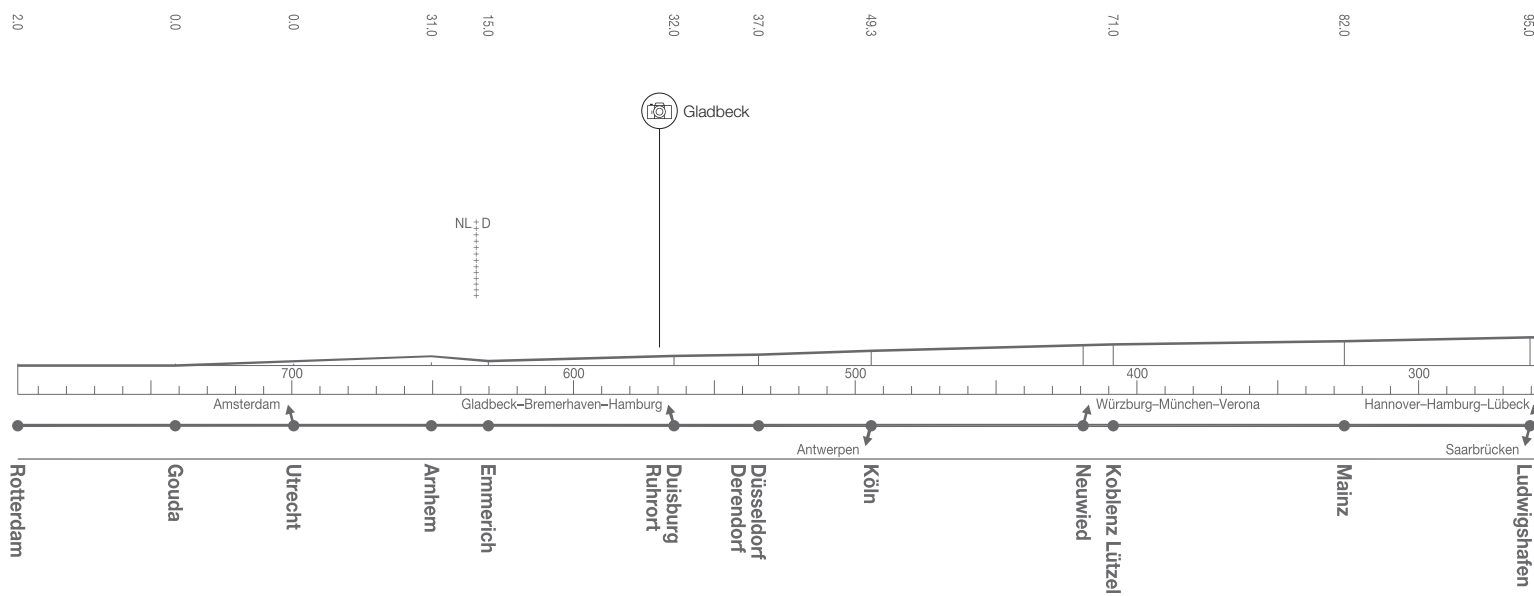
FFS Immobili continua a promuovere lo sviluppo dei suoi collaboratori. Nel 2006 ha introdotto, ad esempio, un corso specifico sul settore immobili nell'ambito del tirocinio commerciale nei trasporti pubblici (ICTP). Nell'anno in rassegna i collaboratori in servizio presso FFS Immobili sono stati in media 816, ossia 761 posti a tempo pieno. Sono 11 posti a tempo pieno in meno rispetto all'esercizio precedente, dovuti al fatto che non tutti i posti liberatisi per uscite e pensionamenti sono poi stati rioccupati.

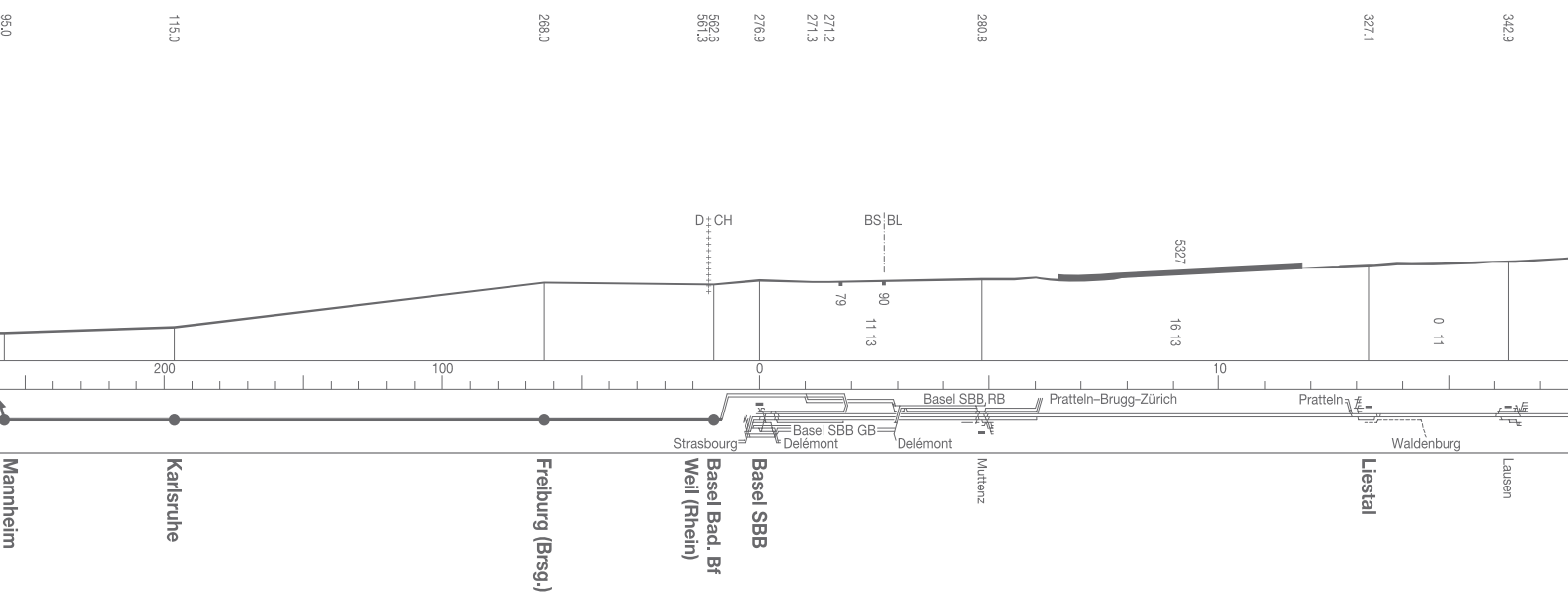
Prospettive 2007.

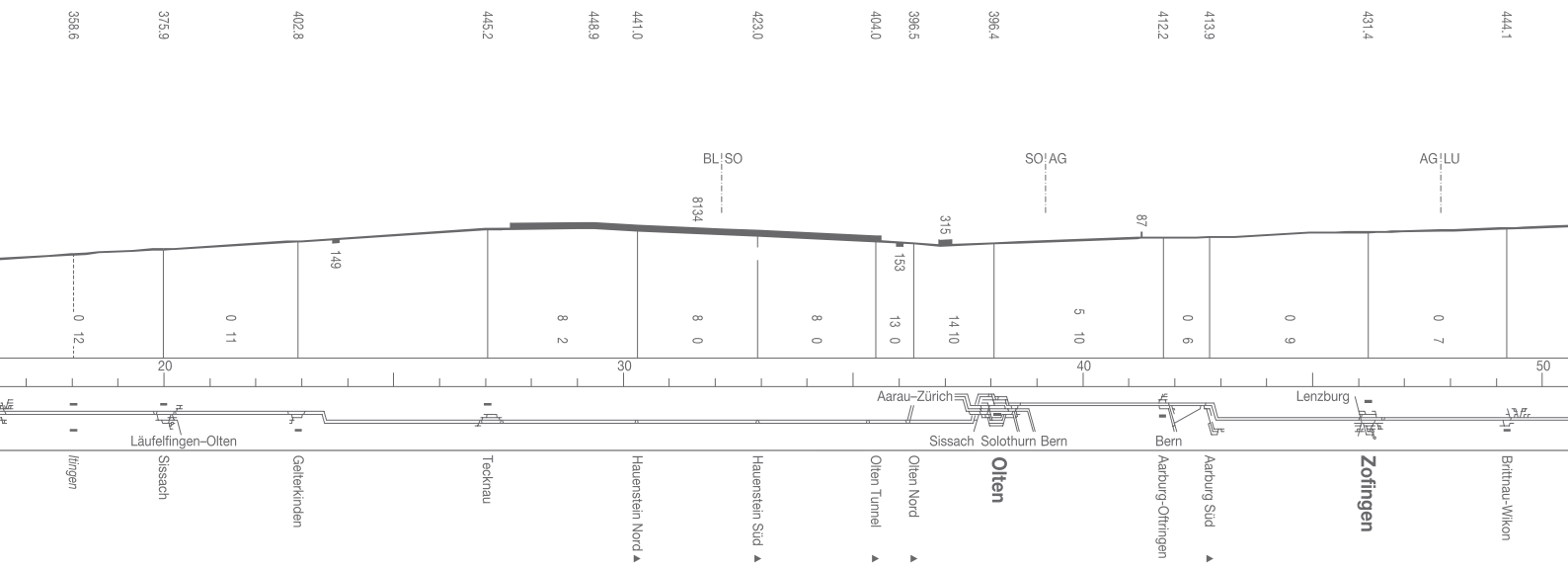
Oneri per la Cassa pensioni. Al 1° gennaio 2007 le FFS hanno riconosciuto presso la Cassa pensioni FFS un debito di CHF 1493 mio e hanno così recato un contributo importante al risanamento della Cassa pensioni. Gli addebiti annuali supplementari per interessi e ammortamenti vengono coperti con i fondi derivanti dall'attività immobiliare. La strategia odierna che prevede la modernizzazione delle stazioni e lo sviluppo delle aree delle stazioni non ne viene compromessa, bensì rafforzata e accelerata.

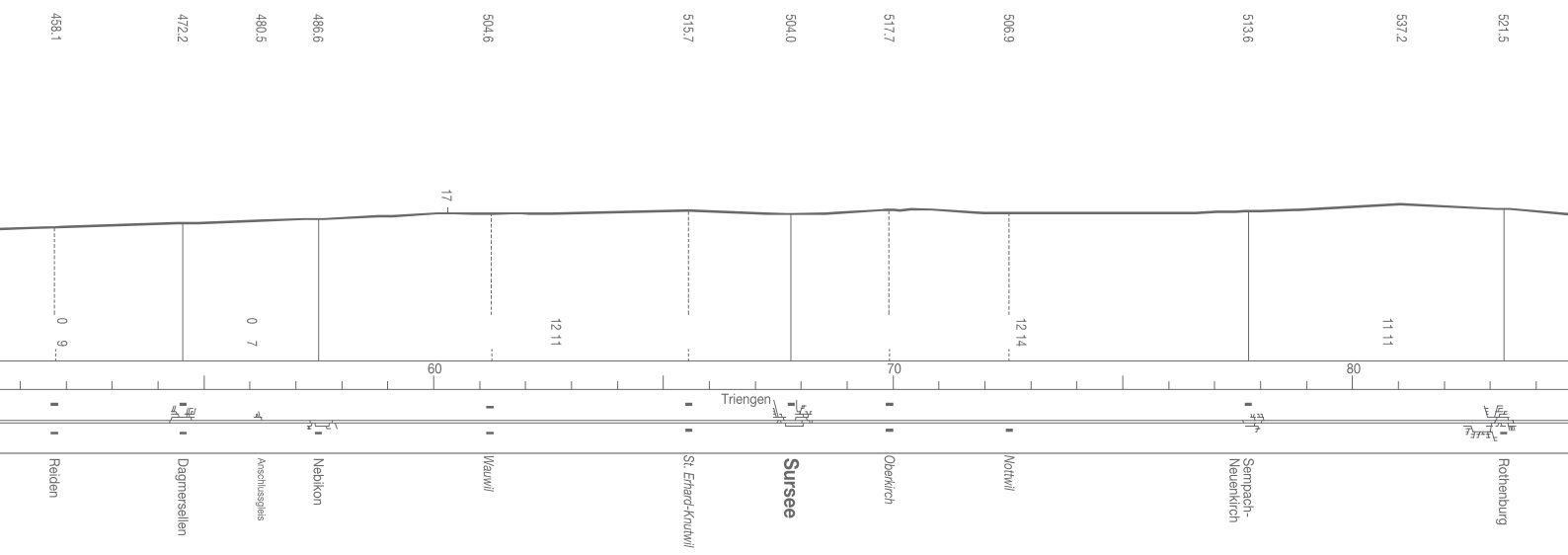
«Stazione e altro». Nel 2007, nell'ambito del programma «Stazione e altro per la Svizzera», verranno realizzate e messe in funzione altre quattro stazioni: Friburgo, Ginevra Aeroporto, San Gallo e Thun. Ma FFS Immobili si interessa anche delle 345 stazioni più piccole. Con il progetto «Piccole stazioni» vuole raggiungere una presenza in superficie adeguata a costi di manutenzione e d'esercizio sostenibili.

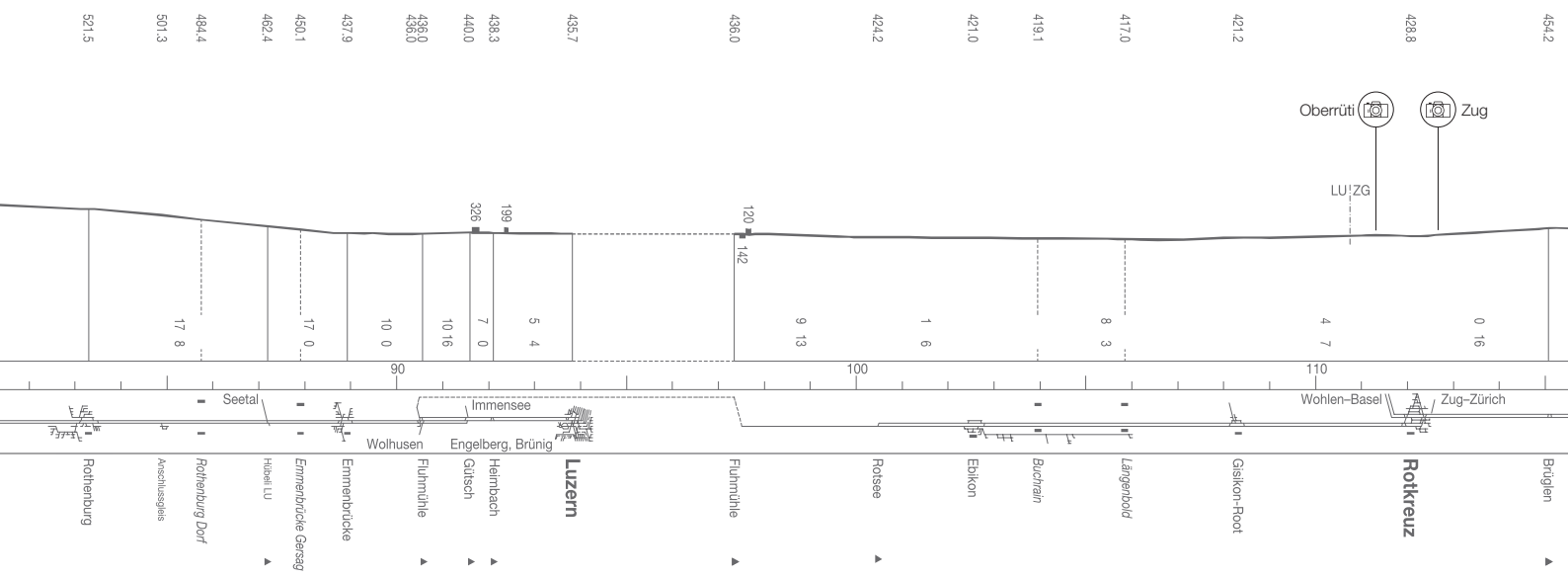
Investimenti pari a circa CHF 230 mio. Nel 2007 FFS Immobili investe in vari progetti per l'esercizio ferroviario, per le stazioni o per singole aree di sviluppo, un totale di circa CHF 230 mio, di cui il 40 per cento circa è destinato a investimenti sostitutivi. Vari progetti di costruzione vengono portati a conclusione, tra cui la costruzione o la ristrutturazione di edifici ferroviari a Visp, Friburgo e Rapperswil, la trasformazione degli impianti di servizio presso lo stabilimento industriale di Yverdon, la ristrutturazione dello stabilimento industriale di Bellinzona e il completamento del centro «Binario d» a Coira.

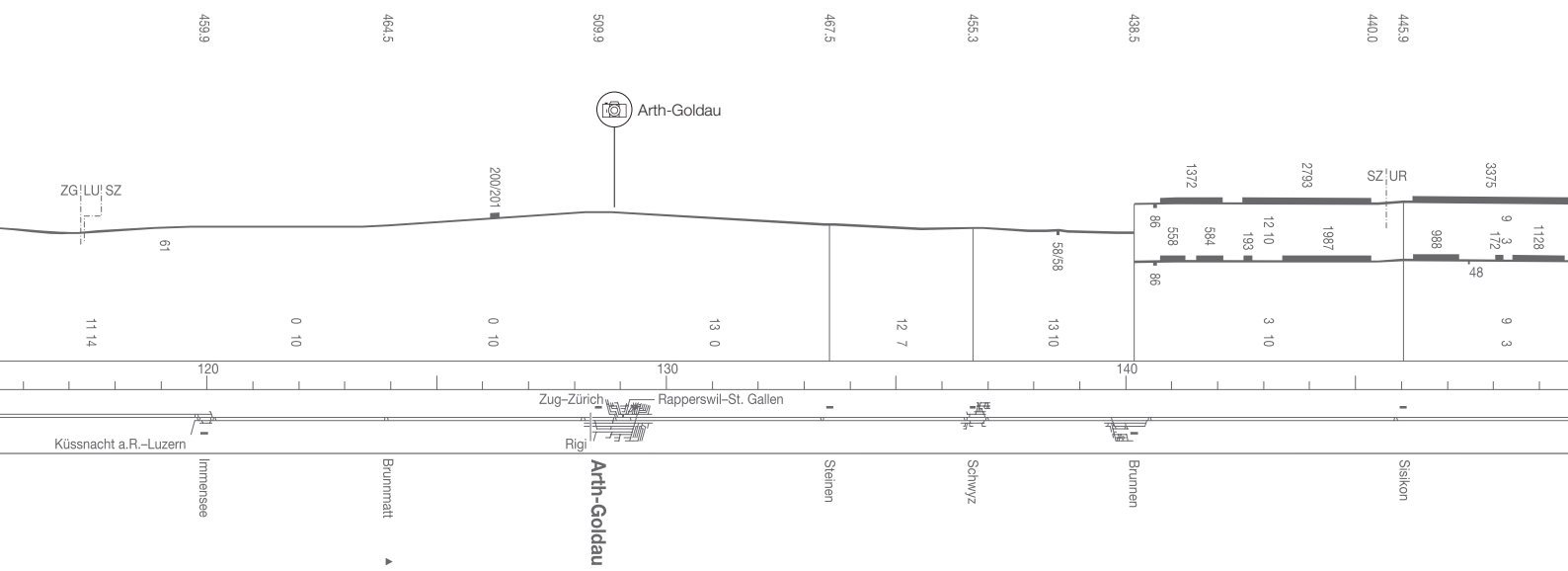


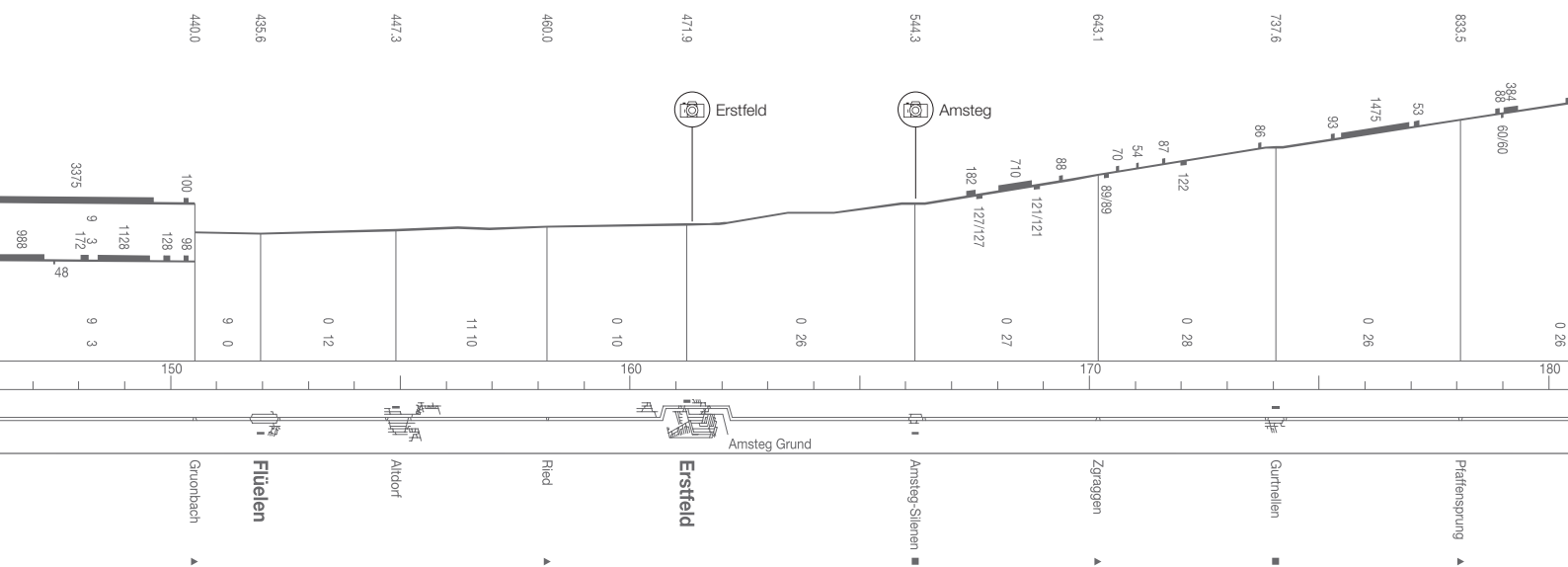




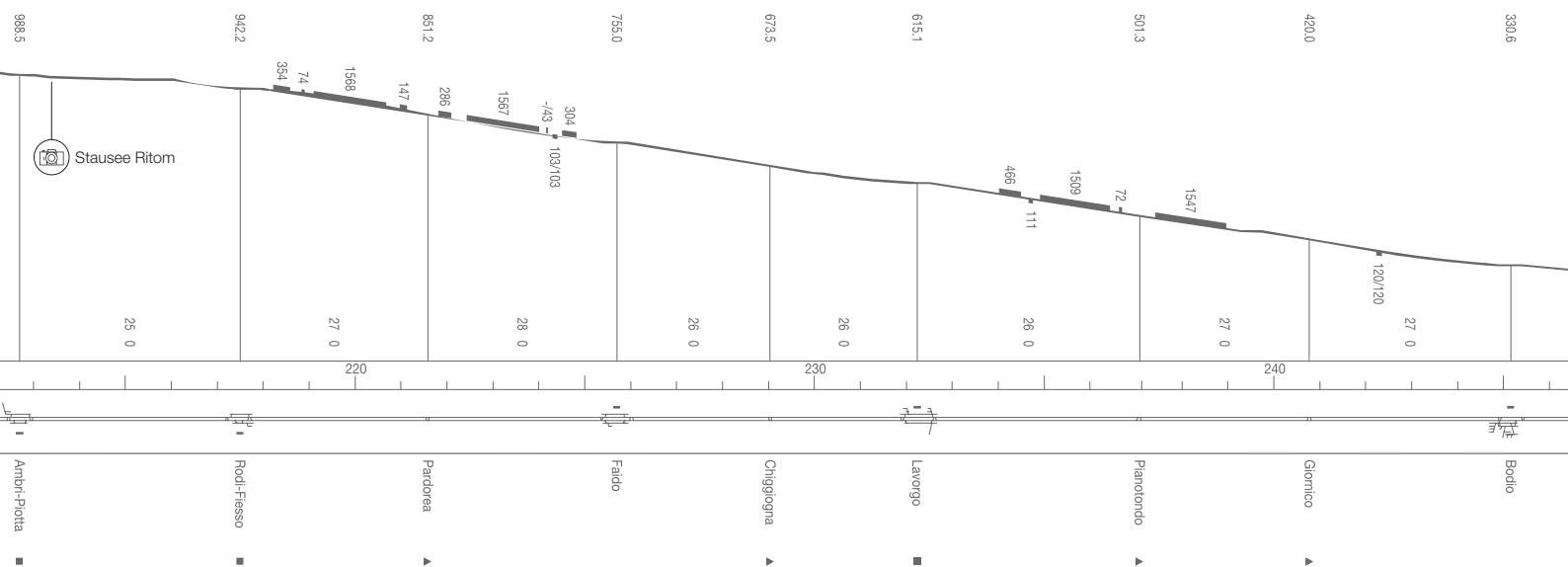




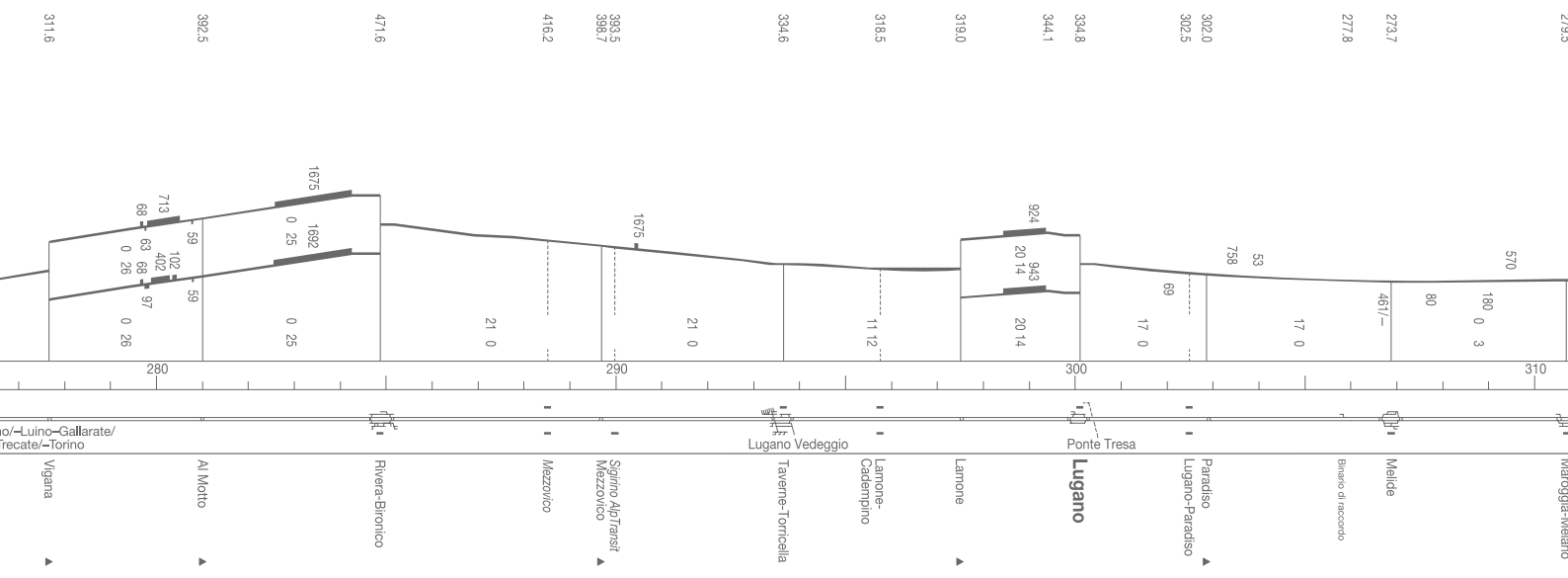


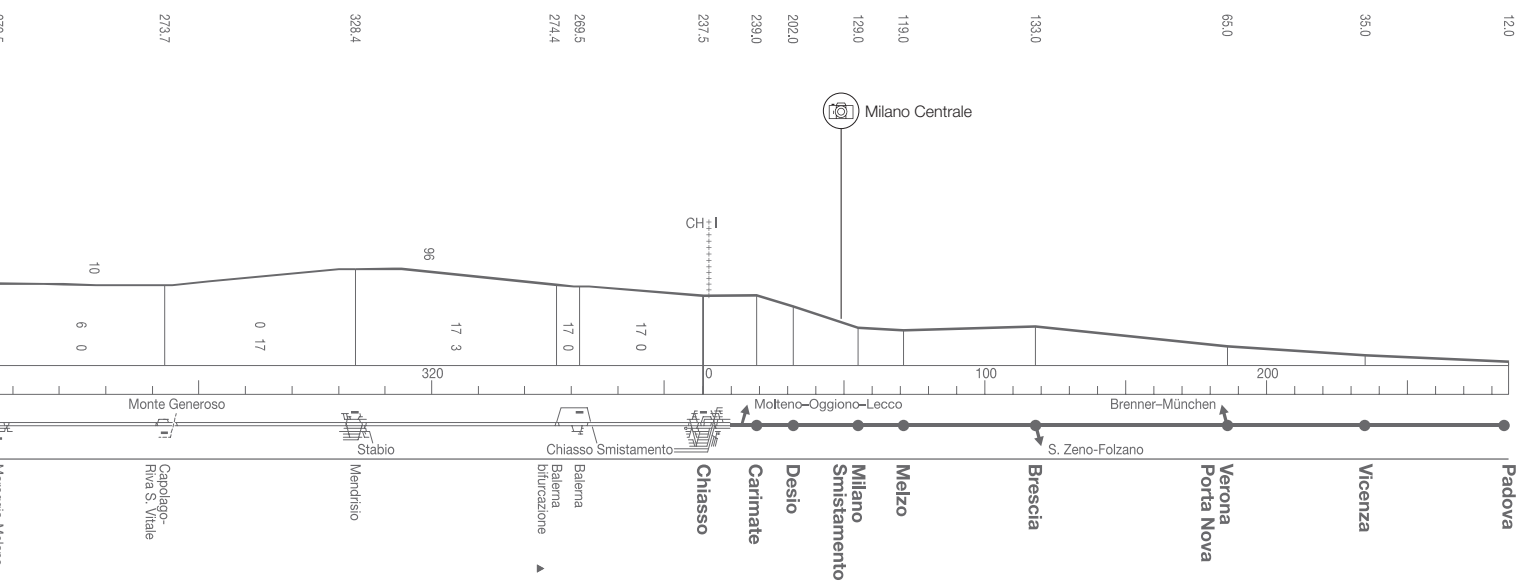




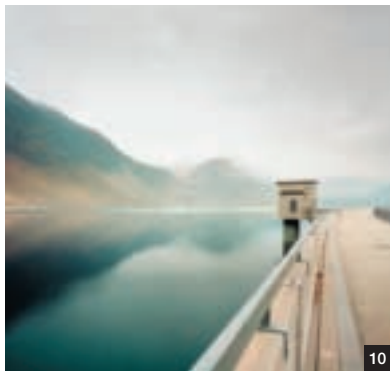








- 02 Prefazione
- 06 Ferrovia del San Gottardo
- 08 Traffico viaggiatori
- 14 Traffico merci
- 20 Infrastruttura
- 26 Immobili
- 32 Impressioni nord/Sud
- 46 Strategia/Ragg. degli obiettivi
- 50 Poteri pubblici
- 52 Cassa pensioni
- 54 Personale/Ambito sociale
- 58 Ambiente/Sviluppo durevole
- 60 Sicurezza
- 63 Management dei rischi
- 64 Corporate Governance
- 75 Cronaca
- 79 Rapporto finanziario



1 Gladbeck (Germania), carico di prodotti chimici – FFS Cargo è riuscita a mettere a segno un'ulteriore crescita in Germania e in Italia. L'azienda ha incrementato le prestazioni di trasporto del 29,5 per cento in Germania e del 16,8 per cento in Italia. Per la prima volta, il 30 per cento delle prestazioni di trasporto è stato effettuato fuori dalla Svizzera. FFS Cargo ha tra l'altro ampliato notevolmente l'offerta internazionale nel traffico a carri completi.

2 Zugo (ZG), consegna merci nel traffico a carri completi – In Svizzera FFS Cargo ha migliorato le prestazioni di trasporto del 6,5 per cento. Nonostante la concentrazione della rete, anche il traffico a carri completi è cresciuto sensibilmente. La crescita ha fatto lievitare notevolmente lo sfruttamento della rete. FFS Cargo ha così potuto aumentare di molto la produttività di questo segmento.

3 Zugo (ZG), monitor della situazione dell'esercizio – Dopo l'esito positivo ottenuto nella fase di prova, nel 2006 le FFS hanno messo in funzione i monitor della situazione dell'esercizio nelle 14 stazioni più frequentate della Svizzera. I dispositivi illustrano ai viaggiatori le perturbazioni d'esercizio e le loro ripercussioni, informandoli inoltre sulle alternative di viaggio. I monitor della situazione dell'esercizio fanno parte del programma per il miglioramento dell'informazione ai clienti in caso di perturbazioni dell'esercizio.

4 Oberrüti (AG), stazione – Un piccolo gioiello svizzero sull'asse di transito internazionale: la stazione di Oberrüti, una delle 345 cosiddette «piccole stazioni». Con il progetto «piccole stazioni» avviato nel 2006, FFS Immobili intende raggiungere un'adeguata presenza sul territorio a fronte di costi di manutenzione e di esercizio accettabili.

5 Arth-Goldau (SZ), marciapiede – Nel 2006 sono stati 285 mio i viaggiatori che si sono spostati con le FFS: un risultato mai raggiunto in passato. Il numero dei clienti fedeli delle FFS aumenta: un adulto su due possiede un abbonamento generale o metà prezzo oppure un abbonamento per una comunità tariffaria.

6 Amsteg (UR), lavori di manutenzione – La rete ferroviaria delle FFS deve essere sottoposta a continui interventi di cura e manutenzione. I lavori di manutenzione devono essere attentamente programmati in funzione della normale gestione del traffico. Poiché le ferrovie funzionano 24 ore su 24 con un orario fittissimo, questo compito diventa un gioco ad incastro estremamente complicato. Nel 2006 il 96,2 per cento dei treni viaggiatori è giunto puntualmente alla stazione di destinazione.

7 Erstfeld (UR), deposito locomotive – Nel 2006 FFS Cargo ha trasportato attraverso le Alpi 17,21 mio di tonnellate nette di merci. Il lieve incremento ottenuto ha permesso di spezzare una tendenza che perdurava da anni. L'aumento riflette la riuscita acquisizione di nuovi trasporti e il maggior volume di trasporti dovuto alla congiuntura. Le prestazioni di trasporto sono aumentate del 9,0 per cento, giungendo così a 8006 mio di tonnellate-chilometro nette.

8 Tra Wassen e Göschenen (UR), il Rohrbachbrücke – Ponte e galleria allo stesso tempo: sulla tratta del San Gottardo tra Wassen e Göschenen si trova il Rohrbachbrücke. Questa opera, ultimata nel 1984, attraversa una gola laterale e protegge allo stesso tempo la tratta ferroviaria dalle valanghe e dalla caduta di massi. Il Rohrbachbrücke è una delle oltre 2000 opere realizzate nelle zone scoscese della linea del San Gottardo per difendere la tratta ferroviaria dai pericoli naturali.

9 Galleria di base del San Gottardo (UR, GR, TI), opere di costruzione – La galleria più lunga del mondo sta prendendo forma: i lavori di scavo della galleria di base del San Gottardo procedono rapidamente. Sono già stati scavati i due terzi della lunghezza totale di gallerie, pozzi e cunicoli. Fra una decina d'anni i treni viaggiatori potranno attraversare la montagna alla velocità di 250 km orari.

10 Centrale elettrica del Ritom (TI), bacino idrico – La centrale idroelettrica delle FFS realizzata nel 1920 sovrasta la Leventina. Alla centrale è affidato tra l'altro l'approvvigionamento elettrico della linea ferroviaria del San Gottardo. Qui viene prodotta ogni anno una quantità media di energia pari a 155 mio kWh. Il consumo relativamente ridotto di energia rappresenta il principale vantaggio ecologico della ferrovia: le FFS gestiscono il 28 per cento del traffico merci svizzero e il 16 per cento del traffico viaggiatori, ma utilizzano solo il 3,4 per cento dell'energia necessaria per l'intero traffico.

11 Bellinzona (TI), stabilimento industriale – Nel 2006 FFS Cargo ha portato avanti il riposizionamento del settore aziendale Manutenzione, fronteggiando così il calo della domanda che ha colpito tra l'altro anche le prestazioni di manutenzione sulle locomotive. Lo stabilimento industriale di Bellinzona resta il centro di competenza per la grande manutenzione delle locomotive di linea.

12 Milano Centrale (I), stazione – Non solo da nord a sud: le FFS superano ogni confine collegando tra loro popoli diversi. Gli svizzeri detengono il primato assoluto degli spostamenti ferroviari in Europa. Secondo le statistiche internazionali, nel 2005 tutti gli abitanti di questo Paese hanno viaggiato per ben 42 volte in treno. Solo il Giappone vanta un grado di utilizzo della ferrovia ancora superiore.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Raggiungimento degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Strategia/Raggiungimento degli obiettivi: sfide strategiche.

Gli obiettivi strategici per le FFS vengono definiti nel quadro della convenzione sulle prestazioni tra Confederazione e FFS da un lato, e della strategia definita dal Consiglio federale in qualità di Proprietario dall'altro. Nel settembre del 2006 il Parlamento svizzero ha dato il suo assenso alla convenzione sulle prestazioni con le FFS per gli anni 2007–2010 e in dicembre il Consiglio federale ha approvato gli obiettivi strategici per lo stesso periodo. Su questa base le FFS hanno quindi sviluppato gli obiettivi strategici per tutta l'azienda e per i singoli settori.

Obiettivi strategici delle FFS.

- Ampliamento della quota di mercato nel Traffico viaggiatori mantenendo allo stesso tempo un elevato standard qualitativo. Apporto di un contributo determinante allo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia.
- Elaborazione di un utile adeguato nei settori che non danno diritto a indennizzo. Un risultato quanto meno equilibrato nei settori che danno diritto a indennizzo.
- Garanzia e mantenimento di un elevato grado di sicurezza.
- Manutenzione sostenibile della rete ferroviaria tenendo conto dello sviluppo tecnologico. Applicazione tempestiva ed ecologica dei progetti di ampliamento a fronte di costi adeguati.
- Coordinamento competente del sistema globale dei trasporti pubblici in Svizzera.
- Aumento della soddisfazione della clientela.
- Rispetto delle esigenze regionali in base alle possibilità e secondo principi di economia aziendale.
- Perseguimento di una politica del personale progressista e socialmente responsabile.

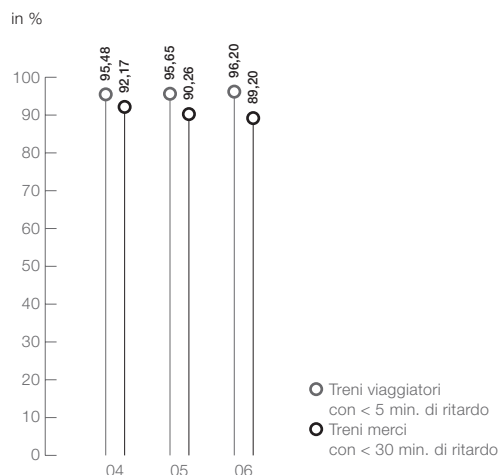
Obiettivi strategici del Traffico viaggiatori.

- Gestione della rete del traffico a lunga percorrenza dell'intera Svizzera assicurando un elevato livello di qualità e un utile adeguato.
- Garanzia della quota di mercato nel Traffico viaggiatori regionale. Miglioramento costante del rapporto tra indennizzi e prestazioni.
- Creazione di un'offerta orientata al mercato nel traffico internazionale. Eccezionale partecipazione all'aumento del traffico. Garanzia dell'integrazione della Svizzera alla rete europea ad alta velocità.
- Raggiungimento degli standard concordati in termini di puntualità e collegamenti.
- Adeguato aumento annuale della produttività.

Obiettivi strategici del Traffico merci.

- Attuazione coerente della strategia di transito avviata nel settore «International».
- Creazione di un'offerta capillare nell'ambito di un'azienda in grado di autofinanziarsi nel settore «Svizzera».
- Conseguimento di un risultato d'esercizio positivo.
- Raggiungimento degli standard di puntualità concordati nel traffico merci nazionale e internazionale.
- Adeguato aumento annuale della produttività.

Evoluzione della puntualità dei treni in arrivo



Obiettivi strategici di Infrastruttura.

- Garanzia dell'efficienza della rete a fronte di una redditività garantita.
- Promozione dell'interoperabilità e dello sviluppo tecnico e innovazione della rete a scartamento normale.
- Aumento dell'efficienza delle sovvenzioni e di conseguenza creazione dei presupposti per la loro riduzione o per un abbattimento dei prezzi delle tracce.
- Sostegno agli utilizzatori delle tracce nell'ambito della pianificazione delle tracce. Garanzia di un'assegnazione delle tracce del tutto esente da discriminazioni. Utilizzo ottimale delle capacità attualmente disponibili in qualità di coproprietaria e committente di Traccia Svizzera SA.
- Adeguato aumento annuale della produttività.

Obiettivi strategici di Immobili.

- Gestione degli immobili orientata al mercato. Aumento durevole del valore del portafoglio immobiliare nell'ambito della politica degli investimenti.
- Coordinamento con le autorità cantonali e comunali dei progetti nelle zone delle stazioni. Sostegno di queste autorità nella realizzazione dei punti cruciali di sviluppo.
- Conseguimento di un utile adeguato per assicurare un contributo al risanamento della Cassa pensioni e per effettuare i pagamenti compensativi concordati.

Raggiungimento degli obiettivi.

I rapporti delle singole divisioni inseriti nel presente resoconto forniscono informazioni sul raggiungimento degli obiettivi strategici per l'esercizio 2006. In questa sede verranno pertanto riportate solo alcune indicazioni sui principali risultati. Per informazioni più dettagliate si rimanda ai precedenti capitoli.

Risultato finanziario. Nell'esercizio 2006 le FFS hanno ottenuto un'eccedenza pari a CHF 259,4 mio, a fronte della perdita di -166,3 mio registrata nell'anno precedente. Il risultato di quest'anno, positivo se paragonato a quello del 2005, è da ricondursi ai miglioramenti dei risultati ottenuti in tutti i settori operativi da un lato e allo scioglimento di accantonamenti dall'altro (cfr. Rapporto finanziario, pag. 79).

Puntualità. Gli obiettivi relativi alla puntualità della rete FFS (ivi compreso il traffico di terzi) sono stati raggiunti solo in parte nel 2006. Per quanto riguarda i treni viaggiatori, la puntualità rilevata si è attestata al 96,2 per cento, quindi al di sopra dell'obiettivo fissato del 95 per cento e del valore registrato nell'anno precedente, pari al 95,7 per cento. Sul fronte del traffico Intercity tra Berna e Zurigo, il valore target nei giorni lavorativi era stato fissato a meno di tre minuti di ritardo per il 90 per cento dei treni IC. Questo obiettivo è stato mancato, dato che il risultato ottenuto si è attestato all'87,1 per cento. Nel Traffico merci sulla rete FFS (FFS Cargo e

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategie/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

terzi) è stata raggiunta una percentuale di 89,2, contro il valore target di meno di trenta minuti di ritardo nel 90 per cento dei treni (in merito alla puntualità di FFS Cargo si veda a pag.19).

Produttività. Negli anni scorsi è stato possibile conseguire un miglioramento graduale della produttività. Nel traffico viaggiatori le spese d'esercizio per treno-chilometro sono calate del 2,3 per cento. Nel traffico merci la distanza media per tonnellata netta è cresciuta del 7,8 per cento. Per quanto riguarda l'infrastruttura, le tracce-chilometro vendute sono aumentate dell'1 per cento rispetto alle spese di produzione.

Sicurezza. Il numero degli eventi d'esercizio (incidenti), secondo i criteri dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), ha subito un evidente aumento nell'anno di riferimento, sia in termini assoluti che in rapporto alle tracce-chilometro percorse: rispetto all'esercizio precedente, il numero degli eventi è passato in totale da 87 a 109 (+25 per cento). In termini di tracce-chilometro, gli incidenti sono saliti da 0,57 a 0,71 per milione di chilometri percorsi. Le più frequenti cause d'incidente sono state, con 36 eventi (esercizio precedente 35), le collisioni e gli urti. Soddisfacente può invece considerarsi l'andamento degli infortuni professionali: con 3,8 infortuni sul lavoro per ogni 100 collaboratori, il dato degli infortuni professionali alle FFS è rimasto al di sotto del livello dell'esercizio precedente (2005: 4,1) (maggiori informazioni sulla sicurezza a partire da pagina 60).

Strumenti di gestione moderni.

Le FFS si riconoscono in un sistema di gestione moderno che si prefigge l'obiettivo di gestire e migliorare l'efficienza intercorrente tra costi e vantaggi. Nell'ambito della Corporate Governance l'azienda dispone di un sistema integrato di pianificazione e di reporting, con strumenti per sorvegliare la gestione aziendale (si veda il capitolo Corporate Governance, pag. 64).

Inoltre, a intervalli regolari si tengono colloqui con il Proprietario, rappresentato dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e dal Dipartimento federale delle finanze (DFF), e con l'autorità di sorveglianza, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Durante questi incontri si discute dei rapporti concernenti il raggiungimento degli obiettivi strategici della Confederazione e si dibattono altri argomenti di rilevanza per le FFS.

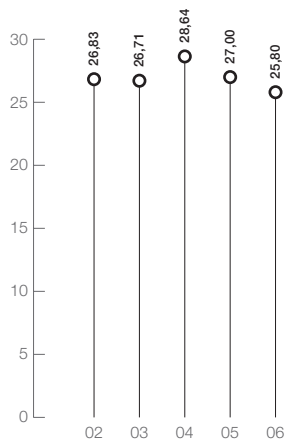
A livello operativo, la «balanced scorecard» (BSC) è un importante strumento di gestione finalizzato al conseguimento degli obiettivi. Il settore centrale Corporate Finance and Controlling (CFC) stende mensilmente un reporting sulle finanze che viene sottoposto alla Direzione aziendale.

Investimenti per l'economia.

Anche nel 2006 le FFS sono state uno dei più importanti committenti sul panorama economico della Svizzera. Nell'anno di riferimento l'azienda ha investito complessivamente CHF 2,1 mia, contribuendo così notevolmente al sostegno e al positivo sviluppo dell'economia svizzera. Il volume totale degli investimenti delle FFS è diminuito di CHF 0,4 mia rispetto all'esercizio precedente (CHF 2,5 mia). La maggior parte degli investimenti è confluita negli impianti dell'infrastruttura e nel materiale rotabile.

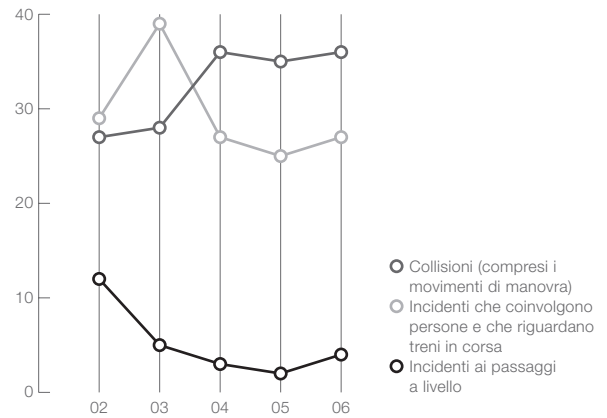
Spese d'esercizio per treno-chilometro nel traffico viaggiatori

CHF



Evoluzione degli incidenti in base alle cause

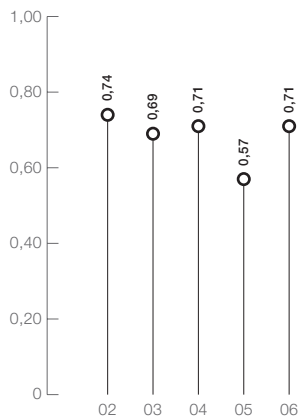
Numero degli incidenti



Dati rilevati in base alle norme dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC).

Evoluzione delle irregolarità d'esercizio

Irregolarità per mio di tracce-chilometro



02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Poteri pubblici: scarsi i mezzi per l'esercizio dell'infrastruttura.

Le prestazioni delle FFS sono la colonna vertebrale dei trasporti pubblici della Svizzera. Laddove la ferrovia non può essere gestita secondo criteri di economia aziendale, intervengono la Confederazione, i Cantoni e i Comuni in qualità di committenti. I contributi dei poteri pubblici servono da un lato a mantenere e potenziare l'infrastruttura e dall'altro a sostenere il traffico regionale. L'efficienza del traffico regionale è fondamentale anche per il traffico a lunga percorrenza delle FFS, per il quale svolge un'importante funzione di collegamento. I contributi dei poteri pubblici con effetto sul risultato si sono ridotti in totale di CHF 4,3 mio, passando così a CHF 1842,7 mio.

L'infrastruttura delle FFS usufruisce in misura sostanziale dei contributi della Confederazione. Nel traffico viaggiatori regionale, questa responsabilità è affidata in larga misura ai Cantoni e in parte anche ai Comuni. A fronte delle sovvenzioni concesse, la Confederazione esige prestazioni ben definite: gli impianti infrastrutturali devono soddisfare determinati criteri di qualità, oltre al fatto che nell'ambito del traffico merci le FFS sono tenute a rendere disponibile la loro rete anche ad altre imprese di trasporto ferroviario, alle stesse condizioni accordate a FFS Cargo. È per questo che le FFS, insieme alla BLS Ferrovia del Lötschberg, alla Südostbahn e all'Unione dei trasporti pubblici (UTP), hanno deciso di fondare un ufficio di assegnazione delle tracce autonomo: la Traccia Svizzera SA, operativa dal 1° aprile 2006. All'obbligo di assegnazione non discriminata delle tracce verrà così dato un riscontro anche sul piano formale.

La Confederazione, i Cantoni e i Comuni ripagano in svariati modi le FFS per i servizi pubblici richiesti.

Contributi per l'infrastruttura. Nel 2006 i contributi federali per l'infrastruttura delle FFS iscritti a conto economico per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria, lunga circa 3000 chilometri, hanno raggiunto CHF 1211,4 mio, CHF 12,1 mio in più rispetto all'anno precedente. In realtà tali contributi sono stati decurtati di CHF 104,1 mio rispetto alla cifra prevista originariamente, e ciò come conseguenza

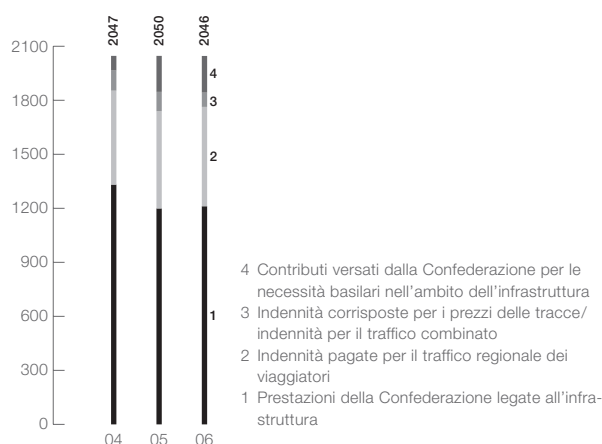
diretta di svariati programmi di risparmio decisi dalla Confederazione.

Ancora elevato lo sfruttamento della rete. Lo sfruttamento della rete è quantificabile in tracce-chilometro. L'utilizzo medio della rete o la domanda effettiva si desumono dal numero di treni al giorno e per tratta. Condizionato da un'evoluzione nel traffico merci che ha determinato l'impiego di un numero inferiore di treni ma più pesanti, nell'anno di riferimento 2006 tale indicatore ha mostrato una lieve flessione, con una media di 138 treni. Questo dopo che nel 2005, per effetto dell'importante cambiamento d'orario di Ferrovia 2000, il numero dei treni era passato da 131 a 141. Come sempre, lo sfruttamento della rete FFS risulta molto elevato anche nel confronto internazionale.

Indennizzo per prestazioni di economia collettiva. Nel traffico viaggiatori regionale, l'indennizzo versato dai poteri pubblici per le prestazioni di economia collettiva consente di offrire possibilità e prestazioni di trasporto nella misura politicamente stabilita a prezzi che come tali non consentono di coprire tutti i costi. Nella determinazione dell'offerta nel traffico regionale, sono i Cantoni a svolgere il ruolo principale e ad assegnare quindi alle FFS il relativo mandato di prestazioni. Sistemi di incentivazione simili vengono adottati anche per il traffico merci, dove la Confederazione fornisce il proprio sostegno al traffico combinato con le sovvenzioni per

Prestazioni corriposte alle FFS dai poteri pubblici¹

Mio di CHF



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

i prezzi delle tracce e ulteriori indennizzi, favorendo così lo spostamento del traffico dalla strada alla rotaia deciso dalle cittadine e dai cittadini svizzeri.

Gli indennizzi versati da Confederazione, Cantoni e Comuni alle FFS nel 2006 sono stati complessivamente pari a CHF 631,3 mio, CHF 16,4 mio in meno rispetto all'esercizio precedente. Di questi, CHF 552,1 mio sono confluiti nel traffico viaggiatori regionale. Per le sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario sono stati impiegati CHF 65,4 mio e per il traffico combinato CHF 13,8 mio. Nel 2005 il Parlamento aveva deciso di rinunciare alla riduzione delle sovvenzioni per il traffico a carri completi, ma nel 2006 si è infine dovuto far fronte a questo provvedimento. Le sovvenzioni per i prezzi delle tracce del traffico merci versate a Infrastruttura sono diminuite di CHF 30,9 mio, attestandosi a CHF 65,4 mio. Nell'anno in esame FFS Cargo ha avuto a disposizione CHF 27 mio in meno. In termini di treno-chilometro regionale, nel 2006 gli indennizzi si sono ridotti a CHF 7,75 (-1,02 percento).

Nel complesso, nel 2006 le prestazioni dei poteri pubblici con effetto sul risultato sono calate di CHF 4,3 mio, passando così a CHF 1842,7 mio. Poiché il traffico viaggiatori e merci ha fatto registrare un aumento della domanda nel periodo di riferimento, il rapporto indennizzo/prestazione è migliorato in misura proporzionale.

Contributo federale al fabbisogno di base. Sia i contributi federali per l'infrastruttura che gli indennizzi per le prestazioni per l'economia collettiva, pari a CHF 1842,7 mio, confluiscono come reddito nel conto economico delle FFS. Ad essi si aggiunge il contributo federale al fabbisogno di base, pari a CHF 203,6 mio (esercizio precedente: CHF 203,4 mio), per il finanziamento di quegli investimenti che vanno oltre il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

Nel 2006 le prestazioni dei poteri pubblici sono state complessivamente pari a CHF 2046,3 mio, quindi paragonabili al contributo erogato nell'esercizio precedente (CHF 2050 mio).

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Cassa pensioni: grado di copertura ancora insufficiente.

Nell'esercizio 2006 la Cassa pensioni FFS ha ottenuto una performance del 5,6 per cento sugli investimenti di capitali. Il grado di copertura continua a essere insufficiente e, in corso d'anno, ha persino subito una lieve contrazione dall'86,8 all'86,5 per cento. Al 1° gennaio 2007 la Cassa pensioni FFS è passata al primato dei contribuiti. Allo stesso tempo le FFS hanno compiuto un grande passo verso il risanamento della Cassa.

La Cassa pensioni FFS ha chiuso l'esercizio con una perdita di CHF 60 mio; l'esercizio precedente aveva registrato una eccedenza di CHF 460 mio. Il disavanzo è così passato da CHF 1841 mio a CHF 1901 mio. Il grado di copertura della Cassa pensioni FFS è sceso di 0,3 punti percentuali, giungendo all'86,5 per cento.

Nel 2006 la Cassa pensioni FFS ha realizzato sugli investimenti di capitale una performance del 5,6 per cento, nonostante una capacità di rischio limitata a causa del deficit di copertura. Alla performance hanno concorso positivamente l'inatteso e forte incremento dei mercati azionari, gli investimenti immobiliari indiretti e gli investimenti in materie prime, effettuati in misura minore (e in parte a capitale protetto), nonché il Private Equity. Per contro hanno avuto ripercussioni negative sul risultato il significativo impegno in obbligazioni svizzere e la debolezza del dollaro USA.

Come nell'esercizio precedente, sarebbe stata necessaria una performance superiore al 6 per cento per ottenere un risultato bilanciato. Conformemente alla strategia di investimento, il potenziale di performance ammonta al 4,5 per cento. Con la performance effettivamente conseguita si è superato questo valore di ben 1,1 punti percentuali. A fine 2006 sono stati costituiti tutte le riserve e tutti gli accantonamenti previsti dal regolamento.

Pensionamento anticipato. In corso d'anno 823 assicurati hanno scelto il pensionamento anticipato volontario (pensionamento integrale o parziale). Si tratta di un numero di assicurati decisamente maggiore rispetto all'esercizio precedente (229). L'incremento è dovuto al fatto che questi assicurati hanno voluto evitare il passaggio dal primato delle prestazioni al primato dei contribuiti.

Cambio del primato al 1° gennaio 2007.

Il passaggio accuratamente predisposto dal primato delle prestazioni al primato dei contribuiti è stato attuato a far data dal 1° gennaio 2007. Il piano assicurativo scelto e gli importi in esso fissati sono sociali, tutte le prestazioni assicurative sono finanziate, le garanzie di conversione per gli assicurati più anziani sono bilanciate e anch'esse finanziate grazie agli accantonamenti. I calcoli modello mostrano che, con il nuovo sistema, un assicurato di 63,5 anni di età può andare in pensione con una rendita del 60 per cento dell'ultimo salario assicurato. Questo supponendo però che gli averi di vecchiaia siano soggetti a interessi del 3,5 per cento. Il tasso d'interesse non può tuttavia essere garantito per il 2007 a causa della copertura insufficiente.

Con il cambio del primato il tasso tecnico è stato ridotto dal 4,0 al 3,5 per cento. Di conseguenza è diminuito anche il tasso di conversione per il calcolo della pensione secondo gli averi di vecchiaia disponibili al

momento del pensionamento. Ora è pari al 6,515 per cento all'età di 65 anni. Per le pensioni già in essere è necessario aumentare il capitale di previdenza di CHF 390 mio, con ulteriori conseguenze negative sul grado di copertura.

Primo passo delle FFS verso il risanamento.

In corso d'anno le FFS hanno deciso di risanare parzialmente la Cassa pensioni FFS con CHF 1493 mio. Di questi, CHF 711 mio sono destinati alla copertura insufficiente in essere al 31 dicembre 2006 e CHF 782 mio all'accantonamento di una riserva di oscillazione del 15 per cento sul corrispondente capitale di previdenza di CHF 5,2 miliardi.

Il risanamento avviene, da una parte, mediante un prestito garantito di CHF 1,2 miliardi con una durata di 25 anni a partire dal 1° gennaio 2007, soggetto a interessi al 4 per cento e che verrà ammortizzato a partire dal 2011. Altri CHF 293 mio verranno versati dalle FFS alla Cassa a fine marzo 2007.

Anche il passaggio al primato dei contributi contribuisce al consolidamento finanziario. Al tempo stesso, gli assicurati e le aziende aderenti verranno maggiormente gravati rispetto al primato delle prestazioni applicato in precedenza.

Il secondo passo tocca alla Confederazione?

Il risanamento dei settori pensioni di vecchiaia e beneficiari di rendite AI resta irrisolto e non può essere effettuato dalle FFS. La responsabilità compete qui alla Confederazione, quale Proprietaria al 100 per cento delle FFS. Nel mese di dicembre il Consiglio federale ha preso atto e ha approvato il risanamento della parte degli attivi effettuato dalle FFS, ma non si è ancora espresso in merito al sostegno tuttora atteso da parte della Confederazione per gli sforzi di risanamento. Dal momento che si è ormai accertato che non si ricorrerà ad alcun referendum contro la legge sulla Cassa pensioni della Confederazione PUBBLICA e il passaggio in essa previsto al primato dei contributi, le FFS si attendono che il Consiglio federale e il Parlamento affrontino con rapidità e in modo dettagliato i problemi della Cassa pensioni FFS. È noto che i problemi della Cassa pensioni sono strettamente correlati con il momento in

cui è avvenuto il finanziamento della Cassa alla creazione della stessa il 1° gennaio 1999 e con le successive flessioni sui mercati dei capitali. Il finanziamento è avvenuto senza riserve di oscillazione.

Trasparenza.

La Cassa pensioni FFS resta un'istituzione comune con un bilancio, un disavanzo e un grado di copertura. Il previsto trasferimento della Cassa pensioni FFS in una fondazione collettiva con una «cassa pensionati» non può essere attuato dal momento che il Parlamento ha respinto una soluzione identica per la cassa PUBBLICA. Per garantire la trasparenza del risanamento da parte della Confederazione, i tre gruppi di assicurati «Attivi» «Pensionati di vecchiaia» e «Beneficiari AI» verranno gestiti separatamente, sia dal punto di vista organizzativo che contabile, all'interno della Cassa pensioni FFS. Ciò avviene tra l'altro tramite il conferimento del patrimonio gestito esternamente in un Institutional Fund, in cui i gruppi di assicurati deterranno quote in proporzione al proprio patrimonio.

Situazione finanziaria dopo il passaggio al primato dei contributi e il risanamento delle FFS di CHF 1493 mio.

Al 31 dicembre 2006 il disavanzo della Cassa pensioni FFS ammontava a CHF 1901 mio, il grado di copertura era di conseguenza dell'86,5 per cento.

Al 1° gennaio 2007 il tasso tecnico è stato ridotto al 3,5 per cento. Così facendo il disavanzo aumenta di CHF 390 mio a CHF 2291 mio, e il grado di copertura scende di 2,3 punti percentuali all'84,2 per cento. Il risanamento FFS di CHF 1493 mio fa scendere il disavanzo a CHF 798 mio e aumenta il grado di copertura di 10,3 punti percentuali.

Dopo queste operazioni il disavanzo della Cassa pensioni FFS è di CHF 798 mio, mentre il grado di copertura è del 94,5 per cento.

La mancanza di copertura continua a essere rilevante e non consente adeguamenti delle pensioni correnti.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Personale/Ambito sociale: nuovo contratto collettivo di lavoro.

Insieme alle parti sociali, nel 2006 le FFS hanno stipulato un nuovo contratto collettivo di lavoro per FFS e FFS Cargo, entrato in vigore il 1° gennaio 2007. Gli elementi centrali sono la settimana di 41 ore, la riorganizzazione del sistema delle indennità e la pace del lavoro assoluta. Sempre nel 2006 gli interventi di promozione per il nuovo orientamento professionale di collaboratrici e collaboratori e gli sforzi profusi nell'ambito della protezione della salute hanno segnato ulteriori successi. Il Gruppo ha offerto in media 27 933 posti a tempo pieno, di cui 25 485 nella casa madre.

Sul versante della politica del personale, la lotta per ottenere un nuovo contratto collettivo di lavoro per FFS e FFS Cargo – le FFS avevano disdetto il CCL a fine 2006 per creare spazio per nuove trattative – è stata l'evento centrale che ha caratterizzato l'esercizio 2006. Dopo 14 tornate di trattative intensive, nel mese di dicembre le parti sociali hanno trovato una soluzione di compromesso: le FFS tornano alla settimana da 41 ore e, dopo diversi tentativi falliti, ottengono un sistema di indennità più adeguato alla realtà odierna. I collaboratori godranno di un aumento salariale dell'1,5 per cento, di un giorno di vacanza in più, di un congedo di paternità di cinque giorni e – come prima – della protezione dal licenziamento in caso di ristrutturazione. Il nuovo CCL è in vigore dal gennaio 2007. Esso ha una validità di almeno quattro anni. Con esso le FFS continuano a essere un datore di lavoro interessante. Le novità apportate al CCL hanno inoltre consentito di migliorare la competitività dell'azienda.

Nelle concomitanti trattative salariali, le parti sociali si sono accordate per un aumento salariale generale dell'1,2 per cento; le FFS hanno inoltre messo a disposizione lo 0,8 per cento della massa salariale a favore di interventi individuali.

Gli accordi salariali e le trattative per il CCL hanno causato per il 2007 un aumento complessivo della massa salariale del 3,5 per cento, che corrisponde a un totale di CHF 73,5 mio, senza contare il giorno di vacanza in più.

Perfezionamento delle figure professionali. Anche durante le trattative per il CCL, azienda e sindacati hanno continuato a perfezionare singole figure professionali. Il progresso tecnologico e i mutamenti intervenuti nei processi pongono nuove sfide per quanto riguarda contenuti, percorsi professionali e retribuzione di determinate categorie professionali. Sono così sorte nuove figure professionali per i collaboratori attivi nella produzione del traffico merci e nella gestione dell'esercizio. Nella preparazione dei treni le mansioni di manovra e la pulizia sono state accorpate, rendendo così necessaria la creazione di nuove figure professionali.

Codiscussione per il personale. Anche nel 2006 le commissioni del personale (CoPe) hanno svolto con impegno il proprio ruolo di collaborazione interaziendale e hanno collaborato in modo attivo a numerosi progetti. I rappresentanti CoPe hanno avviato a livello aziendale numerosi tentativi di miglioramento su tutti i livelli, dalla manutenzione dei locali di soggiorno alla valutazione delle emissioni dal punto di vista della medicina del lavoro.

Organico in lieve retrocessione.

Nel 2006 il personale in forza alle FFS è stato in media di 27 933 persone (occupate a tempo pieno, comprese le società affiliate). Rispetto all'anno precedente è stato registrato un calo dell'organico consolidato di

397 posti (-1,4 per cento). L'andamento degli esercizi precedenti è così proseguito: mentre, in corso d'anno, il numero di posti è calato alla FFS SA e alla FFS Cargo SA, nelle società affiliate l'organico è aumentato per un totale di 60 posti. Anche a FFS Infrastruttura il numero dei collaboratori è retrocesso leggermente, anche in seguito alla professionalizzazione della Difesa dell'impresa.

Pensionamento anticipato prima del cambio del primato. Il nuovo regolamento previdenziale della Cassa pensioni FFS, con il passaggio al primato dei contributi a far data dal 1° gennaio 2007, ha comportato nel 2006 il pensionamento volontario anticipato di molti collaboratori della casa madre, che hanno preferito andare in pensione alle vecchie condizioni. Nel 2006, alle FFS e alla FFS Cargo, hanno scelto liberamente il pensionamento anticipato 768 collaboratori. Se si contano anche le affiliate, la Cassa pensioni FFS ha registrato complessivamente 823 passaggi al pensionamento volontario anticipato, un numero decisamente superiore rispetto all'esercizio precedente (229).

Miglioramento dell'efficienza e riduzione dei posti di lavoro. Vari provvedimenti adottati con l'intento di migliorare l'efficienza hanno comportato una riduzione dei posti di lavoro in diversi settori dell'azienda. Le misure più vigorose in questo senso sono stati gli interventi di ristrutturazione di FFS Cargo. Anche nel settore amministrativo del Gruppo è stato attuato nel 2006 un programma di riduzione dei costi che avrà conseguenze sui posti di lavoro nel 2007.

Calo degli averi in tempo. L'organico è in larga misura equilibrato e corrisponde alle esigenze. Nell'anno di riferimento gli averi in tempo dei collaboratori hanno segnato una retrocessione, nonostante l'aumento del traffico. Il numero di ore supplementari, vacanze non godute o altri diritti di tempo ammontava a fine 2006 a 307 041 giorni, il 6 per cento in meno rispetto all'esercizio precedente.

Più donne. Con il 12,68 per cento (media annua in base al numero di persone), le FFS hanno raggiunto la massima percentuale di presenza femminile nella loro storia. Nell'esercizio precedente la percentuale di donne era pari al 12,5 per cento. Nonostante il costante aumento registrato negli ultimi anni, le donne

continuano a essere poco rappresentate in azienda, in particolare nei quadri dirigenziali, dove la percentuale femminile nel 2006 è stata del 6,12 per cento. Per incrementare la quota di donne nei quadri, da tempo le FFS mettono in atto un programma di mentoring su scala aziendale. Data la grande richiesta, per la prima volta nel 2006 il programma è stato attuato in due gruppi, con un totale di 24 donne. Il programma avviato nell'ottobre 2006 dura fino al settembre 2007.

Confermata la validità del nuovo orientamento.

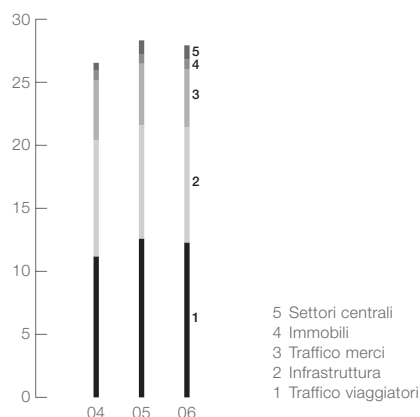
Nuovo orientamento professionale per 388 collaboratori. L'anno scorso le FFS hanno sostenuto 388 persone con iniziative di nuovo orientamento professionale dopo una perdita di lavoro. In seguito a misure di ristrutturazione, 180 collaboratori hanno aderito al programma di qualifica NOA (Nuovo orientamento e attività professionale). 266 collaboratori sono invece usciti dal programma, iniziando una nuova professione. È l'80 per cento in più rispetto all'esercizio precedente. A questo felice andamento hanno concorso soprattutto i processi recentemente introdotti nelle attività di consulenza e mediazione. Anche gli sforzi profusi dalle FFS a sostegno dei collaboratori nel nuovo orientamento professionale già prima della perdita del posto hanno confermato la propria validità. Grazie a misure preventive, in corso d'anno quasi la metà dei collaboratori interessati (44 per cento) ha trovato un nuovo posto di lavoro o un'altra soluzione, prima della soppressione formale del loro posto, tutto a vantaggio sia del personale che dell'azienda.

Collocamento interno del personale. Attraverso il collocamento del personale interno alle FFS, in corso d'anno 176 persone hanno maturato ulteriori esperienze professionali in impieghi provvisori. 41 collaboratori sfruttano uno dei modelli che le FFS mettono a disposizione dei collaboratori più anziani per il nuovo orientamento. I mandati di prestazioni in vigore dal 2006 e il finanziamento basato sul principio della causalità hanno confermato la loro validità: i settori in ristrutturazione costituiscono degli accantonamenti per i cosiddetti contributi di ricollocamento. I collaboratori sono rimasti in media nel programma per 265 giorni (2005: 264 giorni).

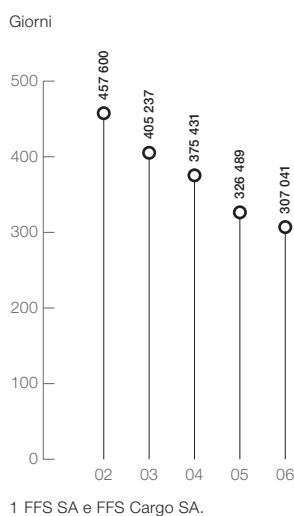
02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Evoluzione del personale per divisioni e settori

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



Evoluzione averi in tempo casa madre FFS¹



1 FFS SA e FFS Cargo SA.

La politica del personale crea una base affidabile.

La politica del personale delle FFS si basa su valori e principi da cui derivano diritti e doveri sia per i collaboratori che per l'azienda. Nell'anno di riferimento le FFS hanno riformulato e integrato da un punto di vista linguistico i principi di gestione e collaborazione. Con essi le FFS si impegnano, tra l'altro, a rispettare i collaboratori, a promuoverne la loro formazione e il loro perfezionamento e a offrire condizioni di impiego flessibili e conformi al mercato. Per contro, dai collaboratori l'azienda si aspetta notevole impegno, efficienza, cooperazione, orientamento al cliente e apertura verso le altre culture. Collaboratrici e collaboratori recano un contributo importante al successo delle FFS. Per soddisfare le varie esigenze poste dai mercati, dai clienti e dal Proprietario, sono necessarie determinate competenze sempre più specifiche. La base sistematica per la selezione e lo sviluppo dei collaboratori è rappresentata dai modelli di competenza per collaboratori e quadri dirigenti, che completano la politica del personale delle FFS.

Formazione e percorsi professionali a tutti i livelli.

Più apprendisti. L'associazione per la formazione login ha formato in media 1199 persone per le FFS, 66 in più rispetto all'esercizio precedente. Ad essi si aggiungono 49 posti di praticantato (2005: 34). In futuro le FFS intensificheranno ulteriormente l'impegno nella formazione dei giovani: dopo aver aumentato quattro anni fa il numero target di apprendisti portandolo a 1200 (prima erano 1000), entro il 2010 dovrebbero venire formati con login in media 1300 apprendisti all'anno, nonostante un leggero calo dell'organico. Si rendono inoltre possibili nuovi Junior Business Team, in cui gli apprendisti vengono preparati per il mercato del lavoro con nuovi modelli di formazione innovativi. Già oggi sono all'opera presso le FFS 23 team con 111 posti di formazione.

Dal 2006 login, per conto delle FFS, forma anche i macchinisti.

Investimenti in formazione e perfezionamento. Le FFS promuovono la formazione e il perfezionamento dei loro collaboratori. Offrendo tempo o denaro, esse sostengono l'insegnamento, la formazione tecnica, corsi o perfezionamenti presso scuole superiori. Solo nell'ambito dell'offerta di formazione interna nel 2006 sono stati organizzati più di 300 seminari e training estesi su diverse materie. In tre programmi di sviluppo dei quadri offerti a livello aziendale, più di cento collaboratori si sono preparati per le future funzioni dirigenziali. I superiori fanno uso attivo delle offerte della consulenza di management interna: più di 5600 ore sono state dedicate a coaching individuali, all'accompagnamento nei processi di cambiamento o alla moderazione di workshop. L'utilizzo del centro di formazione interno delle FFS, il Centre Loewenberg, da parte di clienti esterni è aumentato passando dal 26 al 32 per cento. Esso è ormai considerato uno dei centri per conferenze più graditi della Svizzera.

Responsabilità per i collaboratori.

Sfide demografiche. L'evoluzione demografica pone anche le FFS di fronte a nuove sfide nel lungo termine. Oltre alla prevista carenza di forze specializzate, esse si preparano ai possibili rischi collegati al cambiamento demografico. Tra di essi si annoverano l'aumento dell'età media, in modo particolare nelle professioni con un maggior rischio di morbidità, e la situazione tesa delle assicurazioni sociali.

Gestione delle assenze. Le FFS allestiscono regolarmente rapporti sulla salute. Oltre alla prevenzione e alla promozione della salute, l'azienda punta su un sistema di gestione delle assenze e su nuove modalità di reintegrazione. Grazie alla gestione sistematica delle assenze, l'azienda conta sempre meno giorni di assenza per malattia o infortunio. Le assenze di lunga durata fanno lievitare notevolmente il numero di giorni di assenza. Con la trasparenza creata in corso d'anno sulle cause e i costi delle assenze di lunga durata, le FFS sono ora in grado di ridefinire sistematicamente la reintegrazione professionale per il 2007. In sostanza si tratta di migliorare i processi, evitare invalidità e impiegare le persone malate conformemente alle loro capacità, nell'ottica di creare valore.

Ambito sociale. Nell'anno di riferimento il servizio di consulenza sociale delle FFS ha seguito 1395 collaboratori (2005: 1557). I problemi finanziari continuano a essere il motivo più frequente della richiesta di consulenza, seguiti dai problemi di salute e da quelli legati all'ambiente lavorativo. Per meglio conciliare lavoro e famiglia, le FFS si sono fatte carico del 90 per cento dei costi di custodia dei figli per 238 collaboratori. 54 bambini hanno trovato posto negli asili nido riservati alle FFS. Inoltre, le FFS hanno integrato vari fondi per il personale e fondazioni nella fondazione «Fondo per il personale FFS», il cui patrimonio ammontava a CHF 44,3 mio a fine 2006. Per scopi sociali, in particolare per la risoluzione di difficoltà finanziarie, la fondazione ha messo a disposizione circa CHF 1 mio. I proventi derivanti dal patrimonio vengono impiegati a scopi sociali, soprattutto per risolvere le difficoltà finanziarie di singoli collaboratori.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Ambiente/Sviluppo durevole: poche sostanze dannose per il clima.

Il mantenimento e il potenziamento del vantaggio ambientale della ferrovia rispetto agli altri sistemi di trasporto è un obiettivo dichiarato delle FFS, che si impegnano così per un miglioramento continuo della propria efficienza verso l'ambiente. Nel 2006 le FFS hanno infatti conseguito importanti miglioramenti in diversi settori fondamentali, quali il rumore, il consumo di energia e le emissioni, oltre a dedicare sempre maggiore attenzione a temi quali la tutela del clima e i pericoli naturali.

Tutela del clima: un tema importante per le FFS.

Grazie a una rete completamente elettrificata, le FFS emettono poche sostanze nocive e rappresentano un mezzo di trasporto privo di CO₂. Ciò si deve a una produzione autonoma di energia con un impatto nullo sul clima e un'elevata efficienza energetica. Va inoltre considerato che l'esercizio ferroviario è come sempre esposto alle condizioni climatiche e i pericoli naturali sono all'ordine del giorno. Poiché con la massima probabilità esiste una relazione tra il riscaldamento globale e le condizioni atmosferiche estreme, i provvedimenti contro questi rischi assumono a maggior ragione grande importanza.

Le FFS producono pochi inquinanti influenti sulle condizioni climatiche. La maggior parte dei gas a effetto serra proviene dagli impianti di riscaldamento. Nel 2006 le FFS hanno emesso circa 54 100 tonnellate di CO₂, prodotte dalla combustione di gasolio e gas naturale. Le operazioni di manovra, la consegna locale di merci e la manutenzione dei binari richiedono l'impiego di veicoli di servizio con motore diesel che producono circa 32 260 tonnellate di CO₂ all'anno.

Energia: elevata efficienza energetica.

Il consumo ridotto di energia rappresenta il principale vantaggio delle FFS. Esse gestiscono il 28 per cento del traffico merci svizzero e il 16 per cento del traffico viag-

giatori, ma utilizzano solo il 3,4 per cento dell'energia necessaria per l'intero traffico. Per trasportare una persona a cento chilometri di distanza, nel 2006 le FFS hanno consumato circa 9,6 kWh di energia finale, che corrisponderebbero a 1,1 litri di benzina. Per il trasporto di una tonnellata di una merce di tipologia media sono stati consumati 6,7 kWh per cento chilometri, pari a 0,7 litri di carburante diesel.

Le FFS hanno migliorato del 3 per cento l'efficienza energetica nel traffico viaggiatori e in quello merci. Questo risultato è riconducibile alla diminuzione del consumo energetico nell'esercizio ferroviario da 1862 a 1827 Gwh in concomitanza con un aumento delle prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori e merci.

Elevato livello di autonomia. Le FFS producono autonomamente il 70 per cento dell'energia elettrica nelle proprie centrali idroelettriche e nelle centrali partner. Il resto del fabbisogno è coperto da partecipazioni nelle centrali atomiche francesi e dal mercato libero.

Deflussi residuali. Dato l'aumento dei reflussi residuali minimi per legge, per il futuro le FFS prevedono una leggera riduzione della produzione di energia idroelettrica, pur incrementando nel contempo le prestazioni di trasporto. Per assicurare l'approvvigionamento e in particolare la prestazione del servizio, le FFS stanno elaborando in collaborazione con ATEL il progetto di costruzione per l'impianto idroelettrico di accumulazione mediante pompaggio Nant de Drance.

Tre quarti dell'energia per i treni. La circolazione dei treni assorbe l'80 per cento dell'intero fabbisogno di energia delle FFS; della parte rimanente, l'11 per cento viene utilizzato per il riscaldamento, l'8 per la corrente a 50 Hz e l'1 per gli altri carburanti. In collaborazione con l'Agenzia dell'energia per l'economia (AEnEC), le FFS stanno analizzando i potenziali di risparmio nei propri edifici e nelle proprie officine.

Il trasferimento del traffico riduce l'impatto climatico.

Con i suoi servizi, FFS Cargo contribuisce già a ridurre il traffico sulla rete stradale sgravandolo ogni giorno di oltre 25 000 viaggi di trasporto su autocarro. Ogni ulteriore trasporto di merci trasferito su ferrovia e ogni persona che utilizza il treno anziché l'automobile o l'aereo riduce il consumo di energia, diminuisce le emissioni di CO₂ e contribuisce a caricare l'atmosfera di meno sostanze inquinanti, quali NOx e particelle di fuliggine diesel.

Pericoli naturali.

I binari delle FFS sono esposti a pericoli naturali di diverso genere, come alluvioni, tempeste e frane. I cambiamenti climatici cui stiamo assistendo potrebbero intensificare la frequenza e la gravità degli eventi dannosi. Le FFS affrontano questa situazione con un sistema di gestione integrale dei pericoli naturali che l'anno scorso si è concentrato con impegno ancora maggiore sulla prevenzione e sui possibili gravi rischi per l'esercizio ferroviario.

Meno rumore.

Dopo che tutte le carrozze viaggiatori erano già state dotate negli anni scorsi di impianti frenanti fonoisolanti, alla fine del 2006 anche il 33,8 per cento del parco dei carri merci è stato reso più silenzioso. I lavori di risanamento termineranno entro il 2009. Nell'ambito del progetto di risanamento fonico FTP, nel 2006 le FFS hanno inoltre realizzato 11 chilometri di pareti fonoassorbenti. La lunghezza complessiva di tali pareti sulla rete FFS è ora pari a 128,9 chilometri.

Odori del tutto innocui.

L'adeguamento dei freni dei carri – dalle soole in ghisa rumorose a quelle in materiale composito a bassa rumorosità – può far sì che in caso di frenate si verifichi un'emissione di odori. Le misurazioni eseguite hanno dimostrato che i gas rilasciati in fase di frenata non sono nocivi. Ciò nonostante, in collaborazione con altre ferrovie, le FFS intendono fare pressione sui produttori affinché sviluppino soole dei freni con composizioni ottimizzate in modo da ridurre l'emissione.

Analisi dei campi elettromagnetici.

I clienti delle FFS vogliono telefonare senza interruzioni anche in treno. È per questo che le carrozze viaggiatori dispongono di impianti di ripetizione. È emerso che le intensità dei campi presenti negli ambienti destinati ai viaggiatori sono paragonabili a quelle presenti nelle zone urbane. Ora, per sostituire l'attuale radio d'esercizio e come premessa per il sistema di controllo dei treni ETCS, le FFS stanno allestendo la rete GSM-R. Questa rete di telefonia mobile permetterà di rispettare i valori limite previsti dalla legge.

Nel 2006 le FFS hanno condotto un'analisi dei rischi sui posti di lavoro per verificare i potenziali pericoli per i collaboratori. L'unico rischio rilevante riguarda i collaboratori con dispositivi medici impiantati. A questo proposito sono stati effettuati chiarimenti approfonditi e intraprese adeguate misure.

Ulteriori risultati in altri settori ambientali.

Nel 2006 le FFS hanno messo in atto numerosi provvedimenti volti a ridurre l'impatto ambientale. Si è ad esempio provveduto a rimodernare costantemente il parco dei veicoli di servizio con motore diesel e a dotarli di filtri antiparticolato. Allo stesso tempo vengono eliminate le sostanze nocive per l'ambiente, quali i CFC negli impianti di refrigerazione o l'amianto. Nei treni aumenta continuamente la quota di toilette a circuito chiuso. Questi e numerosi altri provvedimenti contribuiscono a fare sì che le FFS possano confermarsi anche in futuro come un'azienda di altissimo livello in grado di proporre un'offerta di mobilità sempre interessante ed ecologica.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

Sicurezza: più eventi – nessun incidente grave.

La sicurezza dei clienti e del personale riveste un carattere di massima priorità per le FFS e influenza in misura determinante la loro attività quotidiana. Il sistema di gestione intersettoriale della sicurezza provvede a garantire un livello di sicurezza elevato. Ciò nonostante, le FFS sono determinate a migliorare ulteriormente i risultati ottenuti in questo ambito. Gli sforzi in tal senso si basano su una politica della sicurezza che viene scrupolosamente applicata a livello aziendale.

Nel 2006 i treni viaggiatori e merci delle FFS non sono stati interessati da collisioni o sviamenti con presenza di feriti o decessi. L'unico incidente mortale si è verificato durante operazioni di manovra.

I cosiddetti «eventi» registrati presso le FFS nell'anno di riferimento – misurati secondo i criteri dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) – sono stati in totale 109, cioè 0,71 eventi per milione di tracce-chilometro. Questo valore rientra perfettamente nella media dei quattro anni precedenti, in cui si sono verificati mediamente 0,68 eventi per milione di tracce-chilometro. Rispetto all'anno precedente, tuttavia, il numero degli eventi registrati nel 2006 è notevolmente superiore: gli 0,57 eventi per milione di tracce-chilometro (87 eventi) del 2005 rappresentavano infatti un valore straordinariamente basso.

Oltre a sviamenti e collisioni, ad innalzare il numero degli eventi registrati nell'anno di riferimento hanno contribuito anche incidenti scarsamente riconducibili alla sfera di influenza delle FFS; tra questi rientrano nello specifico l'attraversamento dei binari da parte di terzi e collisioni con veicoli stradali. Nel totale vengono inoltre considerati anche incidenti parzialmente o interamente causati da altre imprese di trasporto ferroviario ma nei quali sono rimaste coinvolte anche le FFS (18 casi).

Gli eventi in dettaglio. Le collisioni o gli urti sono stati in totale 36 (35 nell'anno di riferimento). Il 55 per cento di questi eventi si è verificato in fase di manovra. Nel

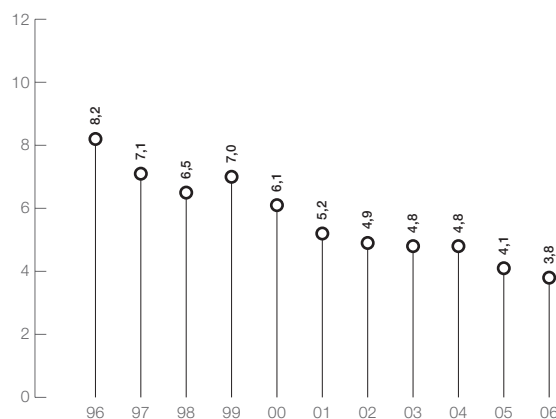
2006, sulla rete FFS non si sono dovuti registrare collisioni fra treni con gravi danni fisici o materiali.

I casi di sviamento sono stati in totale 30 e costituiscono quindi un risultato nettamente peggiore rispetto alla media degli anni precedenti (21 casi); nel 2005 gli sviamenti erano stati solo 17. Dei 30 sviamenti verificatisi nel 2006, 21 casi (il 70 per cento) sono avvenuti in fase di manovra. Gli incidenti in fase di manovra sono in genere meno rischiosi degli eventi che si verificano durante le corse dei treni, in quanto le velocità sono inferiori. Con grande rammarico delle FFS, tuttavia, nell'anno di riferimento un collaboratore di manovra ha riportato lesioni letali durante uno sviamento.

Il numero di infortuni con veicoli viaggianti che ha coinvolto passeggeri o terze persone nell'anno di riferimento è aumentato leggermente, da 25 a 27 casi. Nella maggior parte di questi incidenti, la responsabilità era da attribuirsi in larga misura alle vittime stesse. Le cause principali degli infortuni verificatisi sono da ascrivere all'attraversamento non autorizzato dei binari, alla sosta senza permesso nell'area dei binari, come pure al salire e allo scendere da treni in movimento. Negli ultimi anni, le FFS hanno condotto svariate campagne di comunicazione volte a sensibilizzare l'opinione pubblica. Nelle stazioni sono stati inoltre adottati provvedimenti costruttivi e organizzativi mirati. Pur trattandosi di un ambito in cui è difficile intervenire efficacemente, grazie a queste misure le FFS sperano di poter contare in un'ulteriore attenuazione delle situazioni pericolose.

Sicurezza sul lavoro¹

Infortuni sul lavoro/100 collaboratori



¹ FFS SA e FFS Cargo SA.

Altri passaggi a livello risanati. Nell'ultimo anno si sono verificati quattro infortuni nelle zone dei passaggi a livello. Fortunatamente, nessuno di questi casi ha fatto registrare vittime o persone gravemente ferite. Tutti i passaggi a livello in questione erano custoditi: tre di questi con barriere, il quarto con lampeggiatori.

Le FFS si sono prefisse l'obiettivo di risanare o eliminare entro il 2012 tutti i passaggi a livello non custoditi e pericolosi presenti sulla rete. Nel 2006 sono stati risanati 55 passaggi a livello, mentre per il 2007 si prevede di intervenire su altri 30.

Ulteriormente migliorata la sicurezza dei collaboratori.

Meno infortuni professionali. La sicurezza dei collaboratori sul posto di lavoro è un pilastro portante per la sicurezza e un elemento fondamentale per la qualità della cultura della sicurezza. Dopo il soddisfacente risultato conseguito nel 2005, in questo ultimo anno il già elevato standard di sicurezza dei collaboratori è stato nuovamente migliorato. Il numero degli infortuni professionali è sceso del 7,3 per cento: se nel 2005 si sono registrati 4,1 infortuni professionali ogni 100 collaboratori, nell'ultimo anno il loro numero è sceso a 3,8.

L'andamento positivo degli incidenti registrato negli anni influisce positivamente anche sui premi assicurativi. Come era già accaduto l'anno precedente, il 1° gennaio 2007 la Suva ha ridotto di circa CHF 2 mio

i suoi premi, che in questo modo ammontano ancora a circa CHF 19 mio. In base alle comparazioni effettuate dalla Suva, tra le varie società ferroviarie Svizzere le FFS mostrano in assoluto il miglior livello di sicurezza dei collaboratori.

Meno infortuni non professionali. Nel 2006 i collaboratori delle FFS hanno causato in totale circa 51 800 giorni di assenza dal lavoro per infortuni non professionali, cioè 3650 in meno (-6,6 per cento) rispetto all'anno precedente.

Sistema di gestione della sicurezza. Le FFS garantiscono un elevato livello di sicurezza per clienti e personale grazie ad un sistema di gestione intersettoriale della sicurezza (SMS), che definisce le responsabilità, le regole e le descrizioni dei processi. Per essere in grado di continuare a perfezionare costantemente il proprio sistema SMS in vista del futuro, le FFS si impegnano attivamente anche in seno all'Agenzia ferroviaria europea (ERA), incaricata di elaborare le direttive SMS per le ferrovie.

La sicurezza è stabile. Nel 2006 la tendenza nell'ambito degli atti di violenza e delle aggressioni ai danni dei clienti e del personale si è attestata ad un livello relativamente basso rispetto all'anno precedente. Le misure adottate dalle FFS, quali la presenza della polizia ferroviaria, l'intensificazione della videosorveglianza e l'impegno profuso nel programma di prevenzione della

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

violenza RailFair, hanno quindi sortito il loro effetto. La soddisfazione della clientela in materia di sicurezza è ulteriormente aumentata nel 2006.

Il numero dei danni materiali e i costi dovuti ad atti di vandalismo sono ulteriormente diminuiti rispetto all'esercizio precedente. Anche per questo tipo di reati, i maggiori sforzi tesi a garantire la sicurezza hanno dimostrato la loro efficacia. Le forze di sicurezza sono ad esempio riuscite ad arrestare in flagranza di reato 14 persone colpevoli di avere imbrattato con spray del materiale rotabile. Come sempre, anche quest'anno sono stati scoperti molti titoli di trasporto falsificati (circa 500). A questo proposito sono state applicate adeguate misure correttive, come la sensibilizzazione del personale di vendita e la formazione del personale dei treni.

La politica della sicurezza come fondamento.

Tutti gli sforzi tesi a migliorare la sicurezza si basano sulla politica della sicurezza varata nel 2004 e valida a livello aziendale. Essa stabilisce quattro principi:

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 sensibilmente 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 collaboratore e ogni collaboratrice 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 la completa sicurezza rispetto ai danni nemmeno nell'esercizio ferroviario, le FFS si concentrano su quelle misure di contenimento del rischio che presentano un ottimo rapporto costo/beneficio. 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 ridurre eventuali rischi aggiunti.

Management dei rischi: controllo e monitoraggio dei rischi.

Le FFS gestiscono a livello di gruppo un sistema di management dei rischi orientato alle esigenze del Consiglio di Amministrazione e della Direzione aziendale e coordinato in base alla pianificazione strategica dell'azienda. Nel 2006, la creazione dei sistemi operativi di management dei rischi ha conosciuto un'accelerazione a livello delle singole divisioni e dei settori.

Nell'esercizio 2006, sotto la responsabilità del Segretario generale delle FFS, è stata eseguita insieme a 46 responsabili al fronte una valutazione standardizzata dei rischi. Il parametro di giudizio adottato a tale scopo si basava sul panorama dei rischi cui sono sottoposte le FFS e su un'opportuna matrice di valutazione di tali rischi. Sulla scorta dei risultati conseguiti con queste singole interviste, la Direzione aziendale FFS ha eseguito una stima collettiva della situazione attuale in cui si trovano le FFS in fatto di rischi. In seguito, essa ha inviato al Consiglio di Amministrazione il Corporate Risk Report, informandolo dell'esposizione al rischio delle FFS, del grado di attuazione degli interventi deci-

si e dell'ulteriore sviluppo del sistema di Corporate Risk Management.

Nel 2006, la creazione dei sistemi operativi di management dei rischi ha conosciuto un'accelerazione a livello delle singole divisioni e dei settori. Orientati principalmente al rilevamento dei rischi aziendali, tali sistemi rappresentano un valido elemento integrativo che si inserisce perfettamente nel concetto di Corporate Risk Management. Per assicurare il flusso di informazioni tra il Corporate Risk Management e i nuovi sistemi operativi di management dei rischi, le interfacce esistenti sono state definite con maggiore precisione e adattate l'una all'altra.

Processo di management dei rischi delle FFS

Fase del processo	I Analisi dei rischi	II Pianificazione e controllo dei rischi	III Monitoraggio dei rischi
	1. Identificazione dei rischi Interviste con i responsabili al fronte (=risk owner) 2. Valutazione dei rischi Discussione dei risultati delle interviste sui rischi (=assessment) e stima dell'attuale situazione di rischio da parte della Direzione aziendale FFS	3. Strategia di gestione dei rischi Definizione della necessità di intervento e dei pacchetti di provvedimenti	4. Attività di monitoraggio dei rischi Verifica dell'applicazione dei provvedimenti di controllo dei rischi 5. Reporting sui rischi Documentazione dei rischi tramite presentazione del Corporate Risk Report al CdA da parte della Direzione aziendale
Risultato del processo	Consapevolezza dei rischi e rilevamento sistematico dei rischi Rettifica delle valutazioni dei rischi contrastanti tra risk owner e Direzione aziendale FFS come pure tra i membri della Direzione aziendale FFS	Programma di implementazione (obiettivi e provvedimenti volti a intervenire positivamente sui rischi)	Garanzia della realizzazione degli obiettivi e applicazione dei provvedimenti

Prefazione	02
Ferrovia del San Gottardo	06
Traffico viaggiatori	08
Traffico merci	14
Infrastruttura	20
Immobili	26
Impressioni nord/Sud	32
Strategie/Ragg. degli obiettivi	46
Poteri pubblici	50
Cassa pensioni	52
Personale/Ambito sociale	54
Ambiente/Sviluppo durevole	58
Sicurezza	60
Management dei rischi	63
Corporate Governance	64
Cronaca	75
Rapporto finanziario	79

Corporate Governance: responsabilità e trasparenza.

La fiducia riposta nella politica aziendale delle FFS è influenzata tra l'altro da una gestione e da un controllo aziendali responsabili e trasparenti. La Corporate Governance è 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 i clienti, la Confederazione, quale unica azionista, i collaboratori, i partner commerciali, l'opinione pubblica e il mondo politico. Il Consiglio di Amministrazione assume in modo attivo le responsabilità che gli spettano.

Con una comunicazione aperta e circostanziata, le FFS intendono corrispondere alle aspettative ed esigenze di maggiore trasparenza e più ampia informazione. 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 che vengono singolarmente indicati.

Forma giuridica delle FFS.

L'azienda «Ferrovie federali svizzere FFS» è una società anonima di diritto speciale. Essa è basata sulla legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS). La LFFS definisce lo scopo, certi principi aziendali propri delle FFS e prevede norme di diritto speciale per la cerchia degli azionisti, l'organizzazione, l'impiego del personale e la contabilità. Nella LFFS c'è infine anche la base legale per la convenzione sulle prestazioni e per l'ambito dei pagamenti a favore dell'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.

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 e il settore aziendale Immobili, tengono conti propri presentati conformemente alle raccomandazioni Swiss GAAP RPC.

Le società del Gruppo e associate, appartenenti alla cerchia di consolidamento delle FFS, sono elencate in un quadro dettagliato, a pagina 120. 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, mentre le altre mediante la rappresentanza delle FFS nei vari consigli di amministrazione e nelle assemblee generali. In virtù di un accordo speciale con la Confederazione, la AlpTransit San Gottardo SA non è gestita direttamente né integralmente consolidata. 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 al 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 è di CHF 9 mia ed è suddiviso in 180 mio di azioni nominative, ciascuna con un valore nominale di CHF 50. Le azioni sono completamente liberate. Non esiste alcun capitale approvato o condizionato, alcun certificato di partecipazione o di godimento, alcun prestito convertibile e nemmeno alcuna opzione. Questa struttura del capitale è rimasta immutata dalla trasformazione delle FFS in società anonima, avvenuta il 1° gennaio 1999. Ogni azione dà diritto a un voto espresso nell'assemblea generale. Oltre al cpv. 3 dell'art. 7 della LFFS non esistono restrizioni di trasmissibilità previste dalla legge o dallo statuto.



Prefazione	02
Ferrovia del San Gottardo	06
Traffico viaggiatori	08
Traffico merci	14
Infrastruttura	20
Immobili	26
Impressioni nord/Sud	32
Strategia/Ragg. degli obiettivi	46
Poteri pubblici	50
Cassa pensioni	52
Personale/Ambito sociale	54
Ambiente/Sviluppo durevole	58
Sicurezza	60
Management dei rischi	63
Cronaca	75
Rapporto finanziario	79



Consiglio di Amministrazione.

Membri del Consiglio di Amministrazione. L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio di Amministrazione al 31 dicembre 2006, le funzioni dei singoli membri in seno alle FFS, la loro nazionalità e l'anno della prima elezione in Consiglio di Amministrazione. Contiene inoltre indicazioni sulla carriera professionale e la formazione, l'anno di nascita, altre attività e legami d'interesse quali mandati in aziende, organizzazioni e fondazioni importanti, funzioni permanenti in gruppi d'interesse nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

1 Thierry Lalive d'Epina (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. Dirige il gruppo di lavoro Rimunerazione/Nomina ed è membro di tutti gli altri gruppi di lavoro del Consiglio di Amministrazione (ad eccezione del gruppo di lavoro Corporate Governance).

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

2 Ulrich Sinzig (1943, CH)

Membro dal 1999, vicepresidente dal 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 I BKW FMB Energie AG, Berna I Alpar, Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Berna I Unione internazionale dei trasporti pubblici (UITP), vicepresidente I presidente Präsenz Berna (Associazione).

3 Hans Bieri (1953, CH), rappresentante del personale

Membro dal 1999, elettromeccanico, segretario federativo del Sindacato del personale dei trasporti (SEV). Membro dei gruppi di lavoro Personale e Infrastruttura.

Mandato politico: deputato PS al Gran Consiglio del Cantone di Berna.

4 Mario Fontana (1946, CH)

Membro dal 1999, ing. dipl. Master of Science in Industrial Engineering. Responsabile del gruppo di lavoro Traffico merci, membro dei gruppi di lavoro Immobili, Informatica e Corporate Governance.

Mandati in consigli di amministrazione: Swissquote Holding AG, Gland, presidente I Inficon Holding AG, Bad Ragaz I Dufry Holding AG, Basilea I Hexagon, Svezia I X-Rite, USA.

5 Paul E. Otth (1943, CH)

Membro dal 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: Ascom Holding AG, Berna, vicepresidente I EAO Holding AG, Olten, presidente I Inficon Holding AG, Bad Ragaz, vicepresidente I Swissquote Holding AG, Gland.

6 Paul Reutlinger (1943, CH)

Membro dal 1999, consulente aziendale. Presiede ai gruppi di lavoro Personale e Traffico viaggiatori ed è membro del gruppo di lavoro Rimunerazione/Nomina.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Edipresse Groupe, Losanna I Nagra Public Access, Zugo, presidente I Ski-Data, Gartenau (A), presidente I Seehotel Feldbach, Steckborn, presidente I Fondazione "historisches Bahnensemble", Romanshorn, presidente.

7 Olivier Steimer (1955, CH)

Membro dal 2003, lic. iur. (Università di Losanna), International Banking School a New York. Responsabile dei gruppi di lavoro Immobili e Corporate Governance e membro dei gruppi di lavoro Finanze/Audit e Infrastruttura.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Banque Cantonale Vaudoise, presidente I Fondazione Pro Avenico, Avenches, consiglio di fondazione I Fondazione Hoffnung für Menschen in Not, Morat, consiglio di fondazione I Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, membro del comitato I Fondazione Foot Avenir, Paudex, consiglio di fondazione I Swiss Finance Institute, Zurigo, presidente consiglio di fondazione I Fondazione Studienzentrum Gerzensee, consiglio di fondazione I Fondazione Banque Cantonale Vaudoise, consiglio di fondazione.

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

Membro dal 2005, avvocato, membro dei gruppi di lavoro Traffico merci e Rimunerazione/Nomina.

Mandato politico: Consigliera agli Stati del Cantone di Ginevra, PS.

9 Andreas Hunziker (1958, CH)

Membro dal 2005, Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, titolare, Università di San Gallo, docente privato. Responsabile gruppo di lavoro Informatica.

Prefazione	02
Ferrovia del San Gottardo	06
Traffico viaggiatori	08
Traffico merci	14
Infrastruttura	20
Immobili	26
Impressioni nord/Sud	32
Strategia/Ragg. degli obiettivi	46
Poteri pubblici	50
Cassa pensioni	52
Personale/Ambito sociale	54
Ambiente/Sviluppo durevole	58
Sicurezza	60
Management dei rischi	63
Corporate Governance	64
Cronaca	75
Rapporto finanziario	79

Altre attività e legami d'interesse. I membri del Consiglio di Amministrazione e della Direzione aziendale dichiarano gli interessi ai quali sono legati secondo il principio dell'autodichiarazione. Una speciale commissione, istituita dal Consiglio di Amministrazione e composta dai signori Olivier Steimer e Mario Fontana, vigila affinché gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di ricusazione 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 a pagina 67. I membri del Consiglio di Amministrazione non possono svolgere alcuna 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.

I membri del 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 di 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. Da allora il Consiglio di Amministrazione viene rinnovato in modo scaglionato. Le prossime elezioni di rinnovo in toto si terranno nel 2007. In tale occasione i membri del Consiglio di Amministrazione si metteranno a disposizione per un ulteriore incarico. Non sono quindi previste elezioni di rinnovo.

Organizzazione interna. Il Consiglio di Amministrazione si organizza da sé, scegliendo tra i suoi componenti il vicepresidente, le persone preposte ai gruppi di lavoro attive al suo interno e le persone che comporranno tali gruppi. 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
- Corporate Governance

Di 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, ad eccezione del gruppo di lavoro Corporate Governance. 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 2006 il Consiglio di Amministrazione ha avuto dieci sedute ordinarie. Inoltre si sono riuniti i singoli gruppi di lavoro, in funzione del tema da discutere. 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 Amministra-

zione può proporre argomenti da mettere all'ordine del giorno.

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 regolarmente e in piena autonomia anche 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 di esercizio);
- conto annuale;
- rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi che la Confederazione si è posta, in quanto proprietaria;

- piano annuale per la revisione interna;
- rapporti stesi dai servizi di revisione interni ed esterni e Management Letter del servizio esterno di revisione;
- sistema di management dei rischi e risk report 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 Finanze/Audit.



02 Prefazione
06 Ferrovia del San Gottardo
08 Traffico viaggiatori
14 Traffico merci
20 Infrastruttura
26 Immobili
32 Impressioni nord/Sud
46 Strategia/Ragg. degli obiettivi
50 Poteri pubblici
52 Cassa pensioni
54 Personale/Ambito sociale
58 Ambiente/Sviluppo durevole
60 Sicurezza
63 Management dei rischi
75 Cronaca
79 Rapporto finanziario



Direzione aziendale.

Membri della Direzione aziendale. L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione della Direzione aziendale al 31 dicembre 2006, le funzioni dei singoli membri, la loro nazionalità e l'anno della prima nomina in seno alla Direzione aziendale. Contiene inoltre indicazioni sulla carriera professionale e la formazione, l'anno di nascita, altre attività e legami d'interesse quali mandati in aziende, organizzazioni e fondazioni importanti, funzioni permanenti in gruppi d'interesse nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

1 Benedikt Weibel (1946, CH)

Dirigente operativo dal 1993 al 2006 (ritiratosi al 31 dicembre 2006), 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.

Mandati: Presidente della Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Parigi | Consiglio di amministrazione della SNCF, Parigi.

2 Andreas Meyer (1961, CH)

Dirigente operativo dal 1° gennaio 2007, avvocato, MBA INSEAD Fontainebleau (Francia), ultimamente presso Deutsche Bahn AG quale Presidente della Direzione della DB Stadtverkehr GmbH, membro dell'Executive Board della Deutsche Bahn AG e membro della Direzione della DB Personenverkehr GmbH.

3 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 Viaggiatori.

4 Daniel Nordmann (1955, CH)

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

5 Claude Alain Dulex (1949, CH)

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

6 Hannes Wittwer (1958, CH)

Capo del Personale (dal 2002, ritiratosi il 28 febbraio 2007), insegnante di scuola media phil. I. Alle FFS dal 1989, fra l'altro quale sostituto del dirigente del Centro di formazione Löwenberg, capo del settore aziendale Traffico viaggiatori internazionale, capo del Personale Traffico viaggiatori e capo della Produzione Traffico viaggiatori.

Mandato: Cassa malati Atupri, consiglio di fondazione

7 Hansjörg Hess (1951, CH)

Capo Infrastruttura (dal 2004), ing. el. dipl. 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).

Altre attività e legami d'interesse. 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.

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

Organizzazione e compiti della Direzione aziendale. La Direzione aziendale è composta dal presidente, dai capi delle divisioni Viaggiatori, Merci, Infrastruttura e dei settori centrali Personale e Corporate Finance e Controlling. Il presidente della Direzione aziendale ne è a capo ed è responsabile, al cospetto del Consiglio di Amministrazione, del successo aziendale in ogni campo di 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 delegato alle divisioni e ai settori, tramite il regolamento degli affari e delle competenze (GZO), una parte dei compiti di sua spettanza.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategie/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

La Direzione aziendale si riunisce per norma ogni settimana. Partecipano alle sue sedute, sempre con voto consultivo, il segretario generale e il capo della Comunicazione. Se necessario, vengono interpellate altre persone con funzioni direttive e specialiste del ramo. La Direzione aziendale delibera consensualmente. Se non si addivene a un'intesa, la decisione spetta al presidente.

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 un forfait per le spese. A ciascun membro è inoltre versato ogni anno un importo unico, depositato sul credito di cui già dispone alla Cassa pensioni.

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 il raggiungimento degli obiettivi che giustificano i bonus da corrispondere per l'esercizio dell'anno precedente.

Partecipazioni e prestiti. Non esistono partecipazioni dei membri del Consiglio di Amministrazione o della Direzione aziendale né sono stati loro concessi prestiti.

Indennità corrisposte ai membri di organi in carica. In virtù dell'ordinanza sulla retribuzione dei quadri entrata in vigore il 1° febbraio 2004, le indennità sono state suddivise come segue:

per l'anno d'esercizio 2006, 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 861 600), di cui fissi pari a CHF

760 000 (l'anno prima assommò a CHF 770 000), mentre le spese forfetarie furono di CHF 90 400 (l'esercizio precedente di CHF 91 600). 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 forfetarie furono di CHF 30 000 (l'esercizio precedente di CHF 30 000).

L'indennità complessiva pagata ai membri della Direzione aziendale (compreso il presidente della Direzione aziendale) assommò a CHF 3 162 800 (l'anno prima a CHF 2 824 560), di cui somma fissa CHF 2 100 000 (l'anno prima CHF 2 100 000) per il salario base, componente salariale variabile CHF 1 062 800 (l'anno precedente di CHF 724 560). Furono inoltre pagate spese forfetarie pari a CHF 109 000 (l'esercizio precedente a CHF 109 000) e la somma unica depositata sull'aver della Cassa pensioni ammontò a CHF 225 000 (l'esercizio precedente fu di CHF 125 000).

L'indennità versata al presidente della Direzione aziendale ammontò a CHF 600 000 (esercizio precedente CHF 520 000), di cui CHF 400 000 (esercizio precedente CHF 400 000) di salario base, componente salariale variabile CHF 200 000 (esercizio precedente CHF 120 000). Furono inoltre pagate spese forfetarie pari a CHF 24 000 (esercizio precedente a CHF 24 000). Oltre alla somma annuale di CHF 25 000 (esercizio precedente CHF 25 000) è stata depositata sul suo avere della Cassa pensioni una somma straordinaria pari a CHF 75 000.

Indennità corrisposte agli ex membri di organi. Ai membri del Consiglio di Amministrazione viene consegnato, durante i quattro anni susseguenti alla loro partenza, un abbonamento generale di 1ª classe rilasciato dalle Imprese svizzere di trasporto.

Agli ex membri di organi non sono state corrisposte indennità nell'anno d'esercizio (esercizio precedente: zero).

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 consolidata 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, informazioni agli azionisti.

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

Finché sarà la Confederazione a possedere l'intero pacchetto azionario, il Consiglio federale assumerà le competenze che sono proprie dell'assemblea generale (art. 10 cpv. 2 LFFS). Dal canto suo, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'am-

biente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e il Dipartimento federale delle finanze (DFF) di esercitare i diritti spettanti agli azionisti. Tenuto conto di queste condizioni, non esistono norme specifiche in merito al cambiamento di controllo e provvedimenti di difesa (in particolare obbligo di presentare un'offerta e clausole sul cambiamento di controllo).

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 a favore dell'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 LFFS);
- rapporto di gestione, conto annuo e del Gruppo aziendale, utilizzazione dell'utile: approvazione rilasciata dal Consiglio federale (art. 17 cpv. 2 LFFS) e concessa dall'assemblea generale;
- nomina o non rielezione del Consiglio di Amministrazione;
- scarico al Consiglio di Amministrazione.

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 aziendale. Durante questi incontri 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.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

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 50 segg.). In virtù della legge sul controllo delle finanze, l'ufficio federale a ciò preposto ha il diritto di effettuare verifiche presso le FFS e in particolare di sorvegliare l'impiego dei mezzi finanziari. L'UFT, quale autorità di sorveglianza, si accerta che il conto annuo e il bilancio delle FFS siano conformi alla legislazione vigente per le ferrovie (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. Da quando la FFS SA è stata creata, ossia dal 1° gennaio 1999, questa funzione è svolta da Ernst & Young di Berna. Di norma, Ernst & Young funge da ufficio di revisione anche per le società affiliate del Gruppo. Il revisore preposto è dal 2001 responsabile per le FFS.

Onorario della revisione e ulteriori 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 stata effettuata una revisione della chiusura intermedia e altri compiti di verifica diretta. Nell'anno d'esercizio 2006 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 867 000 (esercizio precedente CHF 1 574 000). 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 176 000 (esercizio precedente CHF 1 087 000).

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 il 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 tra l'ufficio di revisione esterno e quello interno, proponendo eventualmente al Consiglio di Amministrazione, dopo essersi preoccupato di coordinare la faccenda con il DATEC e il DFF, ossia i dipartimenti gerenti, di indire un nuovo concorso per il conferimento del mandato di revisione.

Politica delle informazioni.

Il reporting delle FFS si basa sulla direttiva della Borsa svizzera concernente le informazioni sulla Corporate Governance. Non sono previste informazioni ad azionisti che non siano la Confederazione, la quale detiene il 100 per cento del capitale sociale.

Cronaca 2006.

Gennaio

20 gennaio — Le FFS e la Deutsche Bahn (DB) riuniscono le loro attività di marketing nel traffico viaggiatori transfrontaliero sotto il nome di «Rheinalp». La Germania rappresenta il mercato estero più importante per il traffico viaggiatori delle FFS.

26 gennaio — I due Cantoni del San Gottardo Uri e Ticino si incaricano insieme alle FFS della gestione di tutte le attività che si svolgeranno nel 2007 nell'ambito dei festeggiamenti per il 125° anniversario della linea del San Gottardo.

27 gennaio — Durante l'ultimo fine settimana di gennaio, le più abbondanti nevicate mai verificatesi negli ultimi 20 anni in Ticino e nell'Italia settentrionale causano il blocco del traffico ferroviario attraverso il San Gottardo e il Sempione, interrompendo il collegamento tra nord e sud.

Febbraio

5 febbraio — Basta l'andata per avere il ritorno: all'insegna di questo motto, le imprese dei trasporti pubblici lanciano su iniziativa delle FFS una giornata promozionale contro le elevate emissioni di polveri sottili nell'atmosfera. Per tutta la giornata di domenica, i viaggiatori con un biglietto di sola andata potranno utilizzare i mezzi pubblici usufruendo del servizio di andata e ritorno.

15 febbraio — Con una perizia della Fichtner Consulting und IT AG Stuttgart, le FFS concludono la revisione della panne di corrente del 22 giugno 2005. La «seconda opinione» conferma sostanzialmente i fatti appurati dallo studio interno delle FFS e propone ulteriori misure per il management dei rischi delle FFS.

24 febbraio — Il presidente della Direzione aziendale, Benedikt Weibel, annuncia il suo ritiro per la fine del 2006. Dopo 28 anni di attività con le FFS, 14 dei quali ai vertici dell'azienda, Weibel andrà infatti in pensione.

28 febbraio — Le FFS annunciano che in futuro acquisteranno esclusivamente legname proveniente da boschi gestiti in modo sostenibile ed ecologico. Ogni anno le FFS utilizzano per le traversine circa 10000 metri cubi di legname, il 70 per cento dei quali proviene da boschi locali.

Marzo

10 marzo — Il tribunale arbitrale paritetico si pronuncia sulla controversia inerente i salari: nel 2006 il personale delle FFS, oltre ad un premio unico di 1000 franchi, avrà diritto allo 0,8 o a CHF 17 mio della massa salariale per aumenti di stipendio individuali.

15 marzo — Nel corso del pomeriggio, una minaccia anonima di attentato dinamitardo a Zurigo Stadelhofen blocca per quasi tre ore il traffico della S-Bahn di Zurigo. Fino a tarda sera vengono sospese centinaia di corse.

17 marzo — A causa dell'enorme pressione della concorrenza e del calo della domanda di servizi di manutenzione, FFS Cargo ripositiona il settore Servizio Materiale rotabile. Entro la fine del 2008 dovranno essere soppressi circa 220 posti di lavoro, senza tuttavia operare alcun licenziamento. Lo stabilimento industriale di Bellinzona verrà potenziato. Nella sede di Bienne, FFS Cargo è alla ricerca di un partner industriale per la manutenzione delle locomotive di manovra, dei veicoli di servizio con motore diesel e dei carri cisterna.

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

20 marzo — Le FFS pubblicano il risultato di gestione 2005. Nonostante il crescente numero di passeggeri e un sensibile incremento delle prestazioni nel traffico merci, nel 2005 il Gruppo ha registrato una perdita di CHF 166,3 mio. Sul conto economico pesano gli accantonamenti per FFS Cargo e la Cassa pensioni, ingenti danni causati dal maltempo e la perdita operativa subita nel traffico merci. Il 2005 verrà inoltre ricordato nella storia delle FFS come un anno difficile caratterizzato da grandi guasti d'esercizio.

28 marzo — Nelle prime ore del mattino, una frana tra Wynigen e Riedtwil seppellisce sia la strada che il tracciato ferroviario. Un treno IR che viaggia da Zurigo a Berna incappa nella frana, il veicolo di comando svia con un asse. Non si registrano feriti.

31 marzo — Data la mancata disponibilità dei sindacati a trattare, le FFS disdicono i contratti collettivi di lavoro (CCL) delle FFS e di FFS Cargo. Le FFS intendono negoziare nuovi CCL che prevedano condizioni lavorative in linea con quelle normalmente in uso nel settore, in modo tale da potersi confrontare ad armi pari con la concorrenza in futuro e risultare competitive pur conservando la loro attrattiva come datore di lavoro socialmente responsabile.

Aprile

4 aprile — Le imprese ferroviarie di trasporto merci FFS Cargo, B-Cargo (Belgio), SNCF Fret (Francia) e CFL (Lussemburgo) annunciano la fondazione della società di cooperazione Sibelit. Questa si prefigge l'obiettivo di migliorare la qualità del prodotto sull'asse Anversa-Basilea-Milano e di guadagnare maggiori quote di mercato per la ferrovia.

11 aprile — Alla conferenza di presentazione del bilancio a Zurigo, le FFS si mostrano soddisfatte delle prestazioni di trasporto del 2005: le FFS non avevano mai registrato in passato un tale numero di passeggeri e FFS Cargo non aveva mai gestito altrettante tonnellate-chilometro. Il risultato finanziario del Gruppo, con una perdita di CHF 166,3 mio, viene definito dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Thierry Lalive d'Épinay «estremamente insoddisfacente».

12 aprile — Appena prima delle ore 20, un guasto tecnico e un principio d'incendio bloccano un treno ad assetto variabile Cisalpino Zurigo-Milano in transito nella galleria di base dello Zimmerberg. I circa 120 passeggeri devono essere evacuati attraverso le uscite di sicurezza della galleria. L'incidente apre un dibattito pubblico sulla sicurezza e la qualità dei treni Pendolino.

27 aprile — FFS Cargo annuncia un ampliamento dell'offerta in Germania e in Italia. FFS Cargo si posiziona così come alternativa flessibile, affidabile e di alta qualità nel traffico merci su rotaia liberalizzato.

28 aprile — FFS Immobili lancia il progetto «Stazione e altro» a Neuchâtel. L'iniziativa coinvolge in totale 23 grandi stazioni, dove si assisterà ad un ampliamento dei servizi e dell'offerta.

28 aprile — Nelle prime ore del mattino, nella stazione di Thun un treno loc. BLS entra in collisione con una composizione ICE. Otto persone, tra le quali il macchinista ICE, riportano lievi ferite. La tratta ferroviaria Thun-Spiez viene interrotta per tutta la giornata per consentire le operazioni di salvataggio.

Maggio

3 maggio — Le FFS illustrano le fasi di ampliamento dell'offerta che verranno introdotte nell'orario tra il 2007 e il 2009. L'apertura della galleria di base del Lötschberg e le ulteriori fasi di ampliamento assicureranno un'offerta più ricca e tempi di viaggio più ridotti.

18 maggio — La Fondazione Natura & Economia attribuisce il label di qualità «Parco naturale» all'area dei binari tra Zurigo HB e Zurigo Altstetten. In questo modo, la fondazione esprime il suo apprezzamento alle FFS per l'impegno volto a conservare la struttura naturale della zona, dove specie rare di animali hanno trovato il loro habitat ideale.

20 maggio — Oltre 30 000 appassionati delle ferrovie insieme alle loro famiglie festeggiano la galleria del Sempione partecipando alla grande festa per il 100° anniversario di quella che era un tempo la galleria ferroviaria più lunga del mondo.

29 maggio — FFS Cargo introduce la nuova rete operativa per il traffico a carri completi in Svizzera. La rete è finalizzata in particolare a soddisfare le esigenze delle imprese committenti e comprende 323 recapiti di consegna. Oltre a ciò, verranno offerte anche 200 soluzioni di trasporto individuali per i clienti non compresi nella rete di base. Il traffico a carri completi in Svizzera poggerà così su una nuova base e acquisirà maggiore competitività.

31 maggio — Le FFS e la Südostbahn stilano un accordo quadro volto a semplificare la definizione dei confini di proprietà presso le stazioni e le linee nella Svizzera orientale al 10 dicembre.

Giugno

10 giugno — Le FFS mettono in servizio i primi elettrotreni a due piani per la S-Bahn di Zurigo.

17 giugno — I rappresentanti delle FFS, delle città e dei Comuni festeggiano il 150° anniversario della tratta Aarau-Olten-Emmenbrücke con un treno a vapore storico. Ad Olten, l'anniversario della ferrovia sarà accompagnato fino alla fine dell'anno da numerosi eventi.

23 giugno — Il Consiglio di Amministrazione delle FFS nomina Andreas Meyer nuovo CEO della FFS SA. Il 45enne giurista basilese, che assumerà la carica dal 1° gennaio 2007, è Presidente della direzione della DB Stadtverkehr GmbH, membro della Direzione della DB Personenverkehr GmbH e membro dell'Executive Board della Deutsche Bahn AG.

Luglio

2 luglio — Sulla nuova tratta Mattstetten–Rothrist entra regolarmente in servizio il nuovo sistema europeo di protezione dei treni ETCS messo in atto dalle FFS. Tutti i treni a partire dalle ore 22.30 viaggeranno in base al nuovo sistema. Successivamente il servizio verrà ampliato per gradi.

24 luglio — Presso le stazioni di Zurigo HB e Zugo, le FFS sperimentano nuovi monitor che mostrano l'effettiva situazione della circolazione, con le eventuali perturbazioni e le possibilità alternative di viaggio. La prova di funzionamento ha esito positivo, così che alla fine dell'anno altre stazioni delle FFS verranno attrezzate con i nuovi dispositivi.

Agosto

3 agosto — Per la prima volta, oltre 300 000 persone possiedono un abbonamento generale.

25 agosto — Le FFS decidono la nuova struttura per il coordinamento dell'esercizio ferroviario fino all'anno 2015: nei prossimi anni, questa riunirà la gestione e il controllo operativo dell'esercizio ferroviario della Svizzera tedesca in due centrali d'esercizio situate ad Olten e a Zurigo. I costi d'investimento ammontano a CHF 160 mio. Una terza centrale d'esercizio per la Svizzera orientale è in via di creazione a Losanna, mentre la quarta è entrata in servizio in Ticino nel 2003.

29 agosto — Il risultato del primo semestre 2006 della FFS SA evidenzia un incremento delle prestazioni di trasporto del 3,8 per cento rispetto all'anno precedente. I viaggiatori-chilometro percorsi aumentano così a 7018 mio rispetto all'anno precedente, mentre le tonnellate-chilometro salgono a 6026 mio. I redditi da traffico passano così a CHF 1604,1 mio, con un incremento totale del 3,5 per cento. Il risultato ottenuto dal Gruppo nel primo semestre è migliorato di CHF 30 mio, attestandosi così a CHF 59,4 mio.

Settembre

1° settembre — La Difesa dell'impresa FFS prende il via nella sua nuova organizzazione professionale BW 21. A bordo dei 15 treni di spegnimento e salvataggio opereranno ora anche forze d'intervento dei corpi specializzati dei pompieri e dei punti di appoggio locali. I tempi di intervento si ridurranno quindi in misura sostanziale.

18 settembre — FFS Cargo acquista 150 carri a pareti scorrevoli a quattro assi e li integra nel pool di carri della Transwaggon (TWA). In questo modo, i clienti di FFS Cargo hanno accesso ai circa 5000 carri a pareti scorrevoli dell'intero parco veicoli TWA, caratterizzati da diverse specifiche tecniche.

20 settembre — Il treno-scuola delle FFS fa tappa a Morges (VD), dove viene visitato dalla 2000a classe scolastica. Dal momento del lancio della campagna «Sicuro, corretto», avvenuto nel 2003, sono così oltre 40 000 gli scolari che hanno appreso con dimostrazioni pratiche il giusto comportamento da osservare nelle stazioni e nei treni.

24 settembre — Chiamati ad esprimersi sul piano architettonico «Stadtraum HB Zürich», le cittadine e i cittadini di Zurigo approvano i progetti della Posta e delle FFS, volti a valorizzare il territorio nella zona della Sihlpost trasformandolo in uno spazio piacevole in cui vivere e lavorare.

Ottobre

10 ottobre — FFS Cargo amplia il raggio d'azione internazionale nel traffico combinato. L'impresa è ora responsabile dei treni container sulla tratta Lubecca–Novara per la Hupac AG. Per la tratta Anversa–Padova, FFS Cargo viaggia per la prima volta sul Brennero come vettore contrattuale. L'impresa ferroviaria B Cargo, la Wiener Lokalbahn e Trenitalia viaggiano per conto di FFS Cargo come trasportatore incaricato.

17 ottobre — Le FFS informano la Confederazione in merito al loro contributo al risanamento della Cassa pensioni: le FFS intendono risanare in modo duraturo la quota di assicurati attivi della Cassa pensioni e le accordano così un prestito di circa CHF 1,5 mia.

18 ottobre — Le FFS danno il via ai festeggiamenti per l'anniversario del San Gottardo del 2007 inaugurando in collaborazione con i Cantoni Uri e Ticino la «Stazione ferroviaria autostradale Gottardo» ad Erstfeld.

27 ottobre — Nei pressi del portale della galleria di Leuk (VS), le FFS installano per la prima volta speciali traversine ferroviarie antivibranti su una sezione della tratta.

30 ottobre — Il nuovo portale di viaggio www.ffi.ch/travel va online.

Novembre

8 novembre — Il Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni indica le FFS come futuro gestore dell'asse del San Gottardo della nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA).

02	Prefazione
06	Ferrovia del San Gottardo
08	Traffico viaggiatori
14	Traffico merci
20	Infrastruttura
26	Immobili
32	Impressioni nord/Sud
46	Strategia/Ragg. degli obiettivi
50	Poteri pubblici
52	Cassa pensioni
54	Personale/Ambito sociale
58	Ambiente/Sviluppo durevole
60	Sicurezza
63	Management dei rischi
64	Corporate Governance
75	Cronaca
79	Rapporto finanziario

9 novembre — Securitrans festeggia il suo quinto anniversario. La società affiliata delle FFS e di Securitas opera nel settore dei trasporti pubblici offrendo servizi di polizia ferroviaria, di protezione dei fabbricati e di protezione dei cantieri.

14 novembre — FFS SA approva il progetto Vera: entro la fine del 2007 verranno così tagliati circa cento posti di lavoro nell'ambito delle funzioni amministrative. Anche le spese materiali di gestione verranno così sensibilmente ridotte.

29 novembre — Le FFS aprono il loro terzo punto vendita all'interno di un centro commerciale nello Shoppyländli di Schönbühl.

30 novembre — Il Cantone di Zurigo e le FFS inaugurano il nuovo doppio binario tra Bubikon e Rüti che permetterà l'applicazione della cadenza ogni quarto d'ora tra Zurigo e Rapperswil via Uster.

Dicembre

9 dicembre — Grazie ai lavori di ristrutturazione durati un anno, il nuovo terzo binario posato a Sursee permette ora ai treni della S-Bahn di viaggiare con cadenza semioraria tra Lucerna e Sursee.

10 dicembre — Il cambiamento d'orario migliora in misura sostanziale l'offerta dei viaggi ferroviari internazionali verso la Germania e l'Italia. I pendolari potranno inoltre usufruire di numerosi ampliamenti dell'offerta nel traffico regionale.

15 dicembre — Le FFS e i sindacati raggiungono un'intesa sui nuovi contratti collettivi di lavoro delle FFS e di FFS Cargo, che avranno una validità di 4 anni. Dal 1° gennaio 2007 la durata settimanale del lavoro sarà di 41 ore, a fronte delle quali i collaboratori riceveranno un aumento di stipendio dell'1,5 per cento e un giorno di vacanza in più. La protezione dal licenziamento verrà mantenuta senza variazioni.

15 dicembre — Le FFS vendono la loro partecipazione nella Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft SBS (97,5 per cento) a IG-Bodensee e Walter Klaus, che garantiscono una continuità duratura della gestione di SBS e gestiscono già la flotta austriaca del lago di Costanza.

19 dicembre — Le FFS inaugurano una nuova sala d'attesa nella stazione di Berna che servirà come futuro modello per tutte e sette le stazioni RailCity.

22 dicembre — L'ufficio federale dei trasporti comunica alla FFS SA l'approvazione dei piani per la costruzione del passante Altstetten–Zurigo HB–Oerlikon. Questa soluzione permetterà di risolvere in modo duraturo il problema del congestionamento del nodo di Zurigo, oltre ad ottenere un potenziamento di capacità per il traffico della S-Bahn e a lunga percorrenza in direzione Zurigo nord, Sciaffusa e Svizzera orientale.

28 dicembre — Il Presidente del Consiglio di Amministrazione Therry Lalive d'Épinay e Benedikt Weibel ricevono simbolicamente a Basilea il nuovo CEO delle FFS Andreas Meyer. Dopo 28 anni di attività in seno alle FFS, alla fine dell'anno Benedikt Weibel rinuncerà al suo incarico di Presidente della Direzione delle FFS e lascerà l'azienda.

Rapporto finanziario.

Rapporto del Gruppo FFS

Rapporto finanziario sulla gestione	80
Il Gruppo FFS chiude l'esercizio 2006 con un utile di CHF 259,4 mio. Al risultato annuo hanno concorso in positivo la buona situazione congiunturale e la propensione al consumo.	
Conto economico del Gruppo	89
Bilancio del Gruppo	90
Conto del Gruppo per il flusso dei fondi	92
Certificazione del capitale proprio	93
Allegato al conto del Gruppo	94
Note sul conto del Gruppo	97
Informazione sui segmenti: Traffico viaggiatori, Traffico merci, Infrastruttura, Immobili, Settori centrali	114
Elenco delle partecipazioni	120
Rapporto dei revisori del Gruppo	122

FFS SA

Conto economico	123
Bilancio	124
Allegato al conto annuale	126
Proposta del Consiglio di amministrazione concernente l'utilizzo dell'utile di bilancio	134
Rapporto dell'ufficio di revisione	135

Rapporto finanziario sulla gestione.

Il Gruppo FFS chiude l'esercizio 2006 con un utile di CHF 259,4 mio. Al risultato annuo hanno concorso in positivo la buona situazione congiunturale e la propensione al consumo. Sono stati registrati incrementi di traffico sia nel traffico viaggiatori che in quello merci. Di questa crescita hanno beneficiato sia Infrastruttura che le attività complementari come RailCity. Un notevole miglioramento del risultato è inoltre da ricondurre anche allo scioglimento di accantonamenti non più vincolati e di fondi imposte e tasse. Il deficit di copertura della Cassa pensioni FFS ha avuto come conseguenza un aumento dell'obbligo previdenziale e una riduzione del capitale proprio di circa CHF 3 mia.

Il 1° gennaio 2006 è entrata in vigore la raccomandazione professionale riveduta Swiss GAAP RPC 16. Con la prima applicazione di questa raccomandazione professionale in base al metodo statico, è stato necessario contabilizzare apertamente la differenza tra l'obbligo previdenziale calcolato e l'accantonamento esistente nel conto del Gruppo tramite il capitale proprio. Di conseguenza, al 1° gennaio 2006 il capitale proprio si è ridotto di circa CHF 3 mia.

Nell'anno di riferimento è stato possibile sciogliere gli accantonamenti non più vincolati per ristrutturazioni, risanamenti del parco veicoli e rischi aziendali e processuali nonché fondi imposte e tasse per un ammontare di CHF 131,0 mio, il che, insieme all'attività operativa positiva, ha generato un utile del Gruppo di CHF 259,4 mio. La perdita di CHF 166,3 mio registrata nell'esercizio precedente era caratterizzata dagli accantonamenti per ristrutturazione, dai costi elevati dovuti ai danni provocati dal maltempo e dall'aumento degli accantonamenti per le esigenze della Cassa pensioni secondo la precedente normativa RPC 16.

Ecco come figura il risultato consolidato per segmenti:

Risultato consolidato per segmenti

Milioni di CHF	2006	2005	Variazione
Traffico viaggiatori	193,7	78,6	115,1
Traffico merci	-37,3	-165,7	128,4
Infrastruttura	91,8	17,4	74,4
Immobili	27,8	21,0	6,8
Settori centrali	-20,5	-123,2	102,7
Eliminazioni Intercompany	4,0	5,6	-1,6
Utile/perdita del Gruppo	259,4	-166,3	425,7

Il Traffico viaggiatori ha più che raddoppiato il risultato rispetto all'esercizio precedente. L'aumento è dovuto in misura predominante ai maggiori redditi generati dal traffico viaggiatori per il crescente utilizzo dell'offerta di Ferrovia 2000, che è stata notevolmente allargata, e ai traffici transfrontalieri. L'incremento di prestazioni fa lievitare le spese di manutenzione a causa del maggior sfruttamento. Lo scioglimento degli accantonamenti non più necessari per l'esercizio ha avuto un effetto positivo sul risultato del Traffico viaggiatori.

Il Traffico merci ha migliorato il proprio risultato di CHF 128,4 mio. Il risultato dell'esercizio precedente era tuttavia stato gravato per un totale di CHF 110 mio da elevati accantonamenti per interventi di ristrutturazione nel traffico a carri completi e dal risanamento dei siti contaminati antecedenti all'epoca della riforma ferroviaria. I costi per gli interventi di ristrutturazione nel traffico a carri completi sono stati inferiori al previsto. Gran parte degli accantonamenti effettuati è quindi stata sciolta in corso d'anno. Per contro, per il riposizionamento del settore Servizio Materiale rotabile è stato necessario effettuare accantonamenti di pari entità. Nel complesso queste circostanze non hanno praticamente influito sul risultato. Nell'anno di riferimento è stato ancora possibile incrementare sensibilmente le prestazioni di trasporto (+7,5 percento). I redditi del Traffico merci, invece, non sono cresciuti nella stessa misura a causa della maggior lunghezza delle tratte percorse, della continua situazione concorrenziale e della conseguente pressione sui prezzi (+1,6 percento). Gli interventi previsti dai programmi di ristrutturazione e l'ambiente congiunturale positivo hanno concorso a far migliorare il risultato operativo.

FFS Infrastruttura è riuscita nuovamente a vendere più tracce a terzi. Con interventi mirati è stato possibile aumentare ulteriormente la disponibilità della rete ferroviaria FFS e questo si è riflesso nei tassi di puntualità. Effetto positivo sul risultato hanno avuto le misure di miglioramento dell'efficienza e la riduzione degli investimenti. In seguito agli accertamenti fiscali definitivi è stato possibile sciogliere parte dei fondi imposte e tasse costituiti nell'esercizio 2003 in conformità alla sentenza del Tribunale federale concernente l'obbligo fiscale in relazione agli immobili non necessari per l'esercizio.

FFS Immobili ha migliorato il risultato di CHF 6,8 mio, nonostante l'incremento del pagamento compensativo a FFS Infrastruttura e minori vendite di impianti. Positivo è stato anche l'andamento del fatturato delle sette stazioni RailCity, che hanno concorso a far salire i redditi locativi legati al fatturato. Nell'anno di riferimento è stato conteggiato, per FFS Immobili, un grande volume di progetti di investimento. La percentuale effettivamente attivabile è stata maggiore di quanto in precedenza forfetariamente previsto, il che ha avuto ulteriori effetti positivi sul risultato.

Nei Settori centrali il notevole miglioramento del risultato è dovuto in particolare all'omissione del contributo di assegnazione all'accantonamento per la previdenza del personale secondo RPC 16. Con la prima applicazione della riveduta raccomandazione professionale RPC 16, è stato necessario contabilizzare l'aumento dei passivi degli istituti di previdenza di circa CHF 3 mia tramite il capitale proprio. Nell'esercizio precedente l'accantonamento RPC 16 era stato alimentato con CHF 94 mio a carico del conto economico. Dal 1° gennaio 2006 il finanziamento del progetto «Chance» (NOA: Nuovo orientamento e attività professionale) è sostenuto dai singoli segmenti e iscritto nelle spese per il personale.

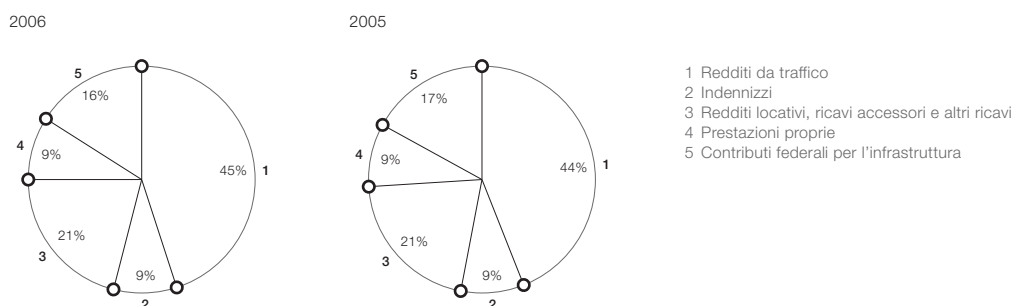
Valori principali del conto economico

Millioni di CHF	2006	2005	Variazione
Reddito di esercizio	7 216,8	7 087,8	129,0
Spese di esercizio	6 922,2	7 107,0	-184,8
Risultato di esercizio prima della Previdenza per il personale RPC 16	294,6	-19,2	313,8
Risultato di esercizio dopo la Previdenza per il personale RPC 16	294,6	-113,2	407,8
EBIT	343,8	-79,2	423,0
Utile/perdita prima delle imposte	262,9	-156,2	419,1
Utile/perdita del Gruppo	259,4	-166,3	425,7

Reddito di esercizio.

Rispetto all'esercizio precedente il reddito di esercizio è passato a CHF 7216,8 mio, con un incremento di CHF 129,0 mio. L'aumento è dovuto in misura sostanziale ai maggiori redditi da traffico, pari a CHF 108,0 mio. I redditi locativi, i ricavi complementari e gli altri ricavi sono aumentati di CHF 29,1 mio, le prestazioni proprie di CHF 10,3 mio. Per contro, le prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato hanno registrato un calo di CHF 4,3 mio e la diminuzione del reddito un aumento di CHF 14,3 mio.

Struttura del reddito di esercizio



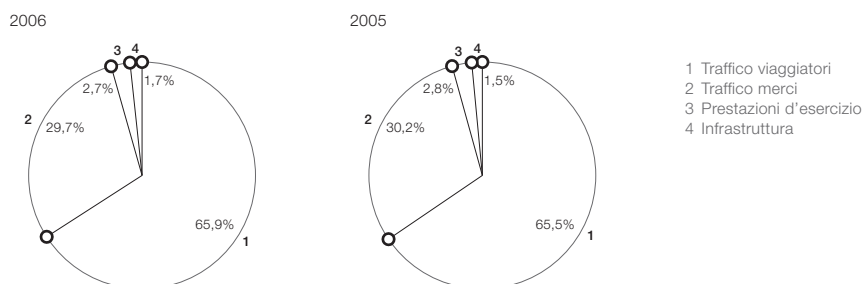
Andamento dei redditi da traffico

Milioni di CHF	2006	2005	Variazione
Traffico viaggiatori	2 159,7	2 076,2	83,5
Traffico merci	972,7	957,2	15,5
Prestazioni d'esercizio	89,2	89,1	0,1
Infrastruttura	57,2	48,3	8,9
Redditi da traffico	3 278,8	3 170,8	108,0

I redditi da traffico consolidati hanno continuato ad aumentare nell'esercizio 2006 (+3,4 per cento). La massima crescita percentuale è stata registrata dall'utilizzo dell'infrastruttura, con il 18,5 per cento per l'incremento della vendita di tracce a terzi, seguito dai redditi del traffico viaggiatori (+4,0 per cento).

Rispetto all'esercizio precedente la composizione dei redditi da traffico suddivisi per tipi di traffico presenta solo variazioni irrisorie. La percentuale dei redditi generati dal traffico viaggiatori è aumentata leggermente passando al 65,9 per cento (esercizio precedente: 65,5 per cento).

Struttura dei redditi da traffico



Reddito del traffico viaggiatori. Nell'anno in esame il reddito del traffico viaggiatori è aumentato del 4,0 per cento, ovvero di CHF 83,5 mio. L'aumento è dovuto sostanzialmente alla maggiore offerta di Ferrovia 2000, che ha generato una crescita degli abbonamenti generali, delle carte giornaliere e per il tempo libero e dei biglietti a tariffa normale. Ulteriori incrementi sono stati registrati grazie alla crescita dei trasporti transfrontalieri Cisalpino (Svizzera-Italia) e Lyria (traffico di cooperazione TGV Svizzera-Parigi), all'espansione dell'offerta e all'aggiunta di ulteriori linee nel traffico regionale.

Reddito del traffico merci. Nel traffico merci sono stati registrati forti incrementi di traffico sia nei trasporti nazionali che in quelli internazionali. Nel 2006 FFS Cargo ha approfittato del buon andamento congiunturale in Svizzera e della forte espansione delle prestazioni sull'asse nord-sud. Con un incremento delle prestazioni di traffico passate a 12,34 mia di tonnellate-chilometro nette (+7,5 per cento), il reddito del traffico merci è risultato minore con un aumento dell'1,6 per cento, in modo particolare a causa delle maggiori distanze e della perdurante situazione concorrenziale con la corrispondente pressione sui prezzi.

Reddito da prestazioni di esercizio. In corso d'anno i redditi delle prestazioni di esercizio sono rimasti invariati al livello dell'esercizio precedente. Le prestazioni d'esercizio comprendono, tra l'altro, servizi di macchinista, manovra e distribuzione oltre all'accompagnamento dei treni e alla polizia ferroviaria.

Reddito da utilizzo di infrastrutture. La domanda di tracce è tornata a salire nel 2006. Il miglioramento dell'ambiente congiunturale ha causato nel traffico merci un aumento dell'utilizzo di infrastrutture da parte di terzi grazie all'Open Access.

Prestazioni dei poteri pubblici.

Le prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato sono calate di CHF 4,3 mio nell'anno di riferimento, scendendo a CHF 1842,7 mio. Questo leggero calo è dovuto ad andamenti contrastanti negli indennizzi e nei contributi federali per l'infrastruttura.

Gli indennizzi registrano in generale un calo di CHF 16,4 mio. Il taglio determinante delle sovvenzioni, ridotte di CHF 30,9 mio, ha interessato le sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario per il traffico merci. Per contro, gli indennizzi per il traffico viaggiatori regionale sono aumentati di CHF 11,8 mio. All'incremento hanno concorso in larga misura l'espansione dell'offerta sulla rete attuale e la gestione di ulteriori linee all'estero. A causa dell'aumento degli ammortamenti sugli impianti infrastrutturali, conformemente al limite di spesa del periodo di prestazioni corrente 2003–2006, i contributi federali per l'infrastruttura sono stati aumentati di CHF 12,1 mio.

Le prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato sono così costituite:

Milioni di CHF	2006	2005	Variazione
Indennizzi traffico viaggiatori regionale			
Confederazione	337,0	336,9	0,1
Cantoni	187,3	181,1	6,2
Contributi di terzi	27,8	22,3	5,5
Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale	552,1	540,3	11,8
Sovvenzioni a Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci			
per traffico combinato	46,8	43,5	3,3
per altro traffico merci	18,6	52,7	-34,1
Totale Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario	65,4	96,3	-30,9
Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato	13,8	11,1	2,7
Totale Indennizzi	631,3	647,7	-16,4
Ammortamento per l'infrastruttura	855,5	844,2	11,3
Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura	355,9	355,1	0,8
Contributi federali per l'infrastruttura	1 211,4	1 199,3	12,1
Totale Prestazioni dei poteri pubblici nel conto economico	1 842,7	1 847,0	-4,3

Le prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato concorrono alla formazione del reddito di esercizio con una quota del 25,5 per cento (esercizio precedente: 26,1 per cento).

Per finanziare gli investimenti per l'espansione dell'infrastruttura e i grandi progetti ferroviari, i poteri pubblici hanno versato complessivamente CHF 347,7 mio.

Indennizzi.

Per le prestazioni senza copertura finanziaria richieste dai poteri pubblici le FFS vengono risarcite con indennizzi. Nell'esercizio 2006 gli indennizzi sono scesi a CHF 631,3 mio (CHF -16,4 mio).

Andamento in dettaglio:

Indennizzi traffico viaggiatori regionale. Rispetto all'esercizio precedente, gli indennizzi per il traffico viaggiatori regionale sono aumentati di CHF 11,8 mio, giungendo a CHF 552,1 mio. Di essi CHF 25,0 mio sono stati versati quali indennizzi per l'infrastruttura alle società affiliate nell'ambito del traffico regionale. Gli indennizzi per il traffico sono aumentati di CHF 12,2 mio passando a CHF 527,1 mio. L'aumento è dovuto in particolare all'espansione dell'offerta da parte della società affiliata Turbo AG e da parte della SBB GmbH.

Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario. Con le sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario si vuole incentivare il trasferimento dei trasporti di merci dalla strada alla rotaia. Le sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario erogate a FFS Infrastruttura, pari a CHF 65,4 mio, sono diminuite di CHF 39,9 mio rispetto all'esercizio precedente e hanno generato un aumento dei prezzi delle tracce per il traffico merci. Le sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario non vanno solo a beneficio di FFS Cargo, ma anche ad altre imprese di trasporto ferroviario (ITF), che acquistano prestazioni da FFS Infrastruttura. Dei CHF 65,4 mio di sovvenzioni complessivamente accordate sui prezzi delle tracce d'orario, CHF 19,2 mio ovvero il 29,3 per cento sono spettati ad altre ITF. FFS Cargo ha invece ricevuto circa CHF 27 mio in meno di sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario rispetto all'esercizio precedente.

Indennizzi a Cargo per traffico combinato. Gli indennizzi diretti a FFS Cargo per il traffico combinato sono stati nel 2006 leggermente superiori a causa dell'aumento delle prestazioni. Dal conteggio per l'esercizio 2005 sono stati accordati altri CHF 1,5 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 federali per l'infrastruttura sono aumentati di CHF 12,1 mio rispetto all'esercizio precedente. Il contributo per gli ammortamenti versato a FFS Infrastruttura è aumentato di CHF 11,3 mio a causa della maggior consistenza degli impianti (Ferrovia 2000). Il contributo per l'esercizio versato a FFS Infrastruttura è rimasto praticamente allo stesso livello dell'esercizio precedente (CHF +0,8 mio).

Spese di esercizio.

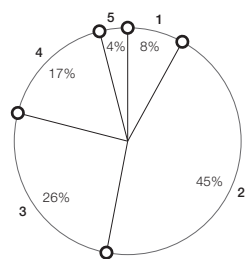
Nell'anno di riferimento le spese di esercizio sono diminuite di CHF 184,8 mio ovvero del 2,6 percento, scendendo a CHF 6922,2 mio. Questo calo è dovuto, da una parte, allo scioglimento di accantonamenti non più vincolati per provvedimenti di ristrutturazione, risanamenti del parco veicoli e rischi aziendali e processuali nonché di fondi imposte e tasse pari a CHF 131 mio e, dall'altra, al calo delle spese per il personale.

Rispetto all'esercizio precedente le spese per il personale sono retrocesse di CHF 69,4 mio. Nell'esercizio precedente questa voce ha risentito negativamente in misura di CHF 105,1 mio a causa degli accantonamenti necessari per interventi di ristrutturazione e dei deficit di copertura delle Casse pensioni presso società affiliate. Nell'anno di riferimento, invece, sono stati sciolti accantonamenti per CHF 48,7 mio netti. Inoltre, a partire dal 2006 le spese per il progetto «Chance» (CHF 44,0 mio) vengono riportate nelle spese per il personale. 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. Rettificate dei summenzionati effetti, le spese per il personale sono aumentate di CHF 40,4 mio rispetto all'esercizio precedente. L'organico medio, con 27 933 posti a tempo pieno, è risultato di 397 posti in meno rispetto all'esercizio precedente (28 330 posti a tempo pieno). Il calo è da ricondurre, da una parte, ai programmi di ristrutturazione messi in atto nel traffico merci e nel traffico viaggiatori e, dall'altra, a un gran numero di pensionamenti registrato a fine 2006 in seguito alla decisione della Cassa pensioni FFS di passare dal primato delle prestazioni al primato dei contributi (come misura di risanamento della Cassa pensioni).

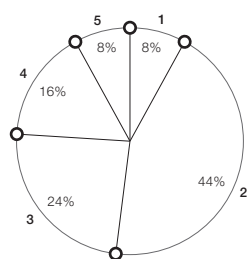
A far data dal 1° agosto 2006 è stato introdotto un nuovo processo per la gestione finanziaria dei progetti e degli impianti in costruzione. Gli investimenti non attivabili iscritti nel conto annuale al 31 dicembre 2006, pari a CHF 283,2 mio (esercizio precedente: CHF 572,7 mio), comprendono nell'anno di riferimento solo 7 mesi e non sono quindi confrontabili con l'esercizio precedente. Dalla data di conversione gli investimenti non attivabili vengono iscritti, secondo la tipologia di spesa, nelle voci «Spese per il materiale» e «Altre spese d'esercizio» oppure come riduzione delle prestazioni proprie. Il nuovo processo ha portato al tempo stesso allo scioglimento della rettifica di valore forfaitaria sugli impianti in costruzione in vista di una valutazione individuale dei progetti di investimento. In seguito alla rivalutazione degli impianti in costruzione, pari a circa CHF 4,9 mia lordi, si è avuto un effetto positivo di soli CHF 21,0 mio.

Valori principali delle spese di esercizio

2006



2005



- 1 Spese per il materiale
- 2 Spese per il personale
- 3 Altre spese d'esercizio
- 4 Ammortamenti
- 5 Investimenti non attivabili

Bilancio.

Valori principali del bilancio

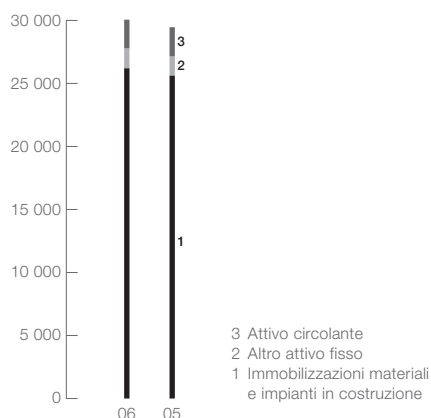
Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Attivo circolante	2 277,9	2 292,3	-14,4
<i>di cui Liquidità</i>	717,2	862,4	-145,2
Attivo fisso	27 790,0	27 148,8	641,2
<i>di cui Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione</i>	26 210,5	25 601,1	609,4
Totale Attivi	30 067,9	29 441,1	626,8
Debiti finanziari	13 873,9	13 431,9	442,0
Altri debiti	7 307,9	4 399,6	2 908,3
Capitale proprio	8 886,1	11 609,6	-2 723,5
Totale Passivi	30 067,9	29 441,1	626,8

Nell'anno di riferimento il totale di bilancio è aumentato di CHF 626,8 mio e per la prima volta ha superato la soglia dei 30 mia. All'aumento del totale di bilancio hanno concorso gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immobilizzazioni materiali in costruzione, pari a CHF 609,4 mio. Per contropartita, i debiti finanziari sono aumentati di CHF 442,0 mio, di cui CHF 347,7 mio dovuti all'aumento dei debiti verso la Confederazione.

L'applicazione della riveduta raccomandazione professionale RPC 16 ha generato, sul versante dei passivi, una modifica notevole nella struttura del bilancio. La registrazione della differenza (CHF 3,0 mia) dell'obbligo economico verso gli istituti previdenziali dedotti gli accantonamenti disponibili tramite il capitale proprio ha generato un aumento degli altri debiti e una riduzione del capitale proprio. La quota di capitale proprio è così diminuita di circa 10 punti percentuali, scendendo al 29,6 percento (esercizio precedente: 39,4 percento).

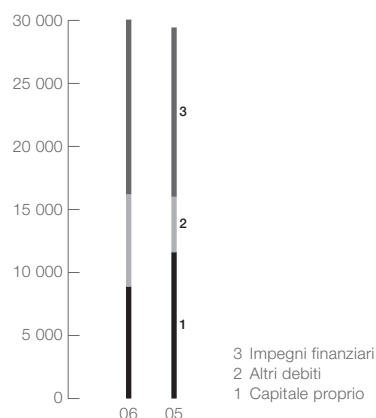
Attivi

Milioni di CHF



Passivi

Milioni di CHF



Origine della liquidità

Milioni di CHF	2006	2005
Cash-flow	1 193,8	964,6
Flusso dei fondi risultante da attività commerciale	963,5	982,8
Flusso dei fondi risultante da attività d'investimento	-1 464,6	-1 582,1
Flusso dei fondi risultante da attività di finanziamento	355,4	656,2
Variazione complessiva fondi	-145,7	56,8

Nell'anno di riferimento il cash-flow è aumentato di CHF 229,2 mio, ovvero del 23,8 per cento. Tenuto conto delle variazioni del capitale circolante che hanno effetto sulla liquidità, si ha rispetto all'esercizio precedente un flusso dei fondi risultante da attività commerciale leggermente inferiore, pari a CHF 963,5 mio. Per gli investimenti sono stati impiegati CHF 117,5 mio di liquidi in meno. Da queste operazioni risulta un deflusso di cassa totale di CHF 501,1 mio, coperto solo in parte con l'assunzione di nuova liquidità (CHF 355,4 mio). La liquidità si è così ridotta di CHF 145,7 mio.

Indebitamento netto

Milioni di CHF	2006	2005
Debiti finanziari a breve termine	136,4	236,1
Debiti finanziari a lungo termine	5 427,6	5 240,1
Altri debiti a lungo termine	12 770,0	8 091,3
<i>di cui verso terzi</i>	<i>224,3</i>	<i>213,2</i>
<i>di cui verso la Confederazione</i>	<i>8 225,8</i>	<i>7 878,1</i>
<i>di cui Passivi degli istituti di previdenza RPC 16</i>	<i>4 319,9</i>	<i>0,0</i>
<i>./. ratei e risconti a lungo termine</i>	<i>-140,1</i>	<i>-135,6</i>
<i>./. Passivi degli istituti di previdenza RPC 16</i>	<i>-4 319,9</i>	<i>0,0</i>
Totale debiti finanziari	13 873,9	13 431,9
<i>./. Liquidità e titoli</i>	<i>-1 364,0</i>	<i>-1 499,6</i>
Indebitamento netto	12 509,9	11 932,3
Incremento Indebitamento netto	577,6	681,5
Variazione degli impegni verso la Confederazione	347,7	374,6
Incremento Indebitamento netto senza Confederazione	229,9	306,9

Nell'anno d'esercizio l'indebitamento netto è aumentato di altri CHF 577,6 mio. Dedotta la variazione dei debiti verso la Confederazione pari a CHF 347,7 mio, dai fondi reperiti presso la Confederazione per il finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura e la copertura del fabbisogno di base, si ha un aumento dell'indebitamento netto verso terzi di CHF 229,9 mio, dovuto sostanzialmente al taglio di liquidità e a un aumento dei debiti verso banche.

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni di CHF	Nota	2006	2005
Reddito di esercizio			
Redditi da traffico	1	3 278,8	3 170,8
Indennizzi	2	631,3	647,7
Redditi locativi immobili	3	317,4	308,6
Ricavi complementari	4	1 190,3	1 184,6
Altri ricavi	5	31,7	17,0
Prestazioni proprie	6	684,2	673,9
Contributi federali per l'infrastruttura	7	1 211,4	1 199,3
Diminuzione del reddito	8	-128,4	-114,1
Totale Reddito di esercizio		7 216,8	7 087,8
Spese di esercizio			
Spese per il materiale	9	-583,4	-542,6
Spese per il personale	10	-3 120,0	-3 189,4
Altre spese di esercizio	11	-1 783,6	-1 690,1
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	12	-1 152,0	-1 112,1
Investimenti non attivabili	13	-283,2	-572,7
Totale Spese di esercizio		-6 922,2	-7 107,0
Risultato di esercizio prima dell'assegnazione all'accantonamento RPC 16		294,6	-19,2
Previdenza per il personale RPC 16 ¹	14	0,0	-94,0
Risultato di esercizio dopo l'assegnazione all'accantonamento RPC 16		294,6	-113,2
Risultato vendita attivo fisso	15	49,2	61,3
Progetto «Chance» ²	16	0,0	-27,4
EBIT		343,8	-79,2
Reddito finanziario	17	85,9	84,7
Oneri finanziari	18	-166,8	-161,6
Utile/perdita prima delle imposte		262,9	-156,2
Imposte	19	-0,5	-7,7
Quote di minoranza		-3,0	-2,4
Utile/perdita del Gruppo		259,4	-166,3

1 Vedere la nota 0.2 «Variazioni nell'iscrizione a bilancio», paragrafo «Obblighi previdenziali secondo Swiss GAAP RPC 16».

2 A partire dall'esercizio 2006 le spese relative al progetto «Chance» vengono iscritte nelle Spese per il personale.

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

Bilancio del Gruppo FFS. Attivi.

Milioni di CHF	Nota	31.12.2006	31.12.2005
Attivo circolante			
Liquidità	20	717,2	862,4
Crediti da forniture e servizi	21	661,5	536,1
Altri crediti	22	202,6	185,7
Scorte di merci e lavori iniziati	23	311,6	312,7
Ratei e risconti attivi		385,0	395,4
Totale Attivo circolante		2 277,9	2 292,3
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	24	1 310,1	1 290,3
Immobilizzazioni materiali	25	21 595,6	20 845,2
Impianti in costruzione Immobilizzazioni materiali	25	4 614,9	4 755,9
Immobilizzazioni immateriali	26	269,4	257,4
Totale Attivo fisso		27 790,0	27 148,8
Totale Attivi		30 067,9	29 441,1

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

Passivi.

Milioni di CHF	Nota	31.12.2006	31.12.2005
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	27	136,4	236,1
Debiti da forniture e servizi	28	751,5	745,7
Altri debiti a breve termine	29	135,6	123,4
Ratei e risconti passivi	30	1 190,5	1 115,5
Accantonamenti a breve termine	31	355,7	475,6
Totale Capitale di terzi a breve termine		2 569,6	2 696,3
Debiti finanziari a lungo termine	32	5 427,6	5 240,1
Altri debiti a lungo termine	33	12 770,0	8 091,3
Accantonamenti a lungo termine	31	414,6	1 803,8
Totale Capitale di terzi a lungo termine		18 612,2	15 135,2
Totale Capitale di terzi		21 181,9	17 831,5
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/perdita del Gruppo		-2 517,2	633,5
Utile/perdita del Gruppo		259,4	-166,3
Capitale proprio escl. quote di minoranza		8 811,3	11 536,3
Quote di minoranza		74,8	73,3
Totale Capitale proprio		8 886,1	11 609,6
Totale Passivi		30 067,9	29 441,1

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 di CHF	2006	2005
Utile/perdita del Gruppo	259,4	-166,3
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	1 152,0	1 112,1
Proventi e spese da investimenti non attivabili	204,4	498,9
Altri effetti senza impatto sulla liquidità	6,2	-105,6
Variazione ratei e risconti a lungo termine	-10,4	-11,9
Variazione accantonamenti a lungo termine	29,0	101,0
Risultato vendita attivo fisso	-50,6	-61,3
Prestazioni proprie attivate	-395,0	-400,2
Valutazione metodo equivalenza	-1,2	-2,1
Cash-flow	1 193,8	964,6
Variazione crediti da forniture e servizi	-125,5	23,8
Variazione scorte di merci e lavori iniziati	0,7	-20,4
Variazione altro attivo circolante	-18,9	-0,3
Variazione debiti a breve termine	-89,6	12,8
Variazione quote di minoranza	3,0	2,4
Flusso dei fondi risultante da attività commerciale	963,5	982,8
Variazione area di consolidamento	0,5	31,7
Investimenti immobilizzazioni finanziarie	-6,6	-9,9
Disinvestimenti immobilizzazioni finanziarie	13,1	32,5
Investimenti in immobilizzazioni materiali e in impianti in costruzione		
Immobilizzazioni materiali	-1 551,1	-1 742,2
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	86,2	176,7
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-6,9	-70,9
Flusso dei fondi risultante da attività d'investimento	-1 464,6	-1 582,1
Variazione debiti finanziari a breve termine	-170,2	7,1
Variazione debiti finanziari a lungo termine	153,7	155,5
Variazione altri debiti a lungo termine	373,2	493,9
Versamento di dividendi ad azionisti minoritari	-1,3	-0,3
Flusso dei fondi risultante da attività finanziaria	355,4	656,2
Variazione complessiva fondi	-145,7	56,8
Liquidità al 1° gennaio	862,4	805,7
Differenza derivante dalle conversioni valutarie	0,5	-0,2
Liquidità al 31 dicembre	717,2	862,4
Variazione liquidità	-145,7	56,8

Certificazione del capitale proprio del Gruppo FFS.

Milioni di 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 all'1.1.2005	9 000,0	2 069,1	631,9	1,5	11 702,5	25,7	11 728,2
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45,5	45,5
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Utile del Gruppo	0,0	0,0	-166,3	0,0	-166,3	2,4	-164,0
Differenze di conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2
Capitale proprio al 31.12.2005	9 000,0	2 069,1	465,5	1,7	11 536,3	73,3	11 609,6
Prima applicazione RPC 16	0,0	0,0	-2 984,8	0,0	-2 984,8	0,1	-2 984,7
Capitale proprio al 1.1.2006	9 000,0	2 069,1	-2 519,3	1,7	8 551,5	73,4	8 624,9
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3
Perdita del Gruppo	0,0	0,0	259,4	0,0	259,4	2,7	262,1
Differenze di conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
Capitale proprio al 31.12.2006	9 000,0	2 069,1	-2 259,9	2,0	8 811,3	74,8	8 886,1

Il capitale sociale è suddiviso in 180 mio di azioni nominative dal valore nominale di CHF 50 cadauna ed è completamente liberato. Al 1° gennaio 2006 è entrata in vigore la raccomandazione professionale riveduta Swiss GAAP RPC 16. Le FFS hanno deciso di applicare il metodo statico raccomandato per il calcolo degli obblighi previdenziali. A far data dal 1° gennaio 2006 la differenza di CHF 2984,8 mio, ossia il saldo tra l'obbligo previdenziale calcolato, pari a CHF 4319,9 mio, e l'accantonamento attuale esistente nel conto del Gruppo, pari a CHF 1335,2 mio, è stato contabilizzato tramite il capitale proprio (cfr. nota 0.2 «Variazioni nell'iscrizione a bilancio», paragrafo «Obblighi previdenziali secondo Swiss GAAP RPC 16»).

Allegato al Conto del Gruppo 2006. 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 bilancio 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 consolidate.

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 San Gottardo SA 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 120 e 121 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 redditi sono registrati al 100 per cento; le quote del capitale proprio e del risultato di spettanza degli altri azionisti sono presentate separatamente.

Se una partecipazione si configura come impresa in controllo comune (una vera Joint Venture), dal 1° gennaio 2005 viene applicato il metodo del consolidamento proporzionale. Qui i soci hanno un'influenza assolutamente paritaria e un controllo equivalente sulla società. Attivi e passivi nonché spese e redditi vengono rilevati in proporzione alle quote.

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 o le società partecipate al 50 per cento ma che non soddisfano le condizioni previste dal consolidamento proporzionale vengono inserite nel bilancio in base al metodo 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 valutaria. Gli attivi e il capitale di terzi dei bilanci redatti in valuta estera sono convertiti al cambio in vigore nel giorno di chiusura del bilancio. Il capitale proprio è convertito al cambio storico, mentre i ricavi e le spese sono convertiti al cambio medio. Le differenze di conversione derivanti dall'applicazione di tale metodo sono contabilizzate con le riserve da utili e non influiscono sul risultato.

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

	Corso medio		Corso del giorno di chiusura	
	2006	2005	31.12.2006	31.12.2005
EUR	1,58	1,54	1,61	1,57
GBP	2,31	2,28	2,35	2,28

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.

Criteria 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 iscritti 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 forfetaria.

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). Per la valutazione si applicano il metodo dell'onere delle spese o la contabilità analitica standard, secondo l'articolo. 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, verso 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
EED (hardware)	2-8
Telecom	2-20
Veicoli	
- Locomotive e veicoli motori	25-30
- Carrozze viaggiatori	20-30
- Carri merci e veicoli di servizio	20-33
- Veicoli stradali e altri	7-30
Tecnica ferroviaria	15-33
Urbanizzazione, impianti di approvvigionamento e smaltimento	15-30
Costruzioni di tecnica idrica	
- Condotte in pressione, captazione delle acque/dissabbiatori	40-50
- Altre costruzioni di tecnica idrica	70-80
Edifici	
- Edifici residenziali, amministrativi, commerciali e ad uso ufficio	55-75
- Altri edifici	40-60

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. Gli utili conseguiti con transazioni sale and leaseback (Financial Lease) vengono accantonati e utilizzati nel corso della validità del contratto.

Gli *Impianti in costruzione* comprendono i costi di progetto attivabili accumulati relativi alle immobilizzazioni materiali. I costi di progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico secondo la tipologia di spesa, nel momento in cui sono sostenuti. Le rettifiche di valore sugli impianti in costruzione vengono effettuate in presenza di riduzioni effettive di valore secondo lo Swiss GAAP RPC 20.

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

Avviamento	5
Diritti	secondo contratto
Software	4-8

I costi del progetto attivabili accumulati vengono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali in costruzione. I costi del progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico secondo la tipologia di spesa, nel momento in cui sono sostenuti. Le rettifiche di valore sugli impianti in costruzione vengono effettuate in presenza di riduzioni effettive di valore secondo lo Swiss GAAP RPC 20.

Capitale di terzi. Alla voce *debiti finanziari a breve e a lungo termine* sono iscritti tutti i debiti soggetti a interessi, ad esclusione dei cosiddetti prestiti federali a tasso variabile e a rimborso condizionato. 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. Gli accantonamenti per imposte a lungo termine comprendono le imposte latenti. Le imposte latenti concernono solo le società affiliate in quanto la FFS SA – ad eccezione dei cosiddetti immobili non necessari ai fini aziendali – e la FFS Cargo SA sono esonerate dalle imposte. Esse tengono conto di tutti i fattori che hanno 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. Esso viene iscritto a bilancio tra gli accantonamenti a lungo termine. Se il tempo è un fattore di influenza determinante, l'importo dell'accantonamento viene scontato. L'operazione di sconto avviene al tasso di rifinanziamento verso la Confederazione.

Attualmente non vi sono particolari perdite pregresse utilizzabili né si prevedono crediti d'imposta.

I contributi per la *previdenza a favore del personale* si basano sulle prestazioni della LPP. Dal 1° gennaio 2007 la Cassa pensioni FFS si basa sul principio del primato dei contributi. Fino a fine 2006 tutti gli importanti istituti di previdenza del Gruppo erano basati sul principio del primato delle prestazioni. Le prestazioni alle persone assicurate venivano calcolate di regola in percentuale del salario previsto negli ultimi anni prima del pensionamento e dipendevano dagli anni di servizio.

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

La norma Swiss GAAP 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, i passivi o gli attivi degli istituti di previdenza devono essere registrati nel conto annuale, benché in senso giuridico questa operazione non vada a beneficio né a discapito degli istituti di previdenza.

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

Le modifiche di queste conseguenze economiche vengono iscritte, ad eccezione del 2006, anno in cui è entrato in vigore lo standard Swiss GAAP RPC 16 riveduto, tra le spese per il personale e hanno impatto sul risultato.

Strumenti finanziari derivati. Nel settore finanziario le FFS hanno adottato una strategia che mira alla riduzione del rischio. Per questo gli strumenti finanziari derivati sono impiegati solo al fine di garantire le attività di base. Per un controllo dei rischi, le attività sono sottoposte a una valutazione periodica al di fuori del bilancio. La contabilizzazione con impatto sul risultato viene effettuata al momento del realizzo.

Note sul conto del Gruppo.

0 Note di carattere generale

0.1 Variazioni nell'area di consolidamento

Dal 1° gennaio 2006 l'area delle partecipazioni totalmente consolidate ha subito le seguenti modifiche:

Uscita: Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG, Romanshorn (Ottobre 2006 – vendita)

0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio

Impianti in costruzione

Fino al mese contabile luglio 2006 compreso, gli impianti in costruzione comprendevano tutti i costi dei progetti. Le parti di spesa non attivabili e in essi contenute venivano compensate tramite opportune rettifiche di valore. Nel conteggio dei progetti, le parti non attivabili venivano stornate nella posizione «Investimenti non attivabili» e le rettifiche necessarie venivano adeguate mediante la posizione «Variazioni rettifiche di valore su impianti in costruzione».

Questa procedura è stata modificata a partire dal mese contabile di agosto 2006. A partire da questa data, nella posizione «Impianti in costruzione» sono iscritti solo i costi del progetto attivabili secondo la direttiva sull'attivazione. Le parti di progetti accumulate e non attivabili vengono iscritte a carico del conto economico, in base alla tipologia di spesa.

Conseguenze sul bilancio e sul conto economico. La consistenza netta degli impianti in costruzione (dedotte le rettifiche di valore) resta invariata, in quanto le parti non attivabili venivano compensate con una rettifica di valore corrispondente.

Nel prospetto delle immobilizzazioni materiali, esposto al lordo, alla data di riferimento del passaggio di metodo si sono avute le seguenti conseguenze:

Storni di parti non attivabili da impianti in costruzione	CHF 742 mio
Conseguenti scioglimenti di rettifiche di valore	CHF 763 mio

In seguito alla rivalutazione della rettifica effettivamente necessaria per tutti i progetti in corso all'interno del Gruppo si è avuto un effetto positivo di CHF 21 mio su una consistenza lorda originaria di impianti in costruzione in essere nei settori interessati pari a CHF 4924 mio (0,4 per cento) nel luglio 2006.

Conseguenze sulla confrontabilità con i dati dell'esercizio precedente. Il saldo di «Spese per investimenti non attivabili» contenuto nel conto economico a fine esercizio 2006 corrisponde al conteggio dei progetti secondo i principi vigenti fino al luglio 2006. Ad esso si contrappone il saldo della variazione rettifiche di valore sugli impianti in costruzione secondo lo stesso metodo.

A causa della variazione nell'iscrizione a bilancio, le posizioni «Investimenti non attivabili» e «Variazioni rettifiche di valore su impianti in costruzione» sono confrontabili con i dati dell'esercizio precedente solo in misura limitata.

Dall'agosto 2006 le spese non attivabili vengono iscritte a conto economico in base alla tipologia di spesa. Questa modifica riguarda in modo particolare le posizioni «Prestazioni di terzi» e «Altre spese di esercizio» delle altre spese di esercizio e le spese per il materiale. Le prestazioni proprie si riducono dell'importo delle prestazioni proprie non attivabile. Per questo motivo il confronto delle posizioni citate con i dati dell'esercizio precedente è possibile solo in misura limitata.

Secondo il concetto quadro Swiss GAAP RPC l'adeguamento dei dati dell'esercizio precedente non è previsto per tale variazione di stima. Gli impianti in costruzione riguardanti immobilizzazioni immateriali venivano iscritti, fino al luglio 2006, negli Impianti in costruzione Immobilizzazioni materiali. A partire dall'agosto 2006 i nuovi progetti riguardanti le immobilizzazioni immateriali (sostanzialmente software) vengono iscritti in Impianti in costruzione Attivo fisso immateriale.

Obblighi previdenziali secondo Swiss GAAP RPC 16

A far data dal 1° gennaio 2006 è entrata in vigore la raccomandazione professionale Swiss GAAP RPC 16 riveduta. Le FFS hanno deciso di adottare il metodo statico per il calcolo degli obblighi previdenziali, raccomandato nello standard come metodo preferenziale. Alla prima applicazione di questa raccomandazione professionale la differenza deve essere contabilizzata tramite il capitale proprio.

Gli impegni economici risultanti al 1° gennaio 2006 dagli istituti previdenziali ai quali aderiscono le FFS e le loro affiliate ammontano a CHF 4319,9 mio. La differenza di CHF 2984,8 mio rispetto all'accantonamento RPC 16 già esistente al 31 dicembre 2005 è stata registrata tramite il capitale proprio, come prescrive lo standard. L'impegno economico si compone di un deficit di copertura della Cassa pensioni FFS, della riduzione del tasso tecnico passato dal 4,0 al 3,5 per cento e da una riserva di oscillazione (15 per cento) necessaria per il continuo risanamento della Cassa pensioni FFS.

Conseguenze sul bilancio e sul conto economico. A bilancio gli impegni economici secondo RPC 16 non vengono più iscritti come accantonamento RPC 16, ma come «Passivi degli istituti di previdenza» tra i debiti a lungo termine.

La formazione dell'accantonamento RPC 16 negli anni precedenti, che aveva impatto sul risultato ed era iscritto in una riga apposita come «Previdenza per il personale RPC 16», non sussiste più nell'esercizio 2006 dal momento che, in seguito alla prima applicazione del nuovo standard, a partire dal 1° gennaio 2006 l'impegno economico è stato registrato a inizio esercizio tramite il capitale proprio. L'obbligo previdenziale secondo RPC 16 non è più cambiato nel corso del 2006.

Ulteriori informazioni sulle conseguenze economiche al 31 dicembre 2006 sono riportate nella nota 33, «Altri debiti a lungo termine».

1 Redditi da traffico

Millioni di CHF	2006	2005
Traffico viaggiatori	2 159,7	2 076,2
Traffico merci	972,7	957,2
Prestazioni d'esercizio	89,2	89,1
Infrastruttura	57,2	48,3
Redditi da traffico	3 278,8	3 170,8

Nell'anno d'esercizio i redditi da traffico sono aumentati complessivamente del 3,4 per cento.

Il reddito del traffico viaggiatori è aumentato di CHF 83,5 mio o del 4,0 per cento. L'aumento è stato raggiunto, da una parte, nel traffico a lunga percorrenza grazie alla maggiore offerta di Ferrovia 2000, all'incremento dei traffici transfrontalieri Cisalpino SA e al raccordo TGV Svizzera-Parigi (Lyria. II), dall'altra nel traffico regionale con l'espansione dell'offerta sulla rete attuale.

Nel traffico merci è stato possibile incrementare le prestazioni di trasporto sia nel traffico nord-sud che nel traffico nazionale. Grazie alla continua e pressante competitività, i prezzi sono sempre soggetti a una forte pressione.

I redditi derivanti dalle prestazioni d'esercizio si sono mantenuti allo stesso livello dell'esercizio precedente.

Tramite l'Open Access e grazie al buon andamento congiunturale è stato possibile, nell'anno di riferimento, migliorare le vendite di tracce a terzi.

2 Indennizzi

Millioni di CHF	2006	2005
Indennizzi traffico viaggiatori regionale		
Confederazione	337,0	336,9
Cantoni	187,3	181,1
Contributi di terzi	27,8	22,3
Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale	552,1	540,3
Sovvenzioni a Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci		
per traffico combinato	46,8	43,5
per altro traffico merci	18,6	52,7
Totale Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario	65,4	96,3
Indennizzi a Cargo per traffico combinato	13,8	11,1
Indennizzi	631,3	647,7

Nell'anno di riferimento gli indennizzi sono calati di CHF 16,4 mio. Determinante è stato il taglio di CHF 30,9 mio delle sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario nel traffico merci deciso dalla Confederazione. Per contro gli indennizzi nel traffico viaggiatori regionale sono aumentati di CHF 11,8 mio. L'aumento è dovuto in particolare all'ampliamento dell'offerta delle affiliate Turbo AG e SBB GmbH. Nel 2006 gli indennizzi diretti a FFS Cargo per il traffico combinato sono stati leggermente superiori a causa di maggiori prestazioni. Dal conteggio per l'esercizio 2005 sono stati accordati altri CHF 1,5 mio.

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 7), il versamento di CHF 35,0 mio alla ZVV è stato detratto dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico viaggiatori regionale.

3 Redditi locativi immobili

Nell'anno di riferimento i redditi locativi immobili hanno segnato un aumento rispetto all'esercizio precedente. Gran parte dell'incremento è da attribuire ai redditi locativi legati al fatturato registrati nelle stazioni RailCity.

4 Redditi complementari

Milioni di CHF	2006	2005
Servizi per terzi	494,6	446,0
Lavori di assistenza e manutenzione	102,9	79,2
Redditi da noleggi	89,2	65,1
Vendita di energia	95,0	69,8
Cambio valuta	40,0	38,3
Provvigioni, commissioni	84,0	75,3
Vendita stampati e materiali	44,0	35,5
Partecipazione alle spese, contributi	201,9	334,1
Altri redditi complementari	38,7	41,3
Redditi complementari	1 190,3	1 184,6

I redditi complementari si sono mantenuti grossomodo allo stesso livello dell'esercizio precedente. All'interno della posizione ci sono però state grandi variazioni.

L'aumento dei servizi per terzi è dovuto in misura determinante al consolidamento delle affiliate STC (Swiss Travel Center) di Zurigo e Londra, acquistate nel dicembre 2005. Ulteriori aumenti sono riconducibili a maggiori prestazioni IT.

L'aumento dei lavori di assistenza e manutenzione si spiega con nuovi ordini di clienti a Infrastruttura.

I redditi da noleggi sono aumentati in seguito all'incremento dei noleggi di veicoli nel traffico merci e viaggiatori.

La vendita di energia è cresciuta a causa della maggiore domanda e dell'aumento dei prezzi, oltre che per l'incremento del volume derivante dalla gestione energetica (approvvigionamento integrale BLS). Per contro è aumentata anche la spesa energetica per l'approvvigionamento (cfr. nota 11).

Le elevate partecipazioni alle spese registrate nell'esercizio precedente sono dovute al passaggio al nuovo modello di finanziamento per i grandi progetti ferroviari FINIS, alla rinuncia degli interessi fino ad allora iscritti all'attivo e pari a CHF 105,6 mio. Inoltre, per i danni da maltempo dell'agosto 2005 sono stati insinuati ai riassicuratori danni per CHF 34,0 mio.

5 Altri redditi

Gli altri redditi sono aumentati a causa delle penali per composizioni di treni consegnate in ritardo e per la rifatturazione ad altre ferrovie di veicoli provvisti del sistema ETCS Level 2.

6 Prestazioni proprie

Milioni di CHF	2006	2005
Ordini d'investimento	395,0	400,1
Ordini di magazzino	289,2	273,8
Prestazioni proprie	684,2	673,9

Nell'anno di riferimento le prestazioni proprie sono aumentate leggermente. Per gli ordini di magazzino si è fatto maggiormente ricorso al personale proprio, anziché agli ordini a terzi.

7 Contributi federali per l'infrastruttura

Milioni di CHF	2006	2005
Ammortamento per l'infrastruttura	855,5	844,2
Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura	355,9	355,1
Contributi federali per l'infrastruttura	1 211,4	1 199,3

La voce Ammortamento per l'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 viene in linea di massima coperta dal Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura.

Nell'anno di riferimento i contributi federali per l'infrastruttura sono aumentati di CHF 12,1 mio. L'aumento deriva dal maggior contributo per gli ammortamenti dovuto all'incremento degli investimenti per l'infrastruttura. Il contributo per l'esercizio dell'infrastruttura è praticamente rimasto al livello dell'esercizio precedente.

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 35,0 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 a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) (cfr. nota 2).

8 Diminuzione del reddito

La diminuzione del reddito è aumentata di CHF 14,3 mio. L'aumento è dovuto in particolare alla valutazione dei crediti in essere verso i viaggiatori senza titolo di trasporto valido.

9 Spese per il materiale

L'aumento delle spese per il materiale deriva da un incremento delle spese per la manutenzione delle locomotive e per la manutenzione curativa in seguito al duro inverno 2005/06. Un'altra causa dell'incremento dei costi è l'aumento dei prezzi del materiale, in particolare dell'acciaio.

10 Spese per il personale

Milioni di CHF	2006	2005
Salari	2 619,5	2 575,2
Assicurazioni sociali	388,4	417,7
Spese per il personale NOA ¹	44,0	0,0
Altre spese per il personale	68,1	196,5
Spese per il personale	3 120,0	3 189,4

¹ Negli esercizi precedenti le spese relative al programma NOA (Nuovo orientamento e attività professionale) venivano iscritte a conto economico come voce distinta («Progetto Chance»).

Con 27 933 impiegati a tempo pieno l'organico medio è di 397 posti inferiore rispetto a quello dell'esercizio precedente (28 330 posti a tempo pieno). Il calo è dovuto, da una parte, ai programmi di ristrutturazione in atto nel traffico merci e viaggiatori, dall'altra all'ondata di pensionamenti di fine 2006, causata dal passaggio della Cassa pensioni FFS dal primato delle prestazioni al primato dei contributi. Gli stipendi sono aumentati, nonostante l'organico inferiore, di CHF 44,3 mio o dell'1,7 per cento.

Il calo delle spese per le assicurazioni sociali rispetto all'esercizio precedente è riconducibile alla variazione degli accantonamenti. Per le società affiliate Turbo AG e zb Zentralbahn AG, aderenti alla cassa pensioni ASCOOP, è stato necessario nell'esercizio precedente costituire accantonamenti per un totale di CHF 10,4 mio per il deficit di copertura della cassa pensioni. Nell'anno in esame sono invece stati sciolti gli accantonamenti per invalidità professionale per un ammontare di CHF 11,2 mio.

La notevole variazione delle altre spese per il personale è dovuta alla formazione e allo scioglimento di accantonamenti per misure di ristrutturazione presso Cargo e ai progetti di ottimizzazione nel traffico viaggiatori e nell'infrastruttura. Nell'esercizio precedente sono stati creati, per questi provvedimenti, accantonamenti pari a CHF 94,7 mio. Grazie alle mutate condizioni generali, i costi effettivi sono stati decisamente inferiori al previsto. Il riposizionamento del settore Manutenzione e Servizio Materiale rotabile in Cargo ha portato invece alla costituzione di nuovi accantonamenti. Nell'anno di riferimento è stato possibile sciogliere accantonamenti per CHF 38,2 mio. Informazioni particolareggiate si trovano alla nota 31.

11 Altre spese di esercizio

Milioni di CHF	2006	2005
Noleggio di impianti	36,0	35,4
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	316,4	257,3
Veicoli	127,5	129,4
Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse	49,0	63,4
Energia e smaltimento	172,3	147,2
Amministrazione e informatica	302,1	289,1
Pubblicità	59,3	57,2
Altre spese di esercizio	387,1	367,9
Prestazioni d'esercizio di terzi	279,0	277,1
Indennizzi riduzione imposta precedente/Contributi federali	55,0	66,1
Altre spese di esercizio	1 783,6	1 690,1

In corso d'anno le altre spese di esercizio sono aumentate di CHF 93,5 mio, ovvero del 5,5 per cento.

L'aumento delle prestazioni esterne per manutenzione, riparazioni e sostituzioni è in larga misura riconducibile all'introduzione del nuovo processo finanziario nel settore degli impianti in costruzione a far data dal 1° agosto 2006. Con questo cambiamento le prestazioni esterne non attivabili per i lavori di manutenzione entrano in questa voce.

In seguito agli accertamenti fiscali definitivi è stato possibile sciogliere parte dei fondi per le imposte sugli utili da sostanza immobiliare relative agli esercizi precedenti, con una conseguente riduzione delle spese nelle imposte. Per contro, a causa dell'asta giornaliera per i diritti di transito della corrente elettrica, i costi di transito per l'energia sono decisamente maggiori rispetto agli esercizi precedenti.

Le spese per energia e smaltimento sono aumentate a causa dell'incremento della domanda di energia e della minore produzione propria. In seguito agli affluenti ridotti e allo svuotamento del lago Göscheneralpsee a fine 2005, è stato necessario acquistare più energia sul mercato, pagando prezzi maggiori.

Nelle spese per amministrazione e informatica, i maggiori contributi erogati per le piattaforme informatiche su scala aziendale, i maggiori costi di licenza e i costi delle transazioni associate al cambio del provider hanno generato un aumento rispetto all'esercizio precedente. L'aumento delle altre spese di esercizio è dovuto al consolidamento delle affiliate STC (Swiss Travel Center) acquistate nel dicembre 2005 e alla formazione di accantonamenti per il riposizionamento del settore Servizio Materiale rotabile presso FFS Cargo.

Le spese registrate alla voce «Indennizzi riduzione imposta precedente/Contributi federali» 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 delle prestazioni dei poteri pubblici che le pervengono.

12 Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali

Milioni di CHF	2006	2005
Ammortamenti per immobilizzazioni finanziarie	-0,6	-1,2
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	1 212,1	1 110,3
Variazione rettifica di valore su impianti in costruzione	-176,9	-223,3
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	68,9	63,7
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	48,5	162,5
Ammortamenti immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	1 152,0	1 112,1

Investimenti elevati nell'infrastruttura e nel materiale rotabile hanno generato un nuovo aumento degli ammortamenti per immobilizzazioni materiali.

La variazione della rettifica di valore sugli impianti in costruzione è ancora positiva nell'anno in esame e ha generato una spesa inferiore negli ammortamenti. Questo effetto è dovuto al fatto che le uscite degli impianti in costruzione sono state maggiori delle entrate per nuovi investimenti (effetto Ferrovia 2000) e, quindi, la percentuale delle rettifiche di valore è stata minore. Le parti non attivabili derivanti dal conteggio dei progetti sono iscritte alla voce «Investimenti non attivabili» fino al 31 luglio 2006. Con l'introduzione del nuovo processo finanziario a partire dal 1° agosto 2006, gli «Investimenti non attivabili» vengono registrati in base alla tipologia di spesa. Con il passaggio decade la rettifica di valore forfetaria sugli impianti in costruzione (cfr. spiegazioni alla nota 0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio, paragrafo «Impianti in costruzione»).

Gli elevati ammortamenti dei valori contabili residui nell'esercizio precedente comprendono lo storno degli interessi fino ad allora attivati su prestiti della Confederazione soggetti a interessi, decaduti con il passaggio al nuovo modello di finanziamento per i grandi progetti ferroviari (FINIS).

13 Investimenti non attivabili

Le spese per investimenti non attivabili sono calate di CHF 289,5 mio rispetto all'esercizio precedente. Questo calo notevole è dovuto da una parte al fatto che, dopo la conclusione del progetto Ferrovia 2000, le attivazioni derivanti dagli impianti in costruzione corrispondono di nuovo a un volume di investimenti medio. Dall'altra, a far data dal 1° agosto 2006 è stato introdotto il nuovo processo di finanziamento nel settore degli impianti in costruzione. Con questa introduzione gli investimenti non attivabili vengono contabilizzati in base al periodo e alla tipologia di spesa. (cfr. spiegazioni alla nota 0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio, paragrafo «Impianti in costruzione»).

14 Previdenza per il personale RPC 16

Con l'applicazione della raccomandazione professionale Swiss GAAP RPC 16 riveduta, le variazioni dell'obbligo previdenziale vengono ora iscritte alla voce «Spese per il personale». Alla prima applicazione è stato necessario registrare la differenza tramite il capitale proprio, senza impatto sul risultato (cfr. spiegazioni alla nota 0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio, paragrafo «Obblighi previdenziali a favore del personale secondo Swiss GAAP RPC 16»).

15 Risultato vendita attivo fisso

La voce comprende essenzialmente la vendita di immobili e terreni del segmento Immobili, che non servono più per l'esercizio.

16 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. In seguito al mutamento delle condizioni generali, a far data dal 1° gennaio 2006 il finanziamento del progetto Chance è stato riorganizzato e ridefinito (NOA: Nuovo orientamento e attività professionale). Anche in futuro l'organizzazione e le prestazioni per la prevenzione e il nuovo orientamento professionale continueranno a essere curati dai Settori centrali. Dal 1° gennaio 2006 i costi vengono sostenuti dai singoli segmenti e iscritti nelle spese per il personale.

17 Reddito finanziario

Millioni di CHF	2006	2005
Reddito finanziario terzi	36,4	35,5
Reddito finanziario imprese associate	0,7	0,7
Reddito finanziario azionista	1,6	1,0
Reddito finanziario e proventi da altre partecipazioni	1,2	1,2
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	7,1	7,7
Altro reddito finanziario	38,9	38,6
Reddito finanziario	85,9	84,7

18 Oneri finanziari

Millioni di CHF	2006	2005
Oneri finanziari verso terzi	135,1	136,9
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	0,1	0,1
Altri oneri finanziari	31,6	24,6
Oneri finanziari	166,8	161,6

L'aumento degli altri oneri finanziari è dovuto ai cambi valutari.

19 Imposte

Millioni di CHF	2006	2005
Imposte correnti sul reddito e sul capitale	0,3	7,3
Imposte sul reddito latenti	0,2	0,4
Imposte	0,5	7,7

In base all'art. 21 della legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), la FFS SA è esonerata dalle imposte anche sul piano cantonale. Ai sensi della sentenza del Tribunale federale del dicembre 2003, la FFS SA è soggetto tenuto a pagare, nei Cantoni e nei Comuni, le imposte sugli immobili non necessari per l'esercizio. Considerati gli accertamenti fiscali definitivi che sono stati effettuati, è stato possibile ridurre i fondi imposte e tasse esistenti, con un conseguente calo degli oneri fiscali.

Le altre imposte derivano dalle società affiliate detenute dalla FFS SA soggette a imposizione fiscale.

20 Liquidità

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Cassa	47,0	43,6
Conto postale	118,0	126,7
Banche	474,1	413,7
Depositi a termine	81,2	274,6
Conti di giro	-18,1	-10,8
Titoli	15,0	14,6
Liquidità	717,2	862,4

Le disposizioni secondo cui la FFS SA deve gestire gran parte delle proprie transazioni monetarie tramite l'Amministrazione federale delle finanze (AFF) sono state abolite.

21 Crediti da forniture e servizi

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Crediti da forniture e servizi verso terzi	682,0	575,5
verso partecipazioni non consolidate	19,6	17,3
Rettifiche di valore	-40,1	-56,7
Crediti da forniture e servizi	661,5	536,1

L'aumento dei crediti da forniture e servizi verso terzi è dovuto a maggiori fatturazioni nei mesi di novembre e dicembre 2006, a voci singole di notevole consistenza e a un incremento dei crediti presso le società affiliate.

22 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.

23 Scorte di merci e lavori iniziati

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Scorte di merci	465,0	457,7
Lavori iniziati	22,9	22,3
Rettifiche di valore	-176,3	-167,3
Scorte di merci e lavori iniziati	311,6	312,7

La consistenza delle scorte di merci e i lavori iniziati è praticamente rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente. Per le scorte di merce la giacenza di parti di veicoli motore è leggermente aumentata. L'aumento delle rettifiche di valore è dovuto alla commerciabilità delle parti a magazzino.

24 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	Totale
Milioni di CHF						
Valori di acquisto						
Stato all'1.1.2006	637,2	65,8	38,9	558,9	21,7	1 322,5
Variazione di valutazione	9,6	1,2	0,0	0,0	0,0	10,8
Entrate	0,0	0,0	0,1	9,2	0,0	9,3
Uscite	0,0	0,0	-0,3	-11,3	-1,7	-13,2
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	0,0	23,4	0,0	23,4
Stato al 31.12.2006	646,8	67,1	38,7	580,2	20,1	1 352,8
Ammortamenti cumulati						
Stato all'1.1.2006	0,0	0,0	-7,1	-25,2	0,0	-32,2
Entrate	0,0	0,0	0,3	0,6	0,0	0,9
Uscite	0,0	0,0	0,0	-11,4	0,0	-11,4
Stato al 31.12.2006	0,0	0,0	-6,8	-36,0	0,0	-42,8
Valore contabile netto all'1.1.2006	637,2	65,8	31,8	533,7	21,7	1 290,3
Valore contabile netto al 31.12.2006	646,8	67,1	31,9	544,2	20,1	1 310,1

Sviluppo delle partecipazioni a società associate

	Quota di Capitale proprio	Avviamento netto
Valore contabile netto al 1.1.2006	65,8	0,0
Entrate	0,0	
Dividendi ricevuti	-5,8	
Partecipazione al risultato	7,0	
Ammortamenti		0,0
Valore contabile netto al 31.12.2006	67,1	0,0

I crediti a lungo termine verso terzi comprendono la concessione di ipoteche e crediti di costruzione alle società cooperative di costruzione dei ferrovieri. Entrate e uscite comprendono sostanzialmente la concessione e il rimborso di prestiti.

25 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione

Milioni di 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 all'1.1.2006	12 236,3	15 448,1	4 777,3	1 623,3	3 606,1	37 691,2	5 647,9	43 339,1
Conversione valutaria	0,4	0,0	0,1	0,0	0,1	0,5	0,0	0,5
Investimenti	9,9	27,8	11,6	0,9	3,0	53,2	2 056,6	2 109,8
Variazione area di consolidamento	-12,0	0,0	-1,0	0,0	-7,0	-19,9	-0,1	-20,0
Ricontabilizzazione di impianti in costruzione verso impianti	813,0	740,6	349,1	7,2	299,2	2 209,1	-2 284,5	-75,3
Promozione investimenti	-39,2	-87,9	-44,5	0,0	-54,0	-225,6	0,0	-225,6
Uscite impianti	-162,6	-122,4	-71,7	-23,5	-46,4	-426,5	-789,7	-1 216,2
Ricontabilizzazioni	3,6	6,4	-0,6	-27,3	-52,7	-70,6	-15,3	-85,9
Stato al 31.12.2006	12 849,4	16 012,7	5 020,3	1 580,7	3 748,4	39 211,5	4 614,9	43 826,4
di cui leasing	2 372,4					2 372,4		2 372,4
di cui immobili a rendimento				90,3	46,8	137,1		137,1
Ammortamenti cumulati								
Stato all'1.1.2006	-6 834,2	-4 905,3	-3 430,2	-55,2	-1 621,1	-16 846,0	-892,0	-17 737,9
Conversione valutaria	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Variazione area di consolidamento	11,9	0,0	0,5	0,0	3,3	15,8	0,0	15,8
Entrate	-446,4	-496,8	-183,9	-1,3	-83,7	-1 212,1	0,0	-1 212,1
Uscite	153,0	89,4	65,7	0,0	31,7	339,8	892,0	1 231,8
Ricontabilizzazioni	0,0	-0,5	25,6	46,8	14,9	86,8	0,0	86,8
Stato al 31.12.2006	-7 115,9	-5 313,2	-3 522,2	-9,7	-1 655,0	-17 615,9	0,0	-17 615,9
di cui leasing	-965,9					-965,9		-965,9
di cui immobili a rendimento				0,0	-10,4	-10,4		-10,4
Valore contabile netto all'1.1.2006	5 402,1	10 542,8	1 347,1	1 568,1	1 985,0	20 845,2	4 755,9	25 601,2
Valore contabile netto al 31.12.2006	5 733,6	10 699,5	1 498,1	1 571,0	2 093,4	21 595,6	4 614,9	26 210,5
di cui leasing	1 406,5					1 406,5		1 406,5
di cui immobili a rendimento				90,3	36,4	126,7		126,7

Nell'anno di riferimento gli interessi pari a CHF 10,3 mio sono stati iscritti all'attivo sugli impianti in costruzione.

L'aumento delle immobilizzazioni materiali è sostanzialmente da attribuire alla costruzione di impianti di infrastruttura e all'acquisto di materiale rotabile.

Le ricontabilizzazioni derivano dal progetto «Rettifica conto immobilizzazioni», che riguarda la registrazione e la valutazione di tutti i terreni e gli immobili. La rivalutazione non ha comportato effetti con impatto sul risultato nel conto annuale delle FFS.

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

26 Immobilizzazioni immateriali

Milioni di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Impianti in costruzione	Totale
Valori di acquisto					
Stato all'1.1.2006	25,9	189,6	351,8	0,0	567,3
Conversione valutaria	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3
Entrate	0,0	1,5	0,4	11,9	13,8
Variatione area di consolidamento	0,0	0,0	-6,9	0,0	-6,9
Uscite	-15,0	-0,4	-14,3	0,0	-29,6
Ricontabilizzazioni	0,0	0,6	73,0	0,0	73,6
Stato al 31.12.2006	11,2	191,3	404,0	11,9	618,5
Ammortamenti cumulati					
Stato all'1.1.2006	-24,3	-40,7	-245,0	0,0	-310,0
Conversione valutaria	-0,3	0,0	0,0	0,0	-0,3
Entrate	-0,6	-11,1	-57,3	0,0	-68,9
Uscite	15,0	0,1	14,2	0,0	29,3
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	0,8	0,0	0,8
Stato al 31.12.2006	-10,1	-51,7	-287,2	0,0	-349,1
Valore contabile netto all'1.1.2006	1,7	148,9	106,8	0,0	257,4
Valore contabile netto al 31.12.2006	1,1	139,6	116,8	11,9	269,4

Dal 1° agosto 2006 gli impianti in costruzione riguardanti immobilizzazioni immateriali (in particolare software), vengono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali.

27 Debiti finanziari a breve termine

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti bancari a breve termine	12,0	44,0
Debiti finanziari verso l'Azionista Confederazione	0,4	0,1
Debiti finanziari verso terzi	123,9	192,0
Debiti finanziari a breve termine	136,4	236,1

I debiti finanziari verso terzi comprendono un prestito obbligazionario con scadenza nel 2007 della centrale Amsteg AG per un ammontare di CHF 50 mio che, a causa della scadenza, viene iscritto come debito finanziario verso terzi a breve termine. Nell'esercizio precedente la posizione comprendeva un prestito obbligazionario con scadenza nel 2006 della centrale Amsteg AG pari a CHF 150 mio, sostituito a inizio 2006 con un nuovo prestito (cfr. nota 34.6).

28 Debiti da forniture e servizi

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti da forniture e servizi verso terzi	680,0	686,6
verso compagnie ferroviarie	71,3	58,3
verso società associate	0,2	0,8
Debiti da forniture e servizi	751,5	745,7

29 Altri debiti a breve termine

Negli altri debiti a breve termine sono registrati particolarmente i conteggi IVA e le assicurazioni sociali, gli impegni di versamenti anticipati per i redditi locativi legati al fatturato nonché le spese di locazione e accessorie.

30 Ratei e risconti passivi

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Titoli di trasporto	478,6	427,1
Interessi	52,6	54,3
Altri ratei e risconti	659,2	634,1
Ratei e risconti passivi	1 190,5	1 115,5

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 è dovuto all'incremento del numero di abbonamenti in circolazione.

31 Accantonamenti

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Accantonamenti a breve termine	355,7	475,6
Accantonamenti a lungo termine	414,6	1 803,8
Accantonamenti	770,4	2 279,5

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego

Milioni di CHF	Obblighi previdenziali RPC 16	Obblighi previdenziali, altri	Siti contaminati	Risanamento settore energetico	Vacanze/straordinari	Ristrutturazione	Imposte a lungo termine	Altri accantonamenti	Totale
Situazione al 31.12.2005	1 333,0	3,3	80,3	246,2	126,2	110,9	2,8	376,6	2 279,5
Prima applicazione RPC 16	-1 333,0	-2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 335,2
Situazione all'1.1.2006	0,0	1,1	80,3	246,2	126,2	110,9	2,8	376,6	944,3
Variazione area di consolidamento	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-1,2	-2,1
Formazione	0,0	0,4	0,0	0,0	19,9	22,9	0,3	137,4	180,9
Impiego	0,0	-0,1	-3,8	-7,5	-24,6	-30,4	-0,1	-162,6	-229,1
Scioglimento	0,0	-0,2	-1,1	0,0	-0,3	-63,5	0,0	-59,6	-124,7
Ricontabilizzazione	0,0	1,6	0,0	0,0	0,1	-3,4	0,0	2,7	1,0
Situazione al 31.12.2006	0,0	2,2	75,4	238,8	121,0	36,5	3,0	293,4	770,4

Il 1° gennaio 2006 è entrata in vigore la raccomandazione professionale Swiss GAAP RPC 16 riveduta. Con l'entrata in vigore le FFS hanno deciso di adottare, a partire dall'esercizio 2006, il metodo statico per il calcolo degli obblighi previdenziali. Con la prima applicazione di questa raccomandazione professionale l'attuale accantonamento di CHF 1335,2 mio è stato ricontabilizzato negli altri crediti come passivi degli istituti di previdenza. La differenza tra l'obbligo previdenziale calcolato, pari a CHF 4319,9 mio, e l'accantonamento ricontabilizzato, pari a CHF 2984,8 mio è stata iscritta a carico del capitale proprio nel conto del Gruppo. (cfr. nota 0.2 «Variazioni nell'iscrizione a bilancio», paragrafo «Obblighi previdenziali secondo Swiss GAAP RPC 16»).

Una perizia tecnica esterna ha rilevato che le FFS dovevano effettuare entro il 1° gennaio 1999 accantonamenti pari a CHF 393 mio per i siti contaminati. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questi accantonamenti, è stato concordato con la Confederazione di non effettuare un accantonamento totale nel bilancio di apertura, bensì di attivare un accantonamento di CHF 110 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 contaminati è proseguito nel 2006. 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 pari a CHF 1,2 mia. Nel frattempo tale accantonamento si è ridotto a CHF 238,8 mio in seguito alla vendita di centrali elettriche e partecipazioni a centrali elettriche, all'iscrizione di rettifiche di valore su immobilizzazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. In corso d'anno sono stati utilizzati CHF 7,5 mio.

Nell'anno d'esercizio gli averi per vacanze e straordinari sono stati ridotti di CHF 5,2 mio. I premi di fedeltà e le gratificazioni per anzianità di servizio vengono pagati al momento della scadenza o accantonati.

Per il riposizionamento del settore Servizio Materiale rotabile di Cargo è stato necessario formare accantonamenti per CHF 39,4 mio. Di questi, CHF 16,8 mio sono stati iscritti nelle altre spese per il personale e CHF 22,6 mio nelle altre spese di esercizio. Per interventi di ristrutturazione in Cargo e progetti di ottimizzazione nel Traffico viaggiatori è stato necessario effettuare, durante l'esercizio precedente, accantonamenti pari a CHF 94,7 mio. I costi effettivi di questi interventi sono stati decisamente inferiori al previsto. Nell'anno di riferimento sono quindi stati sciolti accantonamenti per CHF 55,0 mio.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti assicurativi per sinistri oltre ad altri accantonamenti necessari fra l'altro nel settore materiale rotabile. A causa della rivalutazione in corso, gli accantonamenti esistenti per risanamenti del parco veicoli e per i rischi aziendali e processuali sono stati sciolti per un ammontare di CHF 42,9 mio.

32 Debiti finanziari a lungo termine

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti bancari	658,5	478,6
Impegni di leasing	3 069,0	3 110,5
Prestiti ipotecari	10,0	28,7
Prestiti obbligazionari	250,0	150,0
Cassa del personale	1 440,1	1 472,3
Debiti finanziari a lungo termine	5 427,6	5 240,1

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

Gli impegni di leasing servono per il finanziamento a lungo termine degli acquisti di materiale rotabile.

Il prestito ipotecario deriva dalla BLI, incorporata nella FFS SA nel 2004. Nell'anno di riferimento è scaduta un'altra ipoteca fissa, che è stata rimborsata.

I prestiti obbligazionari ammontano a CHF 300 mio. A causa delle scadenze, in corso d'anno CHF 50 mio sono stati iscritti tra i debiti finanziari a breve termine (esercizio precedente: CHF 150 mio) (cfr. nota 27).

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.

33 Altri debiti a lungo termine

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti verso terzi	224,3	213,2
Debiti verso l'Azionista Confederazione	8 225,8	7 878,1
Passivi degli istituti di previdenza RPC 16	4 319,9	0,0
Altri debiti a lungo termine	12 770,0	8 091,3

Composizione dei debiti a lungo termine verso l'Azionista Confederazione

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Prestiti a interessi variabili	2 358,9	2 146,8
Prestiti a interessi variabili per Fondo grandi progetti ferroviari	5 862,0	5 726,5
Altri debiti a lungo termine	4,8	4,8
Totale	8 225,8	7 878,1

Gli investimenti nel progetto Ferrovia 2000 e negli accessi di Alptransit sono finanziati con prestiti prelevati dal Fondo per i grandi progetti ferroviari. Con il nuovo modello di finanziamento per i grandi progetti ferroviari (FINIS) nel 2005 tutti i prestiti a interessi stipulati fino al 2004 sono stati convertiti con effetto retroattivo in prestiti a interessi variabili. Il tasso d'interesse è lo 0 per cento.

Secondo lo standard riveduto Swiss GAAP RPC 16, l'obbligo previdenziale viene ora iscritto alla voce «Passivi degli istituti di previdenza RPC 16».

Informazioni sugli istituti di previdenza

Beneficio economico/ obbligo economico e spesa previdenziale	Copertura in eccesso/ deficit di copertura	Quota economica dell'organizzazione		Variazione rispetto all'esercizio precedente	Contributi limitati ai periodi	Prima applicazione RPC 16 tramite capitale proprio	Spesa previdenziale nelle spese per il personale		
		31.12.2006	31.12.2006				1.1.2006	31.12.2005	2006
Milioni di CHF									
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,2	0,0	-3,2	-11,6
Piani previdenziali con copertura in eccesso ¹	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-3,5	-3,5
Piani previdenziali con deficit di copertura	-1 849,7	-4 319,9	-4 319,9	-1 335,5	-2 984,4	-191,4	-2 984,4	-191,4	-308,7
Totale	-1 849,7	-4 319,9	-4 319,9	-1 335,5	-2 984,4	-198,2	-2 984,4	-198,2	-323,9

¹ In riferimento agli istituti previdenziali con copertura in eccesso non sono disponibili informazioni sull'ammontare della copertura. Le corrispondenti coperture in eccesso non sono rilevanti. Da queste non risulta alcun beneficio economico per le società.

L'obbligo previdenziale di CHF 4,3 mia comprende il deficit di copertura della Cassa pensioni FFS, la riduzione del tasso tecnico al 3,5 per cento e la riserva di oscillazione necessaria per il risanamento continuo della Cassa pensioni FFS.

Indebitamento netto

Milioni di CHF	Nota	31.12.2006	31.12.2005
Debiti finanziari a breve termine	27	136,4	236,1
Debiti finanziari a lungo termine	32	5 427,6	5 240,1
Altri debiti a lungo termine	33	12 770,0	8 091,3
./. Ratei e risconti a lungo termine		-140,1	-135,6
./. Passivi degli istituti di previdenza RPC 16		-4 319,9	0,0
Totale debiti finanziari		13 873,9	13 431,9
./. Liquidità e titoli		-1 364,0	-1 499,6
Indebitamento netto		12 509,9	11 932,3
Variazioni rispetto all'esercizio precedente		577,6	681,5

L'indebitamento netto è aumentato di CHF 577,6 mio nell'anno di riferimento. L'aumento comprende CHF 347,7 mio di fondi reperiti dalla Confederazione per il finanziamento degli impianti infrastrutturali.

34 Tributi

34.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Fideiussioni e garanzie	24,3	33,4
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Impegni di acquisto e finanziamento fissi	0,3	10,4
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	104,0	104,0
Altri	13,4	27,9
Totale	272,0	305,7

Il Gruppo FFS partecipa 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.

34.2 Attivi costituiti in pegno

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Valore contabile degli attivi costituiti in pegno	90,6	4,0

Gli attivi costituiti in pegno comprendono veicoli.

34.3 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.

34.4 Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti a breve termine	0,3	0,1

34.5 Impegni di leasing non iscritti a bilancio

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Scadenza entro un anno	13,0	17,0
Scadenza entro 1-2 anni	8,5	12,5
Scadenza entro 2-3 anni	3,9	4,5
Scadenza entro 3-4 anni	1,2	1,1
Scadenza oltre 4 anni	0,0	4,4
Totale	26,5	39,5

34.6 Prestiti obbligazionari

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
4,375% prestito Kraftwerk Amsteg AG 1996-2006	0,0	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
2,375% prestito Kraftwerk Amsteg AG 2006-2018	150,0	0,0
Totale	300,0	300,0

35 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 1592,6 mio. L'importo totale è così composto:

Milioni di CHF	2006	2005
Ammortamento per l'infrastruttura	855,5	844,2
Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura	355,9	355,1
Partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi	-35,0	-35,0
Indennizzi traffico viaggiatori regionale	337,0	336,9
Sovvenzioni a Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci	65,4	96,3
Indennizzi a Cargo per traffico combinato	13,8	11,1
Totale	1 592,6	1 608,6

In merito ai debiti verso l'Azionista Confederazione si rimanda al prospetto contenuto nella nota 33.

36 Strumenti finanziari

Nel secondo semestre dell'anno di riferimento è cessata la tendenza al ribasso degli interessi e si è quindi iniziato a coprire le scadenze future in modo parziale e con cautela.

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

Milioni di CHF	Valori di contratto	31.12.2006		Valori di contratto	31.12.2005	
		positivi	Valori di sostituzione negativi		positivi	Valori di sostituzione negativi
Valute	53,4	0,8	0,3	81,8	0,8	1,8
Interessi	1 256,0	7,9	6,1	953,2	4,5	11,1
Totale	1 309,4	8,7	6,4	1 035,0	5,3	12,9

L'aumento degli strumenti derivati per gli interessi documenta la stipula di varie nuove operazioni di copertura del rischio interessi. Queste operazioni sono sempre più correlate all'esposizione ai tassi d'interesse dovuta ai debiti a lungo termine (CHF 533 mio da US-Leases nell'aprile 2007) e agli interessi variabili applicati ai depositi nella Cassa di risparmio per il personale, con corrispondente pressione al rialzo. Il calo degli strumenti su valute deriva dalla retrocessione dei contratti di acquisto in valuta estera con le corrispondenti operazioni di copertura.

37 Eventi successivi alla chiusura del bilancio

Nessuno.

38 Relazione per segmenti

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Traffico viaggiatori, Traffico merci, Infrastruttura, Immobili e Settori centrali. L'attività commerciale continua a riguardare essenzialmente la Svizzera, motivo per cui si rinuncia a una segmentazione geografica.

I segmenti comprendono le società del Gruppo secondo la lista delle partecipazioni a pagina 120 e 121.

Sovvenzioni a FFS 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 FFS Infrastruttura. I versamenti annui sono stati 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'esercizio 2006 è versata dal settore Immobili (CHF 122,0 mio) e dai Settori centrali (CHF 70,0 mio). La sovvenzione di CHF 70,0 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.

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

Milioni di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	2006	2005	2006	2005
Reddito di esercizio				
Redditi da traffico ¹	2 307,4	2 230,9	1 005,9	991,2
Indennizzi	552,1	540,3	13,8	11,1
Redditi locativi immobili	5,1	5,1	3,4	3,6
Ricavi complementari	706,8	702,4	152,8	166,3
Altri redditi	20,6	10,2	7,8	5,9
Prestazioni proprie	142,2	148,3	62,1	64,3
Contributi federali per l'infrastruttura	0,0	0,0	0,0	0,0
Diminuzione del reddito	-122,8	-113,6	-17,4	-16,0
Contributo Settori centrali	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale Reddito di esercizio	3 611,4	3 523,7	1 228,5	1 226,5
Spese di esercizio				
Spese per il materiale	-246,5	-240,9	-129,5	-122,3
Spese per il personale ³	-1 299,8	-1 343,7	-495,7	-618,4
Altre spese di esercizio ²	-1 344,3	-1 341,2	-513,3	-537,4
Ammortamenti immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	-411,6	-402,3	-97,5	-88,6
Spese per investimenti non attivabili	-17,8	-17,3	-5,4	-7,3
Contributo Settori centrali	-45,3	-45,6	-16,8	-18,9
Totale Spese di esercizio	-3 365,2	-3 391,0	-1 258,2	-1 392,9
Risultato di esercizio	246,2	132,7	-29,6	-166,4
Risultato vendita attivo fisso	3,8	0,7	0,4	8,0
Progetto «Chance»	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	250,0	133,4	-29,2	-158,4
Reddito finanziario	18,7	17,9	12,5	7,8
Oneri finanziari	-67,2	-67,8	-17,9	-12,2
Contributo Settori centrali	-5,2	-4,7	-1,9	-1,9
Utile/perdita al lordo delle imposte	196,4	78,8	-36,5	-164,7
Imposte	-0,8	-0,4	-0,8	-1,1
Pagamenti compensativi	0,0	0,0	0,0	0,0
Quote di minoranza	-1,9	0,2	0,0	0,0
Utile/perdita del Gruppo	193,7	78,6	-37,3	-165,7
¹ di cui utilizzo di infrastrutture	2,4	2,8	0,0	0,0
² di cui tariffe di percorrenza	-487,7	-482,5	-208,2	-180,1

³ 2005: inclusi CHF 94 mio assegnazione all'accantonamento RPC 16.

	Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	
	710,6	676,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-745,1	-727,5	3 278,8	3 170,8	
	65,4	96,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	631,3	647,7	
	2,2	2,2	421,0	443,4	1,2	1,1	-115,6	-146,8	317,4	308,6	
	625,0	665,2	127,1	100,0	377,6	435,1	-799,1	-884,4	1 190,3	1 184,6	
	5,9	1,8	3,7	1,1	7,0	7,7	-13,3	-9,8	31,7	17,0	
	446,2	421,9	4,7	4,9	3,3	5,7	25,7	28,7	684,2	673,9	
	1 211,4	1 199,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 211,4	1 199,3	
	-1,2	0,2	-0,2	-1,3	-0,3	-0,2	13,5	16,8	-128,4	-114,1	
	0,0	0,0	0,0	0,0	108,8	112,8	-108,8	-112,8	0,0	0,0	
	3 065,5	3 063,0	556,4	548,2	497,6	562,1	-1 742,7	-1 835,8	7 216,8	7 087,8	
	-234,3	-209,7	-9,2	-6,4	-0,5	-0,4	36,5	37,2	-583,4	-542,6	
	-1 113,1	-1 051,1	-90,6	-87,4	-209,5	-263,8	88,6	80,9	-3 120,0	-3 283,4	
	-961,1	-879,9	-185,0	-168,0	-287,2	-356,1	1 507,3	1 592,4	-1 783,6	-1 690,1	
	-588,3	-510,0	-58,6	-84,2	4,2	-27,1	0,0	0,1	-1 152,0	-1 112,1	
	-218,0	-523,5	-23,2	-26,4	-24,6	-15,8	5,7	17,5	-283,2	-572,7	
	-41,8	-43,1	-5,0	-5,2	0,0	0,0	108,8	112,8	0,0	0,0	
	-3 156,5	-3 217,3	-371,6	-377,5	-517,7	-663,1	1 747,0	1 840,9	-6 922,2	-7 201,0	
	-91,0	-154,2	184,8	170,7	-20,1	-101,0	4,3	5,1	294,6	-113,2	
	-0,1	3,1	45,0	49,0	0,1	0,3	0,0	0,2	49,2	61,3	
	0,0	-6,7	0,0	0,0	0,0	-20,7	0,0	0,0	0,0	-27,4	
	-91,1	-157,9	229,8	219,6	-20,0	-121,3	4,3	5,3	343,8	-79,2	
	10,9	11,1	1,4	1,1	212,5	208,2	-170,1	-161,5	85,9	84,7	
	-19,5	-20,7	-77,7	-80,8	-154,5	-142,0	169,8	161,8	-166,8	-161,6	
	-4,8	-4,4	-0,6	-0,5	12,4	11,6	0,0	0,0	0,0	0,0	
	-104,4	-171,9	153,0	139,5	50,4	-43,5	4,0	5,6	262,9	-156,2	
	4,7	-0,4	-3,2	-4,5	-0,4	-1,4	0,0	0,0	-0,5	-7,7	
	192,0	190,0	-122,0	-114,0	-70,0	-76,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	-0,5	-0,4	0,0	0,0	-0,6	-2,2	0,0	0,0	-3,0	-2,4	
	91,8	17,4	27,8	21,0	-20,5	-123,2	4,0	5,6	259,4	-166,3	
	663,5	639,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-611,6	-593,5	54,2	48,3	
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	611,1	593,5	-84,8	-69,2	

Informazioni sui segmenti Bilancio FFS. Attivi.

Milioni di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Attivo circolante				
Liquidità	271,4	207,5	53,0	96,4
Crediti da forniture e servizi	327,9	292,7	184,8	204,3
Altri crediti	152,0	66,1	73,4	76,9
Scorte di merci e lavori iniziati	111,4	115,2	60,7	56,9
Ratei e risconti attivi	276,1	275,1	49,1	51,7
Totale Attivo circolante	1 138,8	956,7	421,0	486,2
Attivo fisso				
Immobilizzazioni finanziarie	5,0	4,9	13,4	12,8
Immobilizzazioni materiali	4 960,3	4 611,1	860,7	829,7
Impianti in costruzione, Immobilizzazioni materiali	571,5	788,8	35,2	62,9
Immobilizzazioni immateriali	101,3	89,6	19,9	14,1
Totale Attivo fisso	5 638,0	5 494,5	929,2	919,5
Totale Attivi	6 776,9	6 451,2	1 350,2	1 405,7

Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006
19,9	15,5	30,2	20,8	342,8	522,2	0,0	0,0	717,2		862,4
268,6	189,6	25,5	53,3	95,4	119,0	-240,7	-322,7	661,5		536,1
129,2	331,1	19,3	19,8	619,3	595,8	-790,7	-904,1	202,6		185,7
140,5	141,6	4,2	4,4	0,3	0,2	-5,4	-5,6	311,6		312,7
71,1	74,1	11,6	10,7	66,8	86,4	-89,8	-102,6	385,0		395,4
629,2	751,9	90,8	109,0	1 124,6	1 323,5	-1 126,5	-1 335,0	2 277,9		2 292,3
55,4	55,2	11,0	11,0	6 497,5	6 335,3	-5 272,3	-5 129,0	1 310,1		1 290,3
12 831,3	12 610,6	2 935,3	2 788,3	8,1	5,6	0,0	0,0	21 595,6		20 845,2
3 656,2	3 519,8	330,4	366,4	21,6	18,0	0,0	0,0	4 614,9		4 755,9
118,5	119,8	4,9	3,6	24,8	30,2	0,0	0,0	269,4		257,4
16 661,5	16 305,4	3 281,6	3 169,3	6 552,0	6 389,2	-5 272,3	-5 129,0	27 790,0		27 148,8
17 290,7	17 057,3	3 372,3	3 278,2	7 676,6	7 712,7	-6 398,8	-6 464,0	30 067,9		29 441,1

Informazioni sui segmenti Bilancio FFS. Passivi.

Milioni di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Capitale di terzi				
Debiti finanziari a breve termine	11,2	50,2	160,0	175,0
Debiti da forniture e servizi	335,8	273,3	88,5	123,5
Altri debiti a breve termine	135,6	135,8	66,2	72,3
Ratei e risconti passivi	922,4	851,8	88,5	92,0
Accantonamenti a breve termine	70,8	95,2	44,4	116,0
Totale capitale di terzi a breve termine	1 475,8	1 406,3	447,6	578,9
Debiti finanziari a lungo termine	133,4	71,1	0,0	0,4
Altri debiti a lungo termine	2 008,4	1 956,2	344,6	240,6
Accantonamenti a lungo termine	12,7	66,8	36,8	27,6
Totale capitale di terzi a lungo termine	2 154,5	2 094,1	381,4	268,7
Totale Capitale di terzi	3 630,2	3 500,4	829,0	847,5
Capitale proprio				
Capitale sociale	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Riserve di capitale	575,4	575,4	2,2	2,2
Riserve da utili al lordo dell'utile/perdita del Gruppo	610,5	531,5	-166,7	-1,3
Utile/perdita del Gruppo	193,7	78,6	-37,3	-165,7
Capitale proprio escl. quote di minoranza	3 089,6	2 895,5	521,2	558,2
Quote di minoranza	57,1	55,3	0,0	0,0
Totale Capitale proprio	3 146,6	2 950,8	521,2	558,2
Totale Passivi	6 776,9	6 451,2	1 350,2	1 405,7

Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006
89,3	212,8	350,2	261,0	168,3	245,1	-642,6	-708,0	136,4		236,1
413,8	522,2	54,1	64,1	56,0	55,6	-196,7	-293,1	751,5		745,7
44,9	63,2	13,6	24,4	23,6	24,2	-148,3	-196,5	135,6		123,4
130,3	144,4	38,5	43,9	150,2	121,2	-139,6	-137,9	1 190,5		1 115,5
71,3	75,3	2,1	2,1	168,8	187,0	-1,5	0,0	355,7		475,6
749,6	1 017,8	458,5	395,6	566,8	633,1	-1 128,7	-1 335,4	2 569,6		2 696,3
305,0	217,0	10,0	28,7	4 979,2	4 922,9	0,0	0,0	5 427,6		5 240,1
8 216,7	7 854,4	2 184,2	2 195,7	4 378,6	63,6	-4 362,5	-4 219,2	12 770,0		8 091,3
290,5	310,5	22,6	9,4	61,2	1 396,5	-9,2	-7,0	414,6		1 803,8
8 812,2	8 381,9	2 216,8	2 233,8	9 419,1	6 383,0	-4 371,7	-4 226,2	18 612,2		15 135,2
9 561,8	9 399,7	2 675,3	2 629,3	9 985,9	7 016,1	-5 500,3	-5 561,6	21 181,9		17 831,5
6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-723,0	9 000,0		9 000,0
565,4	565,4	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1		2 069,1
529,2	532,3	45,7	4,3	-3 356,4	-248,3	-179,4	-185,0	-2 517,2		633,5
91,8	17,4	27,8	21,0	-20,5	-123,2	4,0	5,6	259,4		-166,3
7 716,3	7 645,2	697,1	648,9	-2 314,5	691,0	-898,4	-902,4	8 811,3		11 536,3
12,6	12,4	0,0	0,0	5,2	5,5	0,0	0,0	74,8		73,3
7 728,9	7 657,6	697,1	648,9	-2 309,3	696,6	-898,4	-902,4	8 886,1		11 609,6
17 290,7	17 057,3	3 372,3	3 278,2	7 676,6	7 712,7	-6 398,8	-6 464,0	30 067,9		29 441,1

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

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2006	Partecipazione FFS in % 31.12.2005	Seg
Traffico viaggiatori e turismo						
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
elvetino AG, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management AG, Zurigo	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG, Romanshorn	CHF	4,60	0,00	0,00	97,39	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway AG, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V P
RailAway GmbH, Stoccarda	EUR	0,03	0,03	86,00	86,00	V P
RégionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00	V P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londra	GBP	0,05	0,03	67,00	67,00	V P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe Australasia SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
e-domizil AG, Zurigo	CHF	0,10	0,03	33,50	33,50	E P
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,80	0,21	26,00	26,00	E P
Rhealys SA, Lussemburgo	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00	E P
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	0,00	E P
Traffico merci e spedizioni						
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	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.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V G
RAIpin AG, Berna	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
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
Immobili e parcheggi						
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Frigosuisse Immobilien AG, Basilea	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerna	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2006	Partecipazione FFS in % 31.12.2005	Seg
Varie						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V I
RailLink AG, Berna	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00	V P
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V Z
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I
Terzag Terminal Zürich AG, Zurigo	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
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	0,00	E I

Le quote di capitale corrispondono alle percentuali di diritti di voto.

Legenda:

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

Rapporto del Revisore del conto di gruppo.

All'Assemblea generale degli azionisti delle Ferrovie federali svizzere FFS, Berna. In qualità di Revisore del conto di gruppo abbiamo verificato il conto del gruppo (conto economico del gruppo, bilancio del gruppo, conto del gruppo per il flusso di fondi, certificazione del capitale proprio ed allegato/pagine da 89 a 121) delle Ferrovie federali svizzere FFS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006.

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto di gruppo, 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 agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale che anomalie significative nel conto di gruppo possano essere identificate con un grado di sicurezza accettabile. Abbiamo verificato le posizioni e le informazioni del conto di gruppo 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 di gruppo nel suo complesso. Siamo dell'avviso che la nostra verifica costituisca una base sufficiente per la presente nostra opinione.

A nostro giudizio il conto di gruppo 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 di gruppo a voi sottoposto.

Facciamo notare inoltre che la partecipazione del 100% all'AlpTransit San Gottardo SA 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, il 23 marzo 2007
Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsabile del mandato)

Alessandro Miolo

Esperto-contabile diplomato

Conto economico FFS SA.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni di CHF	Nota	2006	2005
Reddito di esercizio			
Redditi da traffico	1	2 348,3	2 285,5
Indennizzi	2	447,7	479,7
Redditi locativi immobili		330,7	324,0
Ricavi complementari	3	1 192,3	1 202,3
Altri ricavi		39,4	28,2
Prestazioni proprie		609,1	594,9
Contributi federali per l'infrastruttura	4	1 211,4	1 199,3
Diminuzione del reddito		-100,7	-92,3
Totale Reddito di esercizio		6 078,2	6 021,6
Spese di esercizio			
Spese per il materiale		-456,3	-418,2
Spese per il personale	5	-2 456,3	-2 389,7
Altre spese di esercizio	6	-1 627,0	-1 561,1
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali		-1 031,6	-1 149,4
Investimenti non attivabili		-274,7	-570,2
Totale Spese di esercizio		-5 846,0	-6 088,6
Risultato di esercizio		232,3	-67,0
Risultato vendita attivo fisso		46,9	53,8
Progetto «Chance» ¹		0,0	-27,4
Attribuzione straordinaria ai passivi degli istituti di previdenza ²		-2 985,0	-94,0
EBIT		-2 705,8	-134,6
Reddito finanziario		102,4	99,2
Oneri finanziari		-142,5	-139,6
Perdita al lordo delle imposte		-2 745,9	-175,0
Imposte		1,9	-4,5
Perdita d'esercizio	7	-2 744,0	-179,5

¹ A partire dall'esercizio 2006 le spese relative al progetto «Chance» vengono iscritte nelle Spese per il personale.

² Vedere l'osservazione alla Nota 0.2.

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Milioni di CHF	Nota	31.12.2006	31.12.2005
Attivo circolante			
Liquidità		523,2	588,1
Crediti da forniture e servizi	8	530,5	426,5
Altri crediti		349,3	364,0
Scorte di merci e lavori iniziati		251,6	257,7
Ratei e risconti attivi		359,9	375,3
Totale Attivo circolante		2 014,6	2 011,5
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	9	2 855,9	2 758,2
Immobilizzazioni materiali		19 748,5	19 213,9
Impianti in costruzione Immobilizzazioni materiali		4 417,3	4 388,1
Immobilizzazioni immateriali		241,0	236,6
Totale Attivo fisso		27 262,7	26 596,9
Totale Attivi		29 277,3	28 608,4

Passivi.

Milioni di CHF	Nota	31.12.2006	31.12.2005
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine		73,4	27,8
Debiti da forniture e servizi	10	680,5	639,1
Altri debiti a breve termine		103,3	104,8
Ratei e risconti passivi		1 108,1	1 039,5
Accantonamenti a breve termine	11	300,9	346,8
Totale Capitale di terzi a breve termine		2 266,3	2 158,0
Debiti finanziari a lungo termine	12	4 989,2	4 951,6
Altri debiti a lungo termine	13	12 579,4	7 911,2
Accantonamenti a lungo termine	11	742,0	2 143,2
Totale Capitale di terzi a lungo termine		18 310,6	15 006,0
Totale Capitale di terzi		20 576,9	17 164,0
Capitale proprio			
Capitale azionario		9 000,0	9 000,0
Riserve legali			
Riserve legali generali		2 000,0	2 000,0
Riserva Lferr 64		502,2	518,3
Perdita di bilancio	14		
Perdita/utile portato a nuovo		-57,8	105,7
Perdita d'esercizio		-2 744,0	-179,5
Totale Capitale proprio		8 700,4	11 444,4
Totale Passivi		29 277,3	28 608,4

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

0 Note di carattere generale

0.1 Aspetti generali

I principi contabili applicati per il conto annuale della FFS SA rispettano le disposizioni del Diritto azionario svizzero (CO). L'osservanza contestuale dei principi contabili conformemente alle raccomandazioni Swiss GAAP RPC come negli esercizi precedenti non è più possibile perché, secondo i principi Swiss GAAP RPC, esistono obblighi di iscrizione a bilancio non ammessi dal CO.

0.2 Obblighi previdenziali

L'ammontare degli obblighi previdenziali è stato calcolato in analogia alle disposizioni Swiss GAAP RPC 16 anche per il bilancio separato della FFS SA. L'obbligo previdenziale verso la Cassa pensioni FFS comprende il deficit di copertura della Cassa pensioni FFS, la riduzione del tasso tecnico dal 4,0 al 3,5 percento e una riserva di oscillazione (15 percento) necessaria per il risanamento continuo della Cassa pensioni FFS e ammonta a CHF 4,3 mia. L'importo è iscritto a bilancio alla voce Passivi degli istituti di previdenza. La differenza di circa CHF 3 mia rispetto all'attuale accantonamento di 1,3 mia è stata contabilizzata nel conto economico come spesa straordinaria conformemente alle disposizioni del diritto delle obbligazioni.

0.3 Introduzione di un nuovo processo finanziario per gli impianti in costruzione

Il 1° agosto è stato introdotto un nuovo processo finanziario nel settore degli impianti in costruzione. Gli investimenti non attivabili iscritti nel conto annuale 2006, pari a CHF 274,7 mio (esercizio precedente CHF 570,2 mio), comprendono nell'anno di riferimento solo 7 mesi e non sono quindi confrontabili con l'esercizio precedente. Dalla data di conversione gli investimenti non attivabili vengono iscritti, secondo la tipologia di spesa, nelle voci «Spese per il materiale» e «Altre spese di esercizio» oppure come riduzione delle prestazioni proprie. Il nuovo processo ha portato al tempo stesso allo scioglimento della rettifica di valore forfetaria sugli impianti in costruzione in vista di una valutazione individuale dei progetti di investimento. In seguito alla rivalutazione degli impianti in costruzione, pari a circa CHF 4,8 mia lordi, si è avuto un effetto positivo di soli CHF 18,6 mio.

0.4 Partecipazione in proporzione ai vantaggi Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV)

Negli esercizi 2006 e 2005 i contributi federali per l'infrastruttura comprendono pagamenti alle FFS relativi alla partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 35,0 mio. Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico viaggiatori regionale ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

0.5 Risanamento nel settore energetico

Per il risanamento del settore Energia la CSFB aveva individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Nel frattempo tale accantonamento si è ridotto a CHF 613,3 mio in seguito alla vendita di centrali elettriche e partecipazioni a centrali elettriche, all'iscrizione di rettifiche di valore su immobilizzazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. In corso d'anno sono stati utilizzati CHF 19,4 mio.

0.6 Siti contaminati

Una perizia tecnica esterna aveva rilevato che le FFS dovevano effettuare entro il 1° gennaio 1999 degli accantonamenti pari a CHF 393 mio per i siti contaminati. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questi accantonamenti, è stato concordato con la Confederazione di non effettuare un accantonamento totale nel bilancio di apertura, bensì di attivare un accantonamento di CHF 110 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 contaminati è proseguito nel 2006. Le spese derivanti dalle misure applicate, pari a CHF 3,8 mio, sono state addebitate all'accantonamento, che quindi ammonta ancora a CHF 72,8 mio.

0.7 Imposte

In base all'art. 21 della legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), la FFS SA è esonerata dalle imposte anche sul piano cantonale. Ai sensi della sentenza del Tribunale federale del dicembre 2003, la FFS SA è soggetto tenuto a pagare, nei Cantoni e nei Comuni, le imposte sugli immobili non necessari per l'esercizio. Considerati gli accertamenti fiscali definitivi che sono stati effettuati, è stato possibile ridurre i fondi imposte e tasse esistenti di CHF 33,0 mio.

Informazioni dettagliate su bilancio e conto economico

1 Redditi da traffico

Milioni di CHF	2006	2005
Traffico viaggiatori	1 958,5	1 917,3
Prestazioni d'esercizio	144,6	151,5
Infrastruttura	245,1	216,7
Redditi da traffico	2 348,3	2 285,5

2 Indennizzi

Milioni di CHF	2006	2005
Indennizzi traffico viaggiatori regionale		
Confederazione	239,1	240,6
Cantoni	143,1	142,7
Contributi di terzi	0,1	0,1
Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale	382,3	383,4
Sovvenzioni all'infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci		
per traffico combinato	46,8	43,5
per altro traffico merci	18,6	52,7
Totale Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario	65,4	96,3
Indennizzi	447,7	479,7

3 Redditi complementari

Milioni di CHF	2006	2005
Servizi	454,2	422,0
Lavori di assistenza e manutenzione	94,2	61,3
Redditi da noleggi	80,0	45,5
Vendita di energia	97,7	71,6
Cambio valuta	39,9	38,2
Provvigioni, commissioni	83,4	73,8
Vendita stampati e materiali	61,2	54,2
Partecipazione alle spese, contributi	219,1	372,2
Altri redditi complementari	62,7	63,5
Redditi complementari	1 192,3	1 202,3

4 Contributi federali per l'infrastruttura

Milioni di CHF	2006	2005
Ammortamento per l'infrastruttura	855,5	844,2
Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura	355,9	355,1
Contributi federali per l'infrastruttura	1 211,4	1 199,3

5 Spese per il personale

Milioni di CHF	2006	2005
Salari	2 041,9	1 980,5
Assicurazioni sociali	298,0	313,8
Spese per il personale NOA ¹	29,5	0,0
Altre spese per il personale	87,0	95,4
Spese per il personale	2 456,3	2 389,7

1 Negli esercizi precedenti le spese relative al programma NOA venivano iscritte nel conto economico come voce distinta («Progetto Chance»).

6 Altre spese di esercizio

Milioni di CHF	2006	2005
Noleggio di impianti	34,8	31,9
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	339,5	277,4
Veicoli	104,5	111,4
Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse	42,1	66,4
Energia e smaltimento	212,9	188,9
Amministrazione e informatica	273,8	260,7
Pubblicità	46,4	43,2
Altre spese di esercizio	380,5	376,9
Prestazioni di esercizio di terzi	143,2	143,1
Indennizzi riduzione imposta precedente/Contributi federali	49,3	61,2
Altre spese di esercizio	1 627,0	1 561,1

7 Perdita d'esercizio

Milioni di CHF	2006	2005
Utile/perdita d'esercizio da settori che danno diritto all'indennità ai sensi dell'art. 64 Lferr		
Infrastruttura	88,2	2,0
Traffico viaggiatori regionale (TVR)	23,9	-18,0
Perdita d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	-2 856,1	-163,5
Perdita d'esercizio	-2 744,0	-179,5

8 Crediti da forniture e servizi

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Crediti da forniture e servizi		
verso terzi	490,7	407,4
verso società del Gruppo	72,8	68,7
verso società associate	1,8	2,0
Rettifiche di valore	-34,8	-51,6
Crediti da forniture e servizi	530,5	426,5

9 Immobilizzazioni finanziarie

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Titoli dell'attivo fisso	646,7	637,1
Partecipazioni ¹	894,7	929,4
Crediti a lungo termine verso terzi	543,3	532,8
Crediti a lungo termine verso società del Gruppo	751,6	639,7
Crediti a lungo termine verso società associate	19,6	19,3
Immobilizzazioni finanziarie	2 855,9	2 758,2

¹ Le partecipazioni detenute dalla FFS SA figurano nell'elenco delle partecipazioni alla nota 15.4.

10 Debiti da forniture e servizi

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti da forniture e servizi		
verso terzi	646,8	610,9
verso società del Gruppo	33,6	27,6
verso società associate	0,2	0,6
Debiti da forniture e servizi	680,5	639,1

11 Accantonamenti**Accantonamenti per scadenza**

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Accantonamenti a breve termine	300,9	346,8
Accantonamenti a lungo termine	742,0	2 143,2
Accantonamenti	1 042,9	2 490,1

Accantonamenti per scopo d'impiego

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Obblighi previdenziali	0,0	1 333,0
Siti contaminati	72,8	76,6
Risanamento nel settore energetico	613,3	632,7
Vacanze/straordinari	90,9	93,9
Ristrutturazione	8,8	32,9
Altri accantonamenti	257,1	320,9
Accantonamenti	1 042,9	2 490,1

12 Debiti finanziari a lungo termine

Millioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti bancari	470,1	342,7
Impegni di leasing	3 069,0	3 107,9
Debiti ipotecari	10,0	28,7
Cassa del personale	1 440,1	1 472,3
Debiti finanziari a lungo termine	4 989,2	4 951,6

13 Altri debiti a lungo termine

Millioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Debiti verso terzi	158,2	147,1
Debiti verso l'Azionista Confederazione	8 103,2	7 764,1
Passivi degli istituti di previdenza ¹	4 318,0	0,0
Altri debiti a lungo termine	12 579,4	7 911,2

¹ Si rimanda alla nota 0.2 «Istituti di previdenza» e ai chiarimenti relativi ai passivi degli istituti di previdenza riportati nella relazione del Gruppo.

Composizione dei debiti verso l'Azionista Confederazione

Millioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Prestiti federali	1 231,1	1 231,1
Fabbisogno di base	1 010,1	806,5
Totale prestiti ad interessi variabili	2 241,2	2 037,6
Prestiti Ferrovia 2000	5 742,2	5 640,0
Prestiti accessi Alptransit	119,8	86,5
Totale Prestiti ad interessi variabili per Fondo grandi progetti ferroviari	5 862,0	5 726,5
Totale	8 103,2	7 764,1

Indebitamento netto

Millioni di CHF Notes	Nota	31.12.2006	31.12.2005
Debiti finanziari a breve termine		73,4	27,8
Debiti finanziari a lungo termine	12	4 989,2	4 951,6
Altri debiti a lungo termine	13	12 579,4	7 911,2
./. Ratei e risconti a lungo termine		-140,1	-135,6
./. Passivi degli istituti di previdenza		-4 318,0	0,0
Totale debiti finanziari		13 183,9	12 755,0
./. Liquidità e titoli		-1 170,0	-1 225,2
Indebitamento netto		12 013,9	11 529,8
Variazioni rispetto all'esercizio precedente		484,1	568,0

14 Perdita di bilancio

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Perdita/utile portato a nuovo		
a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	-57,8	105,7
Totale Perdita/utile portato a nuovo	-57,8	105,7
Utile/perdita d'esercizio		
a destinazione vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	112,1	-16,0
a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	-2 856,1	-163,5
Totale perdita d'esercizio	-2 744,0	-179,5
Totale perdita di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr	-2 801,8	-73,8

15 Tributi**15.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi**

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Fideiussioni e garanzie	217,2	226,1
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Impegni di acquisto e finanziamento fissi	0,0	9,5
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Altri	11,5	13,8
Totale	505,9	526,6

15.2 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.

15.3 Impegni di leasing non iscritti a bilancio

Milioni di CHF	31.12.2006	31.12.2005
Scadenza entro un anno	12,7	12,6
Scadenza entro 1-2 anni	8,2	8,5
Scadenza entro 2-3 anni	3,7	3,7
Scadenza entro 3-4 anni	1,1	0,4
Scadenza oltre 4 anni	0,0	3,8
Totale	25,7	29,0

15.4 Partecipazioni importanti

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2006	Partecipazione FFS in % 31.12.2005
Traffico viaggiatori e turismo					
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
elvetino AG, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG, Romanshorn	CHF	4,60	0,00	0,00	97,39
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RégionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe Australasia SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,80	0,21	26,00	26,00
Rhealys SA, Lussemburgo	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	0,00
Traffico merci e spedizioni					
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00
Centrali elettriche					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Immobili e parcheggi					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Frigosuisse Immobilien AG, Basilea	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerna	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Varie					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
RailLink AG, Berna	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zurigo	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	25,00
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	0,00

Le quote di capitale corrispondono alle percentuali di diritti di voto.

Proposta del Consiglio di amministrazione concernente l'utilizzo dell'utile di bilancio

Il Consiglio di Amministrazione chiede all'assemblea generale di impiegare la perdita di bilancio al 31 dicembre 2006 come segue:

Milioni di CHF	31.12. 2006	31.12. 2005
Perdita d'esercizio	-2 744,0	-179,5
Perdita/Utile portato a nuovo esercizio precedente	-57,8	105,7
Perdita di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr	-2 801,8	-73,8
verso o da riserve ai sensi dell'art. 64 Lferr		
- Traffico viaggiatori	-23,9	18,0
- Traffico viaggiatori (aggiunta dall'esercizio 2005)	-0,8	0,0
- Infrastruttura	-88,2	-2,0
Perdita di bilancio a disposizione dell'assemblea generale	-2 914,7	-57,8
Riporto a nuovo	-2 914,7	-57,8