

Rapporto di gestione 2007





Sommario.

| | |
|--|-----------|
| Indicatori | U3 |
| Rapporto del Gruppo | 4 |
| Il 2007 è stato un anno complessivamente positivo per le FFS, caratterizzato da prestazioni record. Il traffico merci ha registrato ingenti perdite. Risultato consolidato CHF 80,4 mio. | |
| Strategia/Raggiungimento degli obiettivi | 14 |
| Prestazioni dei poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei nostri clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Nel 2007 hanno lavorato per le FFS 27 438 collaboratori. Mai prima d'ora è stato raggiunto un rendimento tanto alto per ogni collaboratore. | |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Il risanamento della CP FFS continua a essere un problema irrisolto. Il grado di copertura è sceso al 92,4 per cento. | |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| 306,7 mio di persone hanno scelto di viaggiare con le FFS con un incremento del 7,6 per cento in più rispetto all'anno precedente. Risultato del segmento: CHF 193 mio. | |
| Traffico merci | 46 |
| FFS Cargo ha incrementato le prestazioni dell'8,3 per cento. Nel contempo le perdite operative sono salite a 87,9 mio. Risultato del segmento: CHF -190,4 mio. | |
| Infrastruttura | 56 |
| Lo sfruttamento della rete FFS è aumentato dell'1,8 per cento attestandosi a 154,7 mio di tracce-chilometro. Risultato del segmento: CHF 32,2 mio. | |
| Immobili | 66 |
| Le FFS si annoverano tra i principali proprietari immobiliari di tutta la Svizzera. Risultato del segmento CHF 32,6 mio. | |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |
| Organigramma | U4 |

Gruppo FFS

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---------------------------------|----------|----------|
| Ricavo del traffico viaggiatori | 2 321,0 | 2 159,7 |
| Ricavo del traffico merci | 1 033,9 | 972,7 |
| Risultato d'esercizio/EBIT | 226,0 | 343,8 |
| Utile del Gruppo | 80,4 | 259,4 |
| Totale del bilancio | 30 592,7 | 30 067,9 |
| Capitale proprio | 8 966,8 | 8 886,1 |

Cifre delle prestazioni

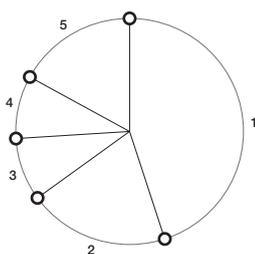
| | 2007 | 2006 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|
| Persone trasportate (mio) | 306,7 | 285,1 |
| Viaggiatori-chilometro (mio) | 15 134,0 | 14 267,0 |
| Abbonamenti generali ¹ | 344 542,0 | 316 731,0 |
| Abbonamenti metà prezzo ¹ | 2 124 650,0 | 2 051 922,0 |
| Tonnellate-chilometro (mio) | 13 368,1 | 12 344,4 |
| Tracce-chilometro (mio) ² | 154,7 | 152,0 |
| Entità media dell'organico | 27 438,0 | 27 933,0 |

¹ In circolazione alla fine dell'anno

² Tratte a scartamento normale

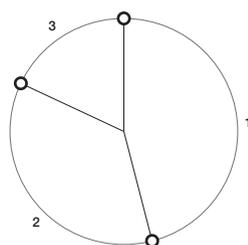
Il franco FFS

Franco ricavato: da dove viene



- 1 Ricavo da traffico 45 cts
- 2 Altri ricavi 20 cts
- 3 Prestazioni proprie 9 cts
- 4 Indennizzi 9 cts
- 5 Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura 17 cts

Franco speso: dove va



- 1 Spese per il personale 46 cts
- 2 Altre spese 36 cts
- 3 Ammortamenti/Investimenti non attivabili 18 cts

Il desiderio di Ursula Venosta (52), di Gland VD,
delegata alle vendite di Austrian Airlines per la Svizzera occidentale.

«Naturalmente mi piace prendere l'aereo. Ma mi capita spesso di viaggiare con le FFS, per lavoro e nel tempo libero. Prendendo il treno solo verso le 9.00, per me non è un problema trovare posto. Quando viaggio per lavoro, però, nei compartimenti di 2^a classe manca una presa per il mio laptop. Spesso manca anche il carrello con snack e bevande, che nei voli aerei invece fa parte del normale servizio. E c'è un'altra cosa che mi dispiace: che non esista più il biglietto forfetario per i viaggi verso l'aeroporto. Non era solo conveniente, ma anche molto comodo. Un'ultima cosa: spesso gli annunci all'altoparlante nei treni e nelle stazioni sono incomprensibili, per non parlare dell'inglese, che manca del tutto. Negli ultimi tempi però sono un po' migliorati. Tuttavia, la ferrovia presenta anche dei vantaggi, perché mi permette di viaggiare direttamente dal centro di una città a quello di un'altra senza perdere tempo in fastidiosi controlli di sicurezza all'aeroporto. È un aspetto che apprezzo molto».

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Le FFS s'impegnano a esaudire i desideri dei clienti

FFS Traffico viaggiatori si impegna a fondo per mettere a disposizione capacità sufficienti durante gli orari di punta, prevedendo quando possibile un'intensificazione del traffico e carrozze supplementari. Parallelamente, si stanno moltiplicando le iniziative per incentivare i clienti ad utilizzare le ferrovie al di fuori degli orari di maggiore afflusso. L'introduzione della carta giornaliera dalle 9 è solo uno dei possibili esempi.

Nel quadro delle sempre maggiori esigenze di comfort espresse dai viaggiatori si inserisce anche il desiderio di più prese elettriche nei treni. Oggi i compartimenti business degli ICN, delle CU IV e degli IC 2000 sono dotati di collegamenti per i laptop. Entro il 2010 anche gli altri posti a sedere delle CU IV e degli IC 2000 dovranno essere equipaggiati con prese elettriche. E per non trascurare nemmeno il benessere fisico dei viaggiatori, nel corso dei prossimi due anni si provvederà ad una standardizzazione del catering sui treni Intercity e Interregio. In questo modo, in futuro i clienti sapranno sempre quale servizio aspettarsi a bordo dei treni.

Assolutamente prioritaria per le FFS è l'informazione dei clienti. Proprio per garantire un migliore coordinamento dell'informazione dei clienti nell'intera Svizzera è stato infatti creato un centro speciale. Sono inoltre previsti ulteriori interventi migliorativi che potranno essere messi in atto in tempo per l'inizio dell'Euro 2008.

- Le FFS fanno tutto il possibile per incentivare un migliore sfruttamento dell'offerta ferroviaria.
- All'informazione dei clienti viene riservata la massima priorità.
- FFS Traffico viaggiatori riposiziona il catering sui treni per offrire ai clienti un servizio più affidabile.

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

2007: buone prestazioni per le FFS; il traffico merci pesa sul risultato.

Il 2007 è stato un anno complessivamente positivo per le FFS. Il traffico viaggiatori e il settore merci hanno beneficiato di un andamento favorevole della domanda. Il numero di viaggiatori e la quantità di merci trasportate hanno raggiunto valori record. Il risultato consolidato, pari a CHF 80,4 mio, è stato generato essenzialmente dai risultati positivi conseguiti nel traffico viaggiatori e nel settore degli immobili. Hanno pesato sul risultato le massicce perdite subite nel traffico merci, settore che richiede un riposizionamento e un risanamento che durino nel tempo. Nei prossimi anni si prevede un'ulteriore espansione della domanda di prestazioni FFS. L'intero Gruppo dovrà far fronte a grandi sfide.

Le FFS devono ai propri clienti il conseguimento nel 2007 di nuovi valori record. Mai prima d'ora così tante persone hanno scelto di viaggiare con le FFS (306,7 mio) e mai FFS Cargo ha trasportato tante merci come nell'anno in esame (13,37 mia di tonnellate-chilometro). All'aumento delle prestazioni hanno contribuito un ambiente economico positivo e la continua espansione dell'offerta nel traffico viaggiatori. Nonostante l'incremento delle prestazioni, nel traffico merci le FFS hanno subito una notevole recessione e un'ingente perdita operativa (CHF -87,9 mio). Per il risanamento del settore merci sono stati effettuati accantonamenti e rettifiche di valore su immobilizzazioni materiali per CHF 102,5 mio¹.

L'andamento positivo della domanda dovrebbe proseguire nei prossimi anni. Per poter soddisfare le esigenze dei clienti anche in futuro, si chiede alle FFS di fare una valutazione sollecita di tale domanda e di adottare per tempo le misure necessarie. Pianificazione e finanziamento dei progetti ferroviari sono operazioni a lunghissimo termine e richiedono un'adeguata lungimiranza. Tempi di preparazione da tre a quattro anni per il materiale rotabile, e da otto a dodici anni per l'infrastruttura e le stazioni, costituiscono per noi una sfida, se ci vogliamo preparare per tempo all'evoluzio-

ne della domanda. Nei prossimi anni l'azienda dovrà aumentare l'efficienza della ferrovia effettuando notevoli investimenti nel materiale rotabile. Al tempo stesso saranno necessari investimenti dei poteri pubblici mirati all'espansione dell'infrastruttura ferroviaria. Senza queste spese l'efficienza della ferrovia quale importante vettore di trasporto della Svizzera e dell'economia politica svizzera verrà messa a dura prova nel lungo termine.

Un grazie ai clienti. I clienti sono determinanti per il successo delle FFS e sono i primi destinatari dei nostri sforzi quotidiani. Noi continuiamo a lavorare alla qualità dei nostri servizi, per migliorare ulteriormente puntualità, pulizia e sicurezza e per offrire ai clienti un'informazione affidabile in caso di perturbazioni.

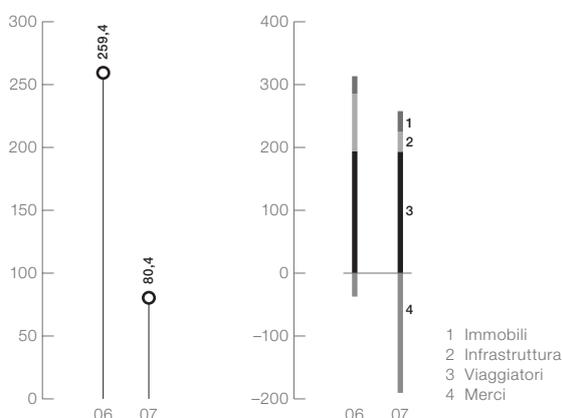
Anche nel presente rapporto di gestione i clienti occupano una posizione centrale e basilare: con i loro volti, i loro nomi, i loro desideri e le aspettative che essi ripongono nelle FFS. L'uomo e le sue esigenze: di questo si occupa la nostra attività di fornitura di servizi. Un servizio umano è la nostra motivazione.

Esprimiamo un sentito grazie ai nostri clienti.

¹ Gli accantonamenti hanno pesato sul risultato consolidato per CHF 96,0 mio in tutto.

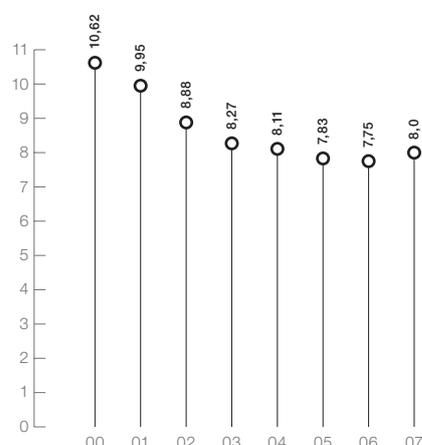
Risultato consolidato e risultati annui delle divisioni

Mio di CHF



Rapporto indennizzi/prestazioni

CHF/treni-chilometro



Utili grazie a FFS Traffico viaggiatori e a FFS Immobili.

Le FFS hanno chiuso il 2007 con un utile del Gruppo di CHF 80,4 mio. Nell'esercizio precedente era stato realizzato un utile di CHF 259,4 mio. Da una parte, FFS Traffico viaggiatori (risultato annuo 2007: CHF 193,0 mio) e FFS Immobili (dopo i pagamenti compensativi versati a FFS Infrastruttura e gli addebiti per interessi e ammortamenti destinati alla Cassa pensioni FFS per un totale di CHF 148,1 mio, l'utile annuo è stato pari a CHF 32,6 mio) hanno concorso in misura sostanziale al risultato positivo. Dall'altra, un aumento massiccio della perdita operativa subita nel traffico merci, pari a CHF -87,9 mio (2006: CHF -37,3 mio), e gli accantonamenti con impatto sul Gruppo, pari a CHF 96 mio, effettuati per il risanamento di FFS Cargo hanno ridotto sensibilmente il risultato consolidato.

Prestazioni dei poteri pubblici. Nel 2007 le prestazioni versate dai poteri pubblici alle FFS sono state pari a CHF 2094,3 mio (esercizio precedente: CHF 2046,3 mio). I contributi totali versati a FFS Infrastruttura sono stati di CHF 1284,4 mio (CHF 1211,4 mio). Gli indennizzi nel traffico viaggiatori regionale sono stati di CHF 591,8 mio (CHF 552,1 mio), mentre gli indennizzi nel traffico merci sono stati di CHF 76,9 mio (CHF 79,2 mio). Ad essi si aggiunge il contributo federale di CHF

141,2 mio (CHF 203,6 mio) per il finanziamento degli investimenti che vanno oltre il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

Al tempo stesso le FFS hanno generato maggiori prestazioni sia nel traffico viaggiatori che nel trasporto delle merci. L'espansione dell'offerta e il miglioramento del livello qualitativo, in particolare su richiesta dei committenti Confederazione e Cantoni, per quanto riguarda il materiale rotabile nel traffico regionale hanno causato un leggero peggioramento del rapporto indennizzi/prestazioni, che nell'anno di riferimento è passato da 7,75 (2006) a 8,0. Nel 2000 il rapporto indennizzi/prestazioni era ancora pari a 10,62. Per gli indennizzi dei poteri pubblici le FFS forniscono oggi molte più prestazioni rispetto a sette anni fa.

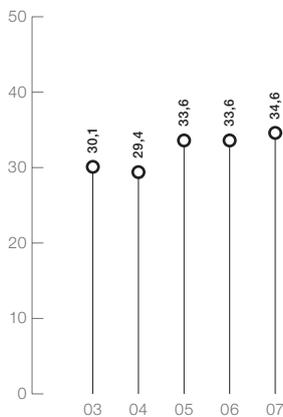
Mercato dinamico.

Congiuntura favorevole. L'aumento delle prestazioni registrato dalle FFS nell'anno di riferimento è dovuto anche all'effetto benefico derivato da una congiuntura positiva su scala europea, che ha messo le ali all'economia e ha rinvigorito i commerci. Di conseguenza, nel 2007 il trasporto merci ha registrato un aumento dei quantitativi. L'attività di trasporto merci su scala internazionale ha mostrato nel 2007 un andamento chiaramente superiore alla crescita prevista. È pertanto

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

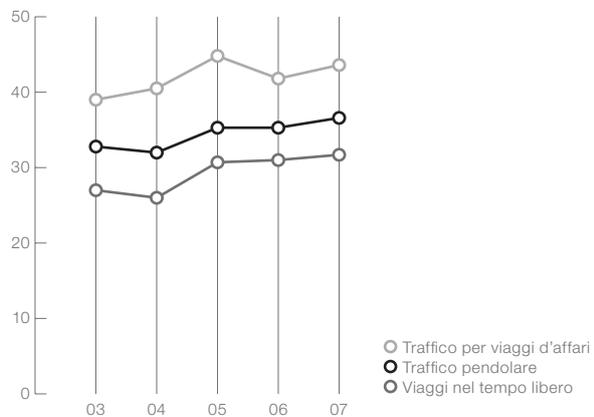
Quota di mercato FFS Traffico viaggiatori

In %



Quota di mercato per segmenti

In %



stato necessario acquistare a caro prezzo i mezzi operativi a tal fine necessari. Nel complesso la crescita del fatturato non ha avuto ripercussioni positive, bensì negative sul risultato finanziario del settore merci e dell'intera azienda.

Aumento delle quote di mercato. Negli ultimi anni le FFS avevano migliorato sensibilmente l'attrattiva della loro offerta per i viaggiatori. Lo testimoniano le maggiori quote di mercato registrate nel 2007: il traffico pendolare e il traffico per viaggi d'affari, così come i viaggi nel tempo libero, che tuttavia dipendono anche dalla propensione delle famiglie a spendere, sono aumentati nel mercato di rilievo per la ferrovia, vale a dire per i viaggi su distanze di almeno tre chilometri. Nel complesso la ferrovia ha raggiunto una quota di mercato del 34,6 per cento (esercizio precedente: 33,6 per cento).

Nel traffico merci transfrontaliero la quota di mercato della ferrovia ha perso due punti percentuali rispetto alla strada: nel 2007 sono state trasportate attraverso le Alpi svizzere 39,5 mio di tonnellate nette di merci; di queste il 64 per cento su rotaia. Nel 2006 la quota spettante alla ferrovia era pari al 66 per cento. La quota di mercato di FFS Cargo nel trasporto delle merci su rotaia sull'asse nord-sud è stata del 52 per cento (esercizio precedente: 54 per cento).

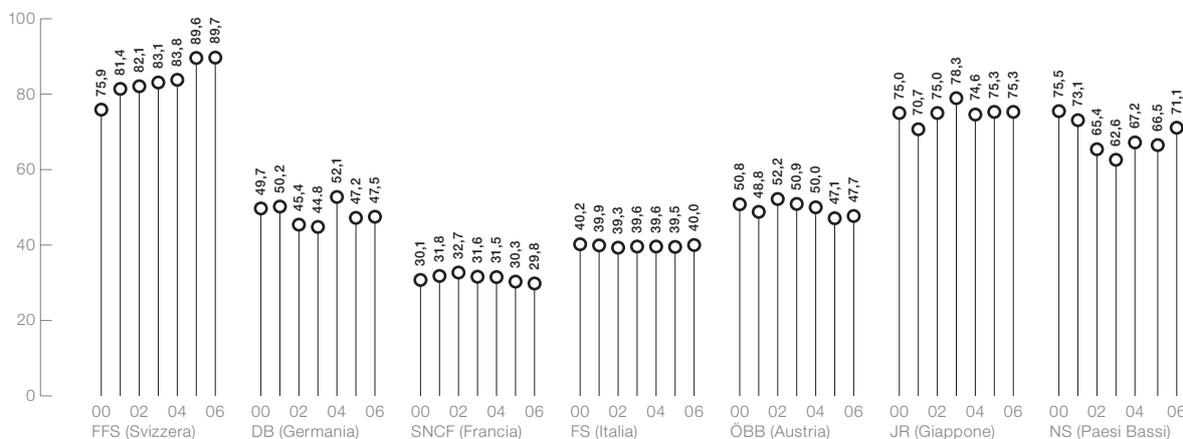
Prospettive per il traffico europeo. Nel traffico merci europeo la liberalizzazione senza riserve ha compiuto passi notevoli. Negli ultimi anni pochi operatori di grandi dimensioni sono riusciti a espandere ulteriormente la propria posizione dominante. Pur essendo tra loro in accanita competizione, in futuro le aziende di trasporto merci saranno tenute a intensificare la collaborazione nella produzione al fine di ottimizzare ulteriormente la qualità. Solo così sarà possibile migliorare la posizione competitiva del trasporto delle merci su rotaia e la sua attrattiva per i clienti nella concorrenza intermodale con la strada.

Nel traffico viaggiatori le ferrovie affrontano l'apertura del mercato su scala internazionale stringendo alleanze e partnership con soggetti vicini. Dopo anni di discussioni sugli appalti, nel traffico regionale è andata profilandosi una tendenza contraria. Gli ingenti costi relativi a tale procedura e soprattutto le aspettative deluse per quanto riguarda la qualità hanno causato un cambiamento nell'evoluzione. Nell'anno in esame il Parlamento europeo, cui compete la responsabilità in materia, ha deciso di rinunciare all'obbligo delle procedure di appalto nel traffico ferroviario regionale.

Politica industriale o politica dei trasporti. Parallelamente all'apertura del mercato europeo, in alcuni Stati membri dell'Unione europea si osserva anche una tendenza volta a tutelare e promuovere gli interessi dell'in-

Efficienza dello sfruttamento della rete nel confronto tra Paesi

Treni-chilometro per ogni km di rotaia e al giorno



dustria e delle imprese di servizio del proprio Paese con una politica industriale attiva, guidata dagli interessi nazionali. I presidenti degli Stati e dei governi vogliono che le loro imprese nazionali diventino «campioni europei».

Mentre alcuni Paesi limitrofi hanno posto in primo piano questa politica industriale, in Svizzera viene data priorità alla politica dei trasporti. Questo profondo impegno della politica e dell'intera popolazione a favore dei trasporti pubblici ha reso possibile e ha favorito la proverbiale qualità dei trasporti pubblici svizzeri, rinomata in tutto il mondo. Per quanto riguarda le tendenze contrarie presenti nei Paesi confinanti, diventa importante conservare i vantaggi tipici del sistema svizzero dei trasporti. Le discussioni sulla futura organizzazione del panorama ferroviario svizzero, dal titolo «FFS +X», sono state portate a termine in corso d'anno: per le ferrovie svizzere sarà una sfida affermarsi sul mercato europeo.

Privatizzazione e ferrovia integrata. In Germania si discute della privatizzazione della ferrovia. La discussione e il risultato del confronto politico sono di grande rilevanza per l'intero panorama ferroviario europeo.

Emerge anche la domanda sul futuro del modello della ferrovia integrata, che accorpa in un'unica impresa il proprietario e gestore dell'infrastruttura e l'operatore ferroviario. Su una rete ferroviaria che, al mondo,

è tra quelle maggiormente utilizzate, le FFS gestiscono un orario oltremodo fitto con un traffico misto di treni a lunga percorrenza, treni regionali e treni merci. Provvedere all'esercizio della rete FFS senza una pianificazione congiunta a livello intensivo per il perfezionamento del sistema e senza una conciliazione giornaliera tra le zone di traffico e l'infrastruttura significa andare incontro a notevoli ripercussioni sulle prestazioni e sulla qualità e, da ultimo, anche a costi maggiori. Il fabbisogno di coordinamento e organizzazione sull'intero processo di pianificazione ed esercizio è talmente grande che potrebbe essere suddiviso tra diverse aziende senza subire ripercussioni significative sulla qualità.

Assegnazione delle tracce senza conflitti. L'esternalizzazione dell'ufficio per l'assegnazione delle tracce, effettuata dalle FFS nel 2006, non rappresenta una contraddizione. L'ufficio, gestito come società congiunta tra FFS, BLS e SOB insieme all'Unione dei trasporti pubblici, garantisce l'assegnazione non discriminata delle tracce alle imprese ferroviarie. Anche nell'anno di riferimento la Traccia Svizzera SA è riuscita a risolvere tutti i conflitti di tracce. La commissione d'arbitrato in materia ferroviaria non ha ricevuto querele contro l'attività dell'ufficio di assegnazione delle tracce.

Rapporto del Gruppo

Strategia/Ragg. degli obiettivi 14

Poteri pubblici 16

I desideri dei clienti 18

Ambiente 20

Personale/Ambito sociale 22

Sicurezza 28

Management dei rischi 31

Informatica 32

Cassa pensioni 34

Traffico viaggiatori 36

Traffico merci 46

Infrastruttura 56

Immobili 66

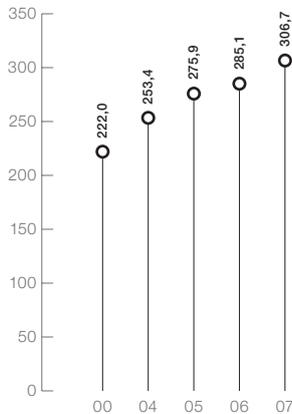
Corporate Governance 76

Cronaca 87

Rapporto finanziario 91

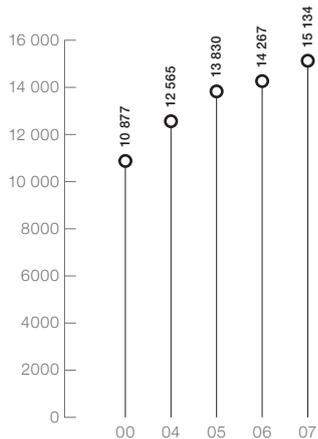
Andamento del numero di viaggiatori

In mio



Andamento dei viaggiatori-chilometro

In mio



Necessità di investimenti in materiale rotabile e infrastruttura.

Negli ultimi anni la domanda di prestazioni FFS è cresciuta costantemente. Dal 2000 il numero di viaggiatori che hanno utilizzato treni FFS è aumentato del 38 per cento. Solo dall'entrata in vigore dell'orario di Ferrovia 2000 nel dicembre 2004 il numero di viaggiatori è cresciuto del 21 per cento. A partire dal 2000 il numero di viaggiatori-chilometro percorsi con treni FFS ha registrato un incremento del 39 per cento.

Domanda in continua espansione. Le FFS ritengono che la domanda di prestazioni continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni. Il salto di offerta marcato con Ferrovia 2000 non si è ancora esaurito sul versante dell'offerta; anzi, l'adeguamento ha continuato a svilupparsi come previsto. Con il nuovo orario introdotto il 9 dicembre 2007 si è avuto un ulteriore passo avanti nell'offerta ferroviaria, con effetti positivi sulla domanda. Al tempo stesso la carenza di capacità sulla strada, in particolare negli agglomerati urbani, potrebbe accelerare il passaggio alla ferrovia. Inoltre, anche la maggiore sensibilità per le questioni ambientali, maturata di recente nella popolazione, dovrebbe nei prossimi anni far confluire più clienti verso la ferrovia.

Importanti investimenti. Anche in futuro viaggiare con la ferrovia dovrebbe essere un'attività piacevole, che permette ai clienti in treno di rilassarsi, lavorare o semplicemente trascorrere del tempo insieme. Per soddisfare la crescente domanda, ogni anno le FFS investono più di CHF 500 mio in materiale rotabile. Per quanto riguarda il grande dinamismo presente in questo settore, le FFS stanno valutando la possibilità di accelerare e incrementare questi investimenti per rinnovare il parco di carrozze viaggiatori con l'obiettivo di migliorare ulteriormente qualità e capacità. L'azienda dovrà far fronte a tutte queste spese.

Rapida espansione dell'infrastruttura ferroviaria. Gli sforzi imprenditoriali profusi dalle FFS per il materiale rotabile non sono di per sé sufficienti a far fronte alla prevista evoluzione dei clienti. Nell'anno di riferimento il Consiglio federale si è espresso positivamente sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari (SPF). Per l'espansione dell'infrastruttura dell'offerta di base do-

vrebbero essere messi a disposizione CHF 5,2 mia. In corso d'anno le Camere federali prenderanno una decisione in merito al progetto. Le FFS sono certe che anche il Parlamento darà luce verde alla realizzazione dell'espansione delle capacità della rete ferroviaria nell'ambito dell'SPF. Solo una rapida attuazione dell'offerta di base SPF consentirà di evitare che la domanda di prestazioni FFS ecceda le capacità dell'azienda già nel prossimo decennio. Le conseguenze politiche, economiche e sociali di una tale possibilità sarebbero motivo di grande preoccupazione per la Svizzera e l'intera popolazione. Per coprire la domanda nelle ore di punta si avrà presto la necessità di realizzare anche opzioni di ampliamento quali il terzo binario continuo tra Losanna e Ginevra, la galleria dello Zimmerberg e molte altre. Tuttavia, si dovrà precedentemente garantire anche il finanziamento dei progetti.

I progetti infrastrutturali sono imprese audaci di lungo termine. Se anche il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati approvassero rapidamente il progetto SPF, dovranno passare otto e più anni prima che queste opere principali possano essere realizzate e messe in esercizio.

Le FFS hanno bisogno di flessibilità imprenditoriale.

Le FFS di fronte a grandi mansioni. Riteniamo che, fino al momento in cui non saranno a disposizione le risorse dei poteri pubblici necessarie per ampliare l'infrastruttura, competa alle FFS con i propri provvedimenti aziendali fare sì che, nei nostri treni, i clienti possano disporre anche in futuro della capacità di cui necessitano. L'azienda ha pertanto bisogno di una flessibilità finanziaria e di una libertà d'azione imprenditoriale tali da poter reagire con adeguata rapidità agli sviluppi del mercato. Nell'anno in esame il sorvegliante federale dei prezzi ha impedito alle FFS di applicare, nell'ambito degli aumenti dei prezzi nei trasporti pubblici varati per il cambiamento d'orario del 9 dicembre 2007, i supplementi per la distanza anche su singole tratte ben frequentate della propria rete.

Per poter svolgere anche in futuro il loro compito portante nei trasporti pubblici svizzeri, le FFS devono essere in grado di generare le risorse necessarie per gli ingenti investimenti in materiale rotabile e nei sistemi IT destinati al controllo dell'esercizio e all'informazione ai clienti. Nell'interesse dei clienti e, non da ultimo, dell'intera politica economica della Svizzera.

Sicurezza nella pianificazione. Una condizione imprescindibile per effettuare gli investimenti necessari su larga scala è una pianificazione sicura. In particolare gli ingenti investimenti in materiale rotabile moderno e accogliente nel traffico regionale devono essere garantiti con il committente mediante accordi a lungo termine.

Ammodernamento del sistema prezzi. Tenuto conto dell'espansione della richiesta, si dovrà verificare la possibilità di esercitare un controllo della domanda nei momenti di punta. Nell'anno in esame le FFS hanno deciso di modernizzare il sistema dei prezzi nel traffico viaggiatori, ponendo così le basi per la flessibilità necessaria. Orientare l'intera offerta in base ai brevi picchi di domanda nel corso del giorno comporta costi notevoli per il materiale rotabile e l'infrastruttura. Un controllo più attivo della domanda consentirebbe inoltre di migliorare lo sfruttamento medio dei treni.

Innovazioni nella tecnologia dell'informazione. L'azienda è sottoposta a sollecitazioni anche nel campo dello sviluppo tecnologico, in particolare della tecnologia dell'informazione. Il settore IT ha per le FFS un'importanza enorme, in pratica non c'è un processo produttivo che non sia informatizzato. Altrettanto grandi sono le esigenze dell'azienda in termini di efficienza e forza innovativa di IT. Tutto questo comporta un notevole fabbisogno di investimenti. Il fatto che, nell'anno in esame, le ferrovie europee aderenti a Railteam abbiano chiesto a FFS IT di realizzare una piattaforma congiunta «Railteam Broker» dimostra la qualità innovativa del nostro settore IT. D'altro canto le FFS continuano a combattere con i vecchi oneri, tra cui un sistema Memo dei primi anni Ottanta che andrà in pensione solo nel corso del 2008.

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

Nessuna soluzione in vista per la Cassa pensioni. Ancora senza soluzioni è il problema della copertura insufficiente della Cassa pensioni FFS. Dopo aver versato, al 1° gennaio 2007, un contributo di risanamento di CHF 1493 mio a favore degli assicurati attivi, all'inizio dell'anno in esame il grado di copertura della Cassa pensioni FFS era del 94,5 per cento. Al 31 dicembre 2007 questo dato è sceso al 92,4 per cento a causa dell'andamento dei mercati internazionali finanziari e dei capitali. Il deficit era pari a CHF 1099,8 mio. Gli interessi passivi per il risanamento parziale della Cassa pensioni FFS hanno pesato sul conto aziendale per CHF 54,1 mio.

Performance sul capitale d'investimento 1999–2007

| In % | CP FFS | Benchmark | Differenza |
|--------------------|--------|-----------|------------|
| 1999 (dall'1.2.) | 6,79 | 6,34 | +0,45 |
| 2000 | 2,71 | 2,66 | +0,05 |
| 2001 | -2,36 | -2,56 | +0,20 |
| 2002 | -5,70 | -5,34 | -0,36 |
| 2003 | 7,55 | 7,59 | -0,04 |
| 2004 | 3,94 | 4,39 | -0,45 |
| 2005 | 10,41 | 10,06 | +0,35 |
| 2006 | 5,62 | 4,54 | +1,08 |
| 2007 | 1,08 | 0,77 | +0,31 |
| cumul. dall'1.2.99 | 33,04 | 31,11 | 1,93 |

Nell'anno di riferimento sono proseguiti i colloqui e le trattative con la Confederazione in merito a un contributo di risanamento costante alla Cassa pensioni FFS. La Confederazione ha conferito l'incarico di elaborare un testo di consultazione che prevede alcune varianti. Al 31 dicembre 2007 il progetto non era ancora disponibile. È assolutamente necessario intervenire. Non intravedendo una soluzione di risanamento e considerate le disposizioni di legge vigenti, il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS dovrebbe nel corso del 2008 adottare ulteriori misure di risanamento incisive. Ciò potrebbe significare che le FFS e i collaboratori saranno chiamati a versare un finanziamento compreso tra CHF 1,5 e 2 mia, ripartito su dieci anni, il che corrisponderebbe di fatto, per i collaboratori, a una riduzione salariale tra il 4,5 e il 6 per cento. Fino al raggiungimento dell'obiettivo di risanamento si dovrebbe mantenere l'interesse minimo attuale; tutto questo significherebbe una notevole riduzione dell'aspettativa di pensione. Per le FFS e gli assicurati, tra cui anche 30 000 beneficiari la cui pensione è stata per l'ultima

volta adeguata al rincaro nel 2004, è quindi di fondamentale importanza che la procedura di consultazione venga avviata in tutta rapidità e che le Camere federali licenzino un corrispondente messaggio in autunno 2008.

Solidità del marchio FFS. Ogni anno si svolge una verifica empirica della forza del marchio FFS. Da una ricerca d'immagine condotta nell'inverno 2007 è emerso che, rispetto all'esercizio precedente, l'immagine delle FFS ha seguito un'evoluzione positiva nei suoi elementi principali. Si riscontra nuovamente che l'esperienza vissuta per un viaggio, l'alta affidabilità e la fiducia nella sostenibilità delle FFS sono aspetti determinanti per la forza dell'immagine di cui godono le FFS.

Controllo finanziario e trasparenza.

Controllo finanziario e trasparenza sono condizioni di base del successo aziendale. Questo principio vale anche per le FFS. Su questo versante l'azienda non ha ancora raggiunto il livello necessario in tutti i settori. Sviluppare e organizzare i sistemi per il controllo aziendale necessario per migliorare la trasparenza in modo duraturo rappresentano sia un compito che un dovere di notevole importanza e complessità per l'intera azienda. Si tratta di ottimizzare costantemente il controllo finanziario in un processo intensivo e costante.

Risultati dei segmenti.

Il traffico viaggiatori ha raggiunto nel 2007 un risultato d'esercizio di CHF 249,5 mio (esercizio precedente: CHF 250,0 mio). Il risultato annuo è stato pari a CHF 193,0 mio (CHF 193,7 mio). Effetti straordinari avevano influenzato molto positivamente il risultato dell'anno precedente. I ricavi da traffico sono aumentati del 7,1 per cento, giungendo a CHF 2,47 mia.

Il risultato del segmento è stato caratterizzato da un andamento in costante crescita della domanda e da un rigoroso controllo dei costi. Nel 2007 306,7 mio di clienti hanno viaggiato con le FFS (+7,6 per cento). Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è passato a 15,134 mia (+6,1 per cento). L'incremento delle prestazioni ha generato maggiori spese d'esercizio, pari a CHF 3596,7 mio (esercizio precedente: 3365,4 mio).

Ogni mese le FFS svolgono tra 2000 clienti un sondaggio sul grado di soddisfazione nei confronti delle FFS. Il grado di soddisfazione raggiunto nel 2007 è stato di 77 punti (2006: 77 punti). I principali motivi di irritazione per i clienti sono stati l'insufficiente informazione alla clientela in caso di perturbazioni, il numero eccessivo di viaggiatori in treno, i ritardi e le coincidenze mancate.

Con la realizzazione e l'ampliamento di un nuovo Operation Center P (OCP) per il traffico viaggiatori, le FFS hanno costituito nel 2007 una base efficiente per migliorare l'informazione ai clienti in caso di perturbazioni. Questo ha fatto migliorare i valori raccolti nel sondaggio clienti.

Su alcune tratte, nelle ore di punta le FFS operano oggi al limite della capacità. Seguiamo con attenzione lo sfruttamento dei singoli treni cercando, ove necessario e possibile, di creare maggiori capacità. Nelle ore di punta si ricorre a treni di rinforzo, ove possibile, mentre i treni ICN vengono condotti in doppia trazione. Inoltre, nell'anno in esame le FFS hanno impiegato ulteriori treni supplementari tra Basilea e Zurigo, tra Berna e Zurigo e tra Ginevra e Montreux.

La sicurezza dei clienti ha la massima priorità. Il pensiero e l'operato dell'intera azienda sono caratterizzati dalla preoccupazione di raggiungere la massima sicurezza possibile. Un sistema di gestione della sicurezza intersettoriale, modernizzato nel 2007, provvede al conseguimento di una Safety (sicurezza del sistema) elevata; un sistema coordinato di svariate misure di prevenzione e controllo punta invece alla massima Security possibile (protezione da violazioni e atti violenti). Nell'ambito di questo sistema globale la polizia ferroviaria svolge un lavoro validissimo e importantissimo.

Il traffico merci ha concluso il 2007 con una ingente perdita. Il risultato d'esercizio è stato di CHF -180,0 mio (2006: CHF -29,2 mio). Il risultato annuo, pari a CHF -190,4 mio, è stato decisamente peggiore rispetto all'esercizio precedente (CHF -37,3 mio). Per il risanamento e il riposizionamento di FFS Cargo è stato necessario effettuare accantonamenti e rettifiche di valore su immobilizzazioni materiali per un totale di CHF 102,5 mio. FFS Cargo ha migliorato la prestazione di trasporto dell'8,3 per cento, portandola a 13,37 mia di tonnellate-chilometro nette. Con CHF 1,06 mia i ricavi da traffico sono aumentati del 5,6 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Nel settore aziendale Svizzera, FFS Cargo ha migliorato le prestazioni di trasporto del 6,5 per cento, mentre la soddisfazione dei clienti è aumentata di 0,2 punti giungendo così a 7,5 punti. Nel settore aziendale International le prestazioni sono aumentate del 9,2 per cento; al tempo stesso la soddisfazione dei clienti è scesa a 7,6 punti (esercizio precedente: 7,9 punti).

Nonostante le maggiori prestazioni e l'incremento dei ricavi da traffico, nel 2007 il risultato di FFS Cargo ha subito una notevole flessione. Nel 2007 le FFS hanno dato il via a diversi programmi di provvedimenti volti ad attuare un miglioramento continuo del risultato aziendale. I provvedimenti urgenti sono stati messi in atto già in autunno.

Altre misure sono state introdotte con l'obiettivo di risanare e riposizionare il settore merci, nell'ottica di conseguire un risultato almeno di pareggio nel più breve tempo possibile e in modo duraturo. Tuttavia FFS Cargo dovrebbe chiudere l'esercizio in corso ancora in perdita. I costi per il risanamento e la cessazione delle sovvenzioni per il traffico a carri completi, ultimamente pari a CHF 16,9 mio, graveranno sul risultato 2008. Gli interventi programmati espleteranno la loro piena efficacia a partire dal 2009.

L'offerta integrata di FFS Cargo sull'asse nord-sud ha confermato la propria validità. La strategia internazionale di FFS Cargo viene ulteriormente perfezionata.

L'infrastruttura ha registrato nel 2007 un risultato d'esercizio di CHF -107,5 mio (esercizio precedente: CHF -91,1 mio). Il risultato annuo è stato pari a CHF 32,2 mio (CHF 91,8 mio). I ricavi da traffico sono stati di CHF 723,2 mio (CHF 710,6 mio).

Anche nel 2007 lo sfruttamento della rete ferroviaria delle FFS ha continuato ad aumentare crescendo dell'1,8 per cento e giungendo così a 154,7 mio di tracce-chilometro. Il notevole carico e le aspettative non indifferenti in termini di disponibilità della rete ferroviaria hanno fatto lievitare le spese di manutenzione. Il risultato del segmento è stato compromesso da maggiori spese per la manutenzione e per i veicoli, da un aumento dei costi per l'informatica, dagli accantonamenti per le indennità al personale e dal rimborso di un prestito.

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

La puntualità misurata secondo la norma UIC è stata superiore alle indicazioni della Confederazione anche nel 2007. Ma queste misurazioni della puntualità tecnica riflettono in misura insufficiente la percezione dei clienti. Le FFS stanno cercando di elaborare strumenti più indicativi, più corrispondenti alla percezione dei clienti. Nel 2007 la puntualità tecnica dei treni viaggiatori secondo la norma UIC è stata del 95,9 per cento; la puntualità ponderata, che tiene conto del diverso sfruttamento dei treni e quindi del numero dei viaggiatori che subiscono ritardi, è oscillata nella media mensile di 2-3 punti percentuali sotto questo valore.

Rispetto all'esercizio precedente le FFS sono riuscite a migliorare l'efficienza energetica del 3 per cento. Nell'esercizio ferroviario il consumo energetico si è leggermente ridotto da 1827 GWh (2006) a 1818 GWh, in concomitanza con un aumento delle prestazioni di trasporto e dello sfruttamento dei treni.

Le FFS coprono il 70 per cento del proprio fabbisogno energetico grazie a centrali idroelettriche proprie e di partner. Il restante 30 per cento viene acquistato sul mercato. Nei prossimi anni le FFS incrementeranno ulteriormente le prestazioni di trasporto. Un orario ancora più fitto, treni a maggiore velocità ma anche la lunghezza maggiore delle tratte in galleria e l'impiego sempre più diffuso degli impianti di climatizzazione concorreranno a far aumentare il consumo energetico. Le FFS si stanno impegnando per garantire anche in futuro un sufficiente approvvigionamento energetico. Considerato il crescente consumo, nei prossimi anni si prevede un aumento della percentuale di energia acquistata sul mercato.

Le FFS stanno preparando un programma di risparmio energetico volto a ridurre i consumi.

Nessun'altra rete ferroviaria al mondo è esposta a uno sfruttamento tanto intensivo quanto la rete delle FFS. Mantenimento e promozione della qualità e della disponibilità di questa infrastruttura sono tra le maggiori sfide che le FFS dovranno affrontare. Azienda e politica sono tenute a perseguire questo compito con la massima priorità.

Nel settore immobiliare siamo riusciti a riconfermare i buoni risultati conseguiti negli anni precedenti. Il risultato d'esercizio è stato di CHF 270,9 mio (2006: CHF 229,8 mio). Nonostante i pagamenti compensativi versati a FFS Infrastruttura e, per la prima volta, gli addebiti per interessi e ammortamenti destinati al risanamento della Cassa pensioni FFS, Immobili ha migliorato il risultato del segmento portandolo a CHF 32,6 mio (2006: CHF 27,8 mio).

Le principali colonne del ricavo sono stati da una parte i ricavi locativi e dall'altra i proventi derivanti dalle vendite. Le vendite programmate degli immobili e delle aree di sviluppo che non servono per l'esercizio ferroviario e per la strategia ferroviaria sono state realizzate secondo i programmi.

Le aree delle stazioni delle FFS situate nel centro delle località urbane rivestono importanza centrale per lo sviluppo delle città. A causa della posizione favorevole e dell'andamento dei prezzi sul mercato dei terreni, negli ultimi anni il valore di queste aree è lievitato notevolmente. Ciò nonostante, le norme vigenti in molti luoghi per la conservazione degli immobili esistenti ne compromettono il valore di mercato.

Anche in questo settore le FFS si muovono nello stretto spazio concesso dalle disposizioni statali. L'andamento della domanda nel traffico viaggiatori colloca anche il settore immobiliare delle FFS di fronte a una sfida fondamentale: quella di sviluppare per tempo le stazioni e adeguarle alle esigenze dei clienti.

Un grazie a collaboratrici e collaboratori.

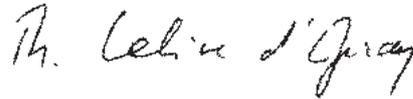
Nel 2007 ha lavorato per le FFS e le società affiliate una media di 27 438 collaboratori (posti a tempo pieno), 495 collaboratori in meno rispetto all'esercizio precedente. Questo calo è dovuto all'elevato numero di persone che sono andate in pensione a fine anno. Il cambio di primato messo in atto dalla Cassa pensioni FFS al 1° gennaio 2007 ha indotto nel 2006 un numero altissimo di collaboratori (768) a scegliere il pensionamento volontario anticipato, beneficiando delle condizioni più vantaggiose legate al pensionamento secondo il primato delle prestazioni, allora ancora vigente.

Occupazione di posti a caro prezzo. Nel 2007 la situazione economica generalmente buona ha causato un aggravamento della situazione sul mercato del lavoro. Le FFS non sono riuscite ad assumere nuovo personale come da programma. Sul mercato del lavoro spicca in particolare una carenza di persone idonee a occupare posti altamente qualificati. Di conseguenza l'occupazione di questi posti ha comportato notevoli complicazioni. La ricerca di personale specializzato e qualificato è stata resa ancora più difficile dai problemi della Cassa pensioni FFS, tuttora irrisolti.

Partecipazione dei collaboratori al successo aziendale. Nell'ambito delle trattative salariali con le parti sociali le FFS hanno deciso per il 2008 un aumento della massa salariale del 2,8 per cento, l'1,8 per cento per interventi salariali generali e lo 0,4 per cento per interventi individuali. Tutti i collaboratori ricevono inoltre una gratifica una tantum di CHF 500, corrispondente allo 0,6 per cento della massa salariale. Con questa gratifica le FFS fanno partecipare i propri collaboratori al successo conseguito dall'azienda. In futuro le FFS intensificheranno gli sforzi profusi in questa direzione.

Impegno e competenza. Nel 2007 il personale ha superato sé stesso. Le prestazioni delle FFS sono le prestazioni dei loro collaboratori e delle loro collaboratrici che, con grande impegno e notevole competenza, hanno caratterizzato il volto dell'azienda anche nel 2007, rendendo possibili sia la crescita che gli utili. Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione aziendale delle FFS ringraziano tutti collaboratori e tutte le collaboratrici per il buon lavoro svolto nel 2007 per l'azienda e i suoi clienti.

Con i nostri validi collaboratori e con prestazioni di alta qualità siamo sulla buona strada per andare incontro alle esigenze dei clienti ed espandere ulteriormente l'offerta delle FFS nel lungo termine.



Dr. Thierry Lalive d'Épinay
Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS



Andreas Meyer
CEO FFS

| | |
|--|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

Strategia/Raggiungimento degli obiettivi: sfide strategiche.

Gli obiettivi strategici delle FFS vengono definiti nel quadro della Convenzione sulle prestazioni tra Confederazione e FFS e della strategia adottata dal Consiglio federale in qualità di Proprietario. Le FFS si impegnano a soddisfare gli obiettivi posti dalla Confederazione. In contropartita, nell'arco di quattro anni le FFS ricevono un indennizzo finanziario volto a garantire la sicurezza nella pianificazione. 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 rotaia.
- Elaborazione di un utile adeguato nei settori che non danno diritto all'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 di FFS 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 di FFS Cargo.

- 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.

Obiettivi strategici di FFS Infrastruttura.

- Garanzia dell'efficienza della rete a fronte di una redditività assicurata.
- 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 stesse. Garanzia di un'assegnazione delle tracce del tutto esente da discriminazioni. Utilizzo ottimale delle capacità attualmente disponibili in qualità di comproprietaria e committente di Traccia Svizzera SA.
- Adeguato aumento annuale della produttività.

Obiettivi strategici di FFS 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 2007. In questa sede verranno pertanto riportate solo alcune indicazioni sui principali risultati. Per informazioni più dettagliate si rimanda ai capitoli corrispondenti.

Risultato finanziario. Nell'esercizio 2007 le FFS hanno registrato un'eccedenza pari a CHF 80,4 mio. Nell'esercizio precedente il risultato era stato di CHF 259,4 mio. L'obiettivo finanziario centrale nel settore del trasporto delle merci (risultato bilanciato di FFS Cargo) è stato chiaramente mancato.

Puntualità. Per i treni viaggiatori la puntualità media misurata è stata del 95,9 per cento, quindi superiore all'obiettivo del 95 per cento e identica al risultato conseguito nell'esercizio precedente. Nel traffico merci sulla rete FFS (FFS Cargo e terzi) è stata raggiunta una percentuale di 89,4 punti, quindi di poco inferiore al valore target di meno di trenta minuti di ritardo nel 90 per cento dei treni.

Produttività. Nel traffico viaggiatori la produttività specifica, misurata in viaggiatori-chilometro per ogni full time equivalent (FTE), è aumentata dell'8 per cento. Nel traffico merci la distanza media per tonnellata netta è cresciuta del 13 per cento. Per quanto riguarda l'infrastruttura, in seguito a maggiori spese di manutenzione i costi d'esercizio sono aumentati del 5,71 per cento rispetto alle tracce-chilometro vendute.

Investimenti.

Anche nel 2007 le FFS sono state uno dei principali committenti sul panorama economico della Svizzera. Nell'anno di riferimento l'azienda ha investito complessivamente CHF 1,9 mia. Il volume totale degli investimenti delle FFS è diminuito di CHF 0,2 mia rispetto all'esercizio precedente (CHF 2,1 mia). La maggior parte degli investimenti è confluita nella costruzione e nel rinnovo dell'infrastruttura e nell'acquisto di materiale rotabile nuovo. Questa tendenza proseguirà anche negli anni a venire: in particolare la realizzazione dei vari progetti FTP e il rimodernamento e l'ampliamento del parco veicoli dovuti ai crescenti flussi di traffico, esigono investimenti elevati nei prossimi anni.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Prestazioni dei poteri pubblici: praticamente costanti.

Nell'anno di riferimento le prestazioni dei poteri pubblici a favore delle FFS sono ammontate complessivamente a CHF 2094,3 mio. Durante l'anno precedente gli indennizzi corrispondenti si erano attestati a CHF 2046,3 mio. Ai contributi federali praticamente costanti si contrappone il netto aumento delle prestazioni di trasporto delle FFS.

Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione.

Dalla riforma delle ferrovie del 1999, la Convenzione sulle prestazioni stipulata di volta in volta per la durata di quattro anni (attualmente per il periodo 2007–2010) tra Confederazione e FFS stabilisce gli obiettivi che le FFS devono raggiungere e le risorse finanziarie messe a disposizione dalla Confederazione per il finanziamento dell'infrastruttura. La scelta di utilizzare questa Convenzione sulle prestazioni come strumento di controllo si è dimostrata una soluzione efficace, poiché offre ad entrambe le parti la necessaria sicurezza di pianificazione in ambito infrastrutturale, garantendo allo stesso tempo alle FFS un ampio margine di manovra imprenditoriale. Oltre che dalla Convenzione sulle prestazioni, gli ordini della Confederazione e dei Cantoni in materia di traffico viaggiatori regionale sono disciplinati anche da un accordo separato sull'offerta di prestazioni.

In concreto, gli indennizzi versati dalla Confederazione e dai Cantoni alle FFS nel 2007 riguardavano le seguenti prestazioni richieste.

Contributi per l'infrastruttura.

CHF 1284,4 mio. Nel 2007, la Confederazione ha messo a disposizione di FFS Infrastruttura CHF 1284,4 mio (CHF 73 mio in più rispetto al periodo precedente). Questo importo viene utilizzato da un lato per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria (CHF 445,5 mio, CHF 89,6 mio in più rispetto all'anno precedente) e dall'altro per coprire la necessità di ammortamenti, che rispetto al 2006 si è ridotta di CHF 16,6 mio attestandosi così a CHF 838,9 mio.

L'utilità dei contributi federali per l'esercizio e gli ammortamenti dell'infrastruttura risultano evidenti dalle prestazioni di trasporto di 154,7 mio di tracce-chilometro realizzate nel 2007 sulla rete ferroviaria delle FFS lunga ben 3000 chilometri. Quanto più intenso è lo sfruttamento della rete, infatti, tanto più efficiente è l'utilizzo dei contributi federali.

Elevato sfruttamento della rete. Secondo l'UIC, con una prestazione di 91 treni-chilometro al giorno per chilometro di rotaie, le FFS occupano una posizione di assoluta preminenza nel confronto europeo e internazionale. Non va inoltre dimenticato che la rete delle FFS supporta un traffico di tipo misto: traffico a lunga percorrenza, traffico regionale e traffico merci si svolgono infatti sulle stesse tratte, condizione questa che impone necessariamente elevati requisiti di esercizio e manutenzione.

Indennizzi nel traffico viaggiatori regionale.

CHF 591,8 mio. Come per tutte le ferrovie europee, anche alle FFS il prezzo dei biglietti copre solo in parte i costi nel traffico viaggiatori regionale. La differenza viene compensata dai poteri pubblici. Come committenti dell'offerta di traffico regionale, i Cantoni rivestono quindi un ruolo importante, poiché sono proprio loro a concludere – d'accordo con la Confederazione – una convenzione sull'offerta di prestazioni con le imprese di traffico ferroviario.

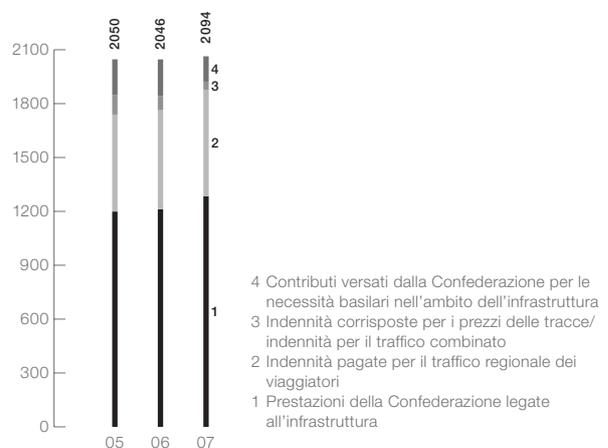
Nel 2007 gli indennizzi per le prestazioni nel traffico viaggiatori regionale delle FFS si sono attestati a CHF 591,8 mio. L'aumento degli indennizzi riconosciuti a questo settore rispetto all'anno precedente, pari a CHF 39,7 mio, è motivato dal maggior numero di ordini e dagli investimenti nel materiale rotabile volti a migliorare la qualità di viaggio per i nostri clienti. Il lieve calo dell'efficienza degli indennizzi, passata da CHF 7,8 a 8,0 per ogni treno-chilometro, è da ricondursi soprattutto a misure volte a migliorare il comfort dei viaggiatori e alle richieste stesse dei Cantoni, per ordine dei quali è stata ad esempio aumentata la frequenza dei treni in ore non di punta.

Indennizzi nel settore del traffico merci.

CHF 76,9 mio. La Confederazione sostiene il traffico merci con sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario e indennizzi, in particolare al fine di promuovere la politica di trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia. Nel 2007 si sono impiegati CHF 65,2 mio per le sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario e CHF 11,7 mio per gli indennizzi per il traffico combinato, confluiti direttamente a FFS Cargo.

Prestazioni corriposte alle FFS dai poteri pubblici¹

Mio. di CHF



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

2007: grandezza residua derivata da Convenzione sulle prestazioni meno contributo d'esercizio e ammortamenti.

Contributi totali per CHF 2094,3 mio.

Sia i contributi federali per l'infrastruttura che gli indennizzi per il traffico viaggiatori e merci confluiscono nel conto economico delle FFS. Va inoltre considerato il contributo federale di CHF 141,2 mio per il finanziamento di investimenti infrastrutturali che vanno al di là del semplice mantenimento dell'infrastruttura esistente. Questo contributo viene corrisposto alle FFS come prestito a tasso variabile e a rimborso condizionato. Nello specifico, gli oggetti con un volume degli investimenti superiore a CHF 10 mio vengono definiti nella Convenzione sulle prestazioni.

Anche nel 2007 i contributi dei poteri pubblici, pari a CHF 2094,3 mio, si sono mantenuti leggermente al di sopra del livello dell'anno precedente (CHF 2046,3 mio). In questa cifra non sono compresi i contributi derivanti da finanziamenti speciali, in particolare dal fondo FTP. All'andamento costante dei contributi federali si contrappone il considerevole aumento delle prestazioni di trasporto delle FFS. Questo incremento della produttività assicura quindi alla Confederazione e ai Cantoni un profitto ottimale a fronte dei contributi pubblici erogati.

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

I desideri dei clienti

Le FFS sono in continuo movimento, sulle rotaie e con le idee. Il fine ultimo di tutti i nostri sforzi è la soddisfazione dei nostri clienti. Analizziamo con la massima serietà reclami, desideri e suggerimenti e cerchiamo una soluzione che possa andare a vantaggio dei nostri clienti.

Le FFS ricevono ogni giorno centinaia di reazioni dei clienti. Dall'autunno è infatti disponibile una hotline gratuita (0800 401 401) creata appositamente per i viaggiatori che desiderano fornirci un feedback diretto. Inoltre, nel quadro del rilevamento costante della soddisfazione dei clienti, ogni mese intervistiamo oltre 2000 viaggiatori in merito alle loro esperienze e li preghiamo di dare un giudizio sulle prestazioni delle FFS: qual è la loro esperienza con le FFS? Quali sono le cose che li infastidiscono? Che cosa si potrebbe migliorare?

Una gestione efficiente del feedback non è solamente uno strumento che contribuisce alla fidelizzazione della clientela, ma anche una preziosa fonte di informazioni che ci permette di imparare e di migliorarci. Dobbiamo sfruttare al meglio l'immagine di noi che ci rimandano i nostri clienti. Nel lavoro che svolgiamo ogni giorno e nei nostri progetti.

I clienti delle FFS sono al centro del presente rapporto di gestione. Abbiamo chiesto a sette di loro di parlarci delle loro esperienze con le FFS e di dirci anche con la massima concretezza dove, dal loro punto di vista, possiamo ancora migliorare. Le dichiarazioni di questi clienti sono una testimonianza spontanea sulle prestazioni fornite nel corso dell'ultimo anno e sulle molteplici aspettative nei confronti della nostra azienda. Ed è proprio sulla base di queste testimonianze che misuriamo noi stessi, perchè una cliente-soddisfatta è il nostro capitale più importante.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Ambiente: mobilità ecologica e contributo alla tutela del clima.

Le FFS sono sinonimo di mobilità ecologica. Chi viaggia con il treno e sceglie le rotaie per il trasporto di merci si schiera a favore della forma di mobilità più rispettosa per l'ambiente e per il clima. Con un programma di risparmio energetico applicato su scala aziendale, le FFS intendono ridurre ulteriormente il fabbisogno di energia nei prossimi anni. Nel 2007 si è lavorato per professionalizzare la gestione ambientale nei singoli settori aziendali e per promuovere ulteriormente il risanamento fonico. Si è inoltre proseguito con il rimodernamento volontario delle locomotive diesel dotandole di filtri antiparticolato. In Svizzera le FFS svolgono un ruolo pionieristico nel monitoraggio ambientale dei cantieri.

Viaggiare in treno per tutelare attivamente il clima.

Le ferrovie trasportano persone e merci con un basso consumo energetico. Grazie alle proprie centrali idroelettriche, le FFS sono in grado di coprire gran parte del proprio fabbisogno di corrente attingendo a fonti di energia rinnovabili, fornendo così un contributo sostanziale alla tutela del clima e ad un utilizzo attento e consapevole dell'energia. Chi privilegia le ferrovie ad altri tipi di mezzi di trasporto abbassa il consumo di energia, diminuisce le emissioni di anidride carbonica (CO₂) e contribuisce a ridurre l'inquinamento dell'atmosfera con sostanze quali ossidi di azoto e particelle di fuliggine diesel. Spostarsi con il treno significa quindi contribuire attivamente alla tutela del clima e dell'ambiente.

Malgrado il loro straordinario bilancio climatico, anche le FFS producono una certa quantità di gas serra. Tenendo conto di tutte le emissioni indirette, l'esercizio dei treni è responsabile della produzione di 63 000 tonnellate di CO₂, che provengono principalmente dall'utilizzo di veicoli con propulsori diesel per le operazioni di manovra, la consegna locale di merci e la manutenzione dei binari. Per quanto riguarda gli edifici, quasi 53 000 tonnellate di CO₂ provengono dal riscaldamento e circa 21 000 tonnellate dal consumo di corrente. Il consumo di benzina e carburante diesel dei veicoli stradali ammonta a quasi 9 000 tonnellate di CO₂.

Un utilizzo ancora più efficiente dell'energia.

Per trasportare una persona a 100 km di distanza, nel 2007 le FFS hanno utilizzato in media circa 9,2 kWh di energia finale, un valore che corrisponde ad un consumo di 1,1 litri di benzina per 100 km. Per quanto riguarda il traffico merci, invece, ogni tonnellata trasportata per 100 km ha richiesto in media circa 6,9 kWh di energia finale, pari a 0,7 litri di carburante diesel.

Con un totale di 1818 GWh le FFS sono riuscite a mantenere il consumo d'energia dei propri veicoli che circolano sul territorio svizzero a un livello lievemente inferiore a quello del 2006 (1827 GWh). Nel traffico viaggiatori la domanda elevata e il buon grado di sfruttamento della rete hanno consentito di migliorare l'efficienza energetica, mentre nel traffico merci il consumo specifico per la Svizzera è rimasto quasi stabile.

Elevato livello di autonomia. La corrente utilizzata dalle FFS proviene principalmente da centrali idroelettriche: nel 2007, infatti, il 70 per cento dei consumi energetici di tutte le utenze di corrente di trazione è stato coperto dalla produzione idraulica delle proprie centrali idroelettriche e delle centrali partner delle FFS. Per il resto del fabbisogno si è fatto ricorso alle partecipazioni FFS in centrali nucleari francesi e agli acquisti sul mercato libero.

Nei prossimi anni le FFS potenzieranno ulteriormente le loro prestazioni di trasporto. L'intensificazione dell'offerta di treni, velocità di trasporto ancora mag-

giori e gallerie ancora più lunghe, oltre ad un maggiore impiego della climatizzazione nel materiale rotabile, incrementeranno ulteriormente il fabbisogno di energia.

Al via il programma di risparmio energetico. Per contrastare questa tendenza e fornire un contributo agli obiettivi di efficienza energetica della Confederazione, nel 2007 le FFS hanno lanciato un programma di risparmio energetico su scala aziendale che si prefigge di ridurre di circa il 10 per cento il consumo di energia entro il 2015. In vista di questo obiettivo, le FFS hanno analizzato dettagliatamente il consumo di energia di edifici e impianti, oltre a quello del traffico ferroviario, e verificato i potenziali di risparmio delle varie misure applicate. Uno dei punti chiave del programma punta ad esempio a ridurre i consumi intervenendo sul modo di condurre i treni e sulla gestione dell'esercizio. Parallelamente sono previste ottimizzazioni dei veicoli motori e delle carrozze viaggiatori, come pure misure volte a ridurre i consumi energetici nell'ambito degli edifici.

Meno rumore.

Dopo essere intervenuti sulle carrozze viaggiatori, quasi tutte dotate già da due anni di sistemi di frenatura fonoisolanti, nel 2007 si è provveduto ad aumentare ulteriormente il numero di veicoli silenziosi anche nel traffico merci. Nel frattempo, grazie al risanamento fonico di 1283 carri e alla sostituzione del materiale rotabile più vecchio, è già stato equipaggiato con sistemi di frenatura fonoisolanti il 50 per cento del parco. I lavori di risanamento termineranno entro il 2009.

Le FFS si impegnano da tempo nel risanamento del materiale rotabile anche in ambito internazionale. Assolutamente fondamentale in questo contesto è la delibera del Bundestag, che nei prossimi anni sosterrà finanziariamente gli interventi eseguiti a tale scopo. Con questa decisione il governo tedesco ha dato un segnale inequivocabile verso un risanamento fonico internazionale dei carri merci. In particolare per chi risiede nei corridoi di transito si delinea così un sensibile miglioramento della situazione, dato che attualmente circa il 60 per cento dei carri merci che circolano sugli assi di transito della Svizzera sono carri stranieri su cui non si è ancora intervenuto in tal senso.

Nel 2007 la costruzione di pareti e opere fonoassorbenti si è svolta nei tempi previsti. Così, ad esem-

pio, contemporaneamente all'apertura della galleria di base del Lötschberg sono state realizzate le corrispondenti misure antirumore lungo la tratta tra Visp e Briga. Nel corso dell'anno nelle stazioni di Zurigo Aeroporto e Zurigo Stadelhofen sono stati installati ulteriori impianti per eliminare i disagi causati dallo stridio dei treni.

Ambiente e acquisti.

Nel 2007 le FFS hanno applicato anche al settore degli acquisti diverse misure per la tutela dell'ambiente e il miglioramento della sostenibilità. È in questo ambito che si inserisce ad esempio il minore impiego di olio di catrame per l'impregnazione delle traverse in legno dei binari. Inoltre ora si utilizzano solo traverse realizzate in legno certificato dai marchi FSC, PEFC o Q. Per quanto riguarda i veicoli ferroviari e stradali a carburante diesel, vengono acquistati solo modelli con filtro antiparticolato. Dopo che già dal 2005 una parte consistente delle locomotive diesel era stata dotata di filtri antiparticolato, entro il 2010 altre parti del parco veicoli verranno rimodernate installando lo stesso tipo di filtri. Le misure applicate nel 2007 riguardano anche l'acquisto di abiti da lavoro, per i quali ci si è rifatti all'etica della produzione della Business Social Compliance Initiative (BSCI).

Professionalizzazione dell'organizzazione ambientale.

Con la certificazione del settore «Operating» del traffico viaggiatori FFS ai sensi della norma ISO 14001, il 2007 ha segnato un'altra tappa fondamentale nella professionalizzazione dell'organizzazione ambientale. I vantaggi di una gestione ambientale sistematica sono già evidenti nell'ambito delle opere di costruzione, dove si è provveduto ad esempio a una riduzione della varietà e della quantità di sostanze pericolose e alla riorganizzazione dei depositi di tali sostanze. Nel 2007 anche altri settori dell'azienda hanno dato il via alla realizzazione di sistemi di gestione ambientale e hanno eseguito i relativi audit preliminari.

In vista di un'ulteriore professionalizzazione, il Centro ferroviario per l'ambiente FFS ha delineato i compiti e le responsabilità del lavoro svolto per la tutela ambientale nell'azienda, creando le premesse per un'ottimizzazione mirata dei potenziali vantaggi per le FFS.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Personale/Ambito sociale: maggiore rendimento grazie ai collaboratori.

Con grande impegno e notevole competenza le collaboratrici e i collaboratori hanno reso possibili gli incrementi delle prestazioni messi a segno nel 2007 dalle FFS. Mai prima d'ora è stato raggiunto un rendimento tanto alto per ogni collaboratore. Il numero dei collaboratori è calato leggermente rispetto all'esercizio precedente. A causa della situazione economica generalmente positiva e della conseguente tensione sul mercato del lavoro, le FFS non sono riuscite a realizzare appieno le assunzioni previste.

Numero di collaboratori in lieve diminuzione. Nel 2007 le FFS hanno dato lavoro in media a 27 438 persone (occupate a tempo pieno, comprese le società affiliate), 495 in meno rispetto all'esercizio precedente. Il calo è dovuto allo straordinario numero di collaboratori attivi nella casa madre FFS che nel 2006 ha scelto il pensionamento volontario anticipato (768), beneficiando delle condizioni favorevoli offerte dal primato delle prestazioni della Cassa pensioni FFS. A far data dal 1° gennaio 2007 la Cassa pensioni è passata al primato dei contribuiti. In realtà, in seguito a numerose assunzioni, nel 2007 l'organico ha superato il numero di collaboratori in forza a fine 2006, ma la media annuale statistica non ha raggiunto il livello dell'esercizio precedente.

Al tempo stesso le FFS non sono riuscite a realizzare nel 2007 tutte le assunzioni che avevano previsto. In particolare la ricerca di personale specializzato altamente qualificato è risultata molto dispendiosa su un mercato del lavoro prosciugato. A rendere l'occupazione dei posti ancora più difficile sono intervenuti i problemi irrisolti della Cassa pensioni FFS, che hanno compromesso sensibilmente l'attrattiva delle FFS quale datore di lavoro.

Impresa versatile. Nel 2007 persone provenienti da 80 nazioni erano attive alle FFS in oltre 150 professioni, con una percentuale di stranieri del 10,5 per cento, come nell'esercizio precedente. All'estero le FFS hanno dato lavoro a 526 collaboratori. La presenza delle donne con-

tinua a essere bassa: con il 13,32 per cento la presenza femminile è comunque ben superiore rispetto all'esercizio precedente (12,68 per cento).

Impegno per i collaboratori.

Meno collaboratori nel nuovo orientamento professionale. Nel 2007 le FFS hanno sostenuto 187 collaboratori nel nuovo orientamento professionale dopo la perdita del posto di lavoro. Si tratta di un numero di collaboratori decisamente inferiore rispetto all'esercizio precedente (388). Da una parte non si sono verificati grandi interventi di riorganizzazione rilevanti per il personale, dall'altra la consulenza preventiva ha dimostrato la propria validità: una buona metà degli interessati ha trovato una soluzione prima della perdita del posto. Complessivamente 71 persone hanno aderito al programma Nuovo orientamento e attività professionale, mentre 133 collaboratori sono usciti dal programma dopo aver trovato una soluzione interna o esterna. Le FFS hanno investito CHF 24,2 mio nel programma, prevalentemente tramite accantonamenti nell'ambito di ristrutturazioni.

Sviluppo attivo del personale. Per le FFS la formazione e il perfezionamento del personale sono di importanza fondamentale. Nel 2007 si sono tenuti 220 seminari e training estesi su diverse materie. Ad essi si sono aggregate numerose iniziative di formazione e perfeziona-

mento specialistici, sia interni che esterni. Nel 2007 le FFS hanno introdotto una nuova gestione della successione, vertente sull'occupazione delle circa 60 posizioni chiave nell'azienda. Grazie al nuovo processo e ai nuovi strumenti, nelle conferenze di Management Development la Direzione aziendale potrà concentrarsi maggiormente sulla situazione della successione e sulle conseguenti misure di sviluppo per i candidati interni. Nell'ambito dei programmi di sviluppo dei quadri offerti a livello aziendale quasi 260 collaboratori si sono inoltre preparati per le future funzioni dirigenziali.

Nel 2007 le FFS hanno formato più apprendisti. L'associazione per la formazione Login aveva a contratto 1286 apprendisti in media all'anno per conto delle FFS (2006: 1199). 369 apprendisti hanno concluso la formazione in estate, mentre 470 l'hanno iniziata.

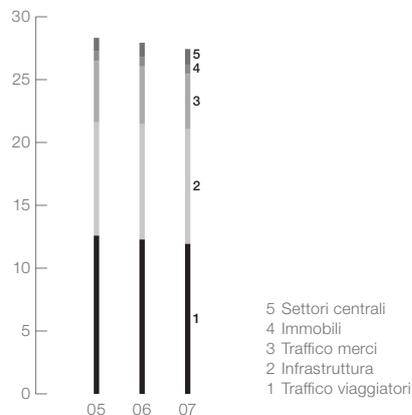
Meno assenze per malattia. Gli sforzi profusi per migliorare la gestione della salute hanno mostrato la loro efficacia: oltre agli infortuni professionali e durante il tempo libero, anche il numero delle assenze dovute a malattia e infortunio è nuovamente sceso a una media di 12,1 giorni civili (-11 per cento). Nel 2001 l'assenza media era di 16,9 giorni civili; da allora è scesa di quasi il 30 per cento¹. Per migliorare ulteriormente soprattutto le assenze di lunga durata, nel 2007 le FFS hanno investito nella realizzazione di un sistema professionale di Case management. A partire dal 2008 la gestione dei casi introdurrà nuove procedure di reintegrazione e un rigoroso accompagnamento professionale per le persone interessate. L'obiettivo è quello di mantenere e promuovere l'idoneità lavorativa dei collaboratori per evitare casi di invalidità.

Collaborazione stabile con le parti sociali.

Maggiore stabilità con il nuovo CCL. Il nuovo contratto collettivo di lavoro (CCL), entrato in vigore nel 2007, ha portato stabilità e consolidato la collaborazione con le parti sociali. A causa della ritardata conclusione delle trattative a fine 2006, le FFS sono riuscite a sfruttare correttamente in tutti i settori i vantaggi produttivi de-

Evoluzione del personale per divisioni e settori

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



rivanti dalla nuova settimana di 41 ore solo col cambiamento d'orario nel dicembre 2007. La modernizzazione delle indennità avvenuta con il nuovo CCL porterà per le FFS effetti sempre più positivi nei prossimi anni, quando gradualmente andranno a scomparire le garanzie di reddito di lunga data. Circa 550 collaboratori hanno potuto beneficiare del nuovo congedo di paternità.

CCL per settori. Nell'associazione dei datori di lavoro delle ferrovie a scartamento normale le FFS si impegnano a favore di un CCL settoriale. Le incertezze in merito all'obbligatorietà generale di un contratto simile e al suo campo d'applicazione hanno fatto ritardare le trattative con le parti sociali. A fine 2007 le controparti hanno concordato di elaborare nel 2008 un CCL settoriale per il traffico viaggiatori e, previsti ulteriori acceramenti, eventualmente anche per il traffico merci.

Trattative salariali. In occasione delle trattative salariali per il 2008 le parti sociali hanno concordato tre interventi per un totale corrispondente al 2,8 per cento della massa salariale. Essi comprendono un aumento salariale generale dell'1,8 per cento, aumenti individuali basati su valutazioni personali per lo 0,4 per cento e un premio una tantum di 500 franchi per tutti i collaboratori (0,6 per cento della massa salariale). Le FFS prevedono in futuro di organizzare il sistema salariale orientandolo sempre più alle prestazioni e ai risultati.

¹ Le FFS eseguono i conteggi in base ai giorni civili e non ai giorni lavorativi. Inoltre, per motivi di natura tecnico-assicurativa gli assenti di lunga durata restano nella lista dei salari per due anni completi. Per questo motivo i dati delle FFS sono confrontabili solo in misura limitata con quelli di altre aziende.

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Il desiderio di Gabi Hildesheimer (52), di Zurigo, dirigente di «Öbu – Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften», un'organizzazione impegnata nella gestione sostenibile delle risorse.

«Parto dal presupposto che nei prossimi anni la domanda per i servizi offerti dalle FFS registrerà un forte aumento. Noi di Öbu incoraggiamo le 300 aziende che hanno aderito alla nostra organizzazione ad utilizzare le ferrovie ogniqualvolta ciò sia conveniente, nel traffico viaggiatori come in quello merci. È per questo che mi auguro che le FFS si dimostrino un'azienda dinamica, in grado di agire tempestivamente facendo tutto ciò che è necessario per rispondere brillantemente alle esigenze sempre più elevate, con soluzioni pensate per i clienti. Sia dal punto di vista qualitativo che da quello quantitativo. La salvaguardia dell'ambiente non deve essere l'unico aspetto della questione.

Vorrei anche che le FFS dimostrassero un orientamento ancora più deciso verso le esigenze globali (di mobilità) dei clienti. Ad esempio assicurando prese elettriche e l'accesso a Internet nei treni, al momento praticamente assenti. Oppure con offerte ancora migliori nell'ambito della mobilità combinata, ad esempio con il noleggio di biciclette. Inoltre mi infastidisce che, nella maggior parte dei casi, raggiungere le città europee sia più conveniente con un volo low cost che con il treno. Questo è del tutto incomprensibile. Perché il buon bilancio ecologico è un importante segno distintivo delle ferrovie. In realtà non saprei dire cosa debbano fare le FFS per risolvere questo grave problema. La speranza è l'ultima a morire!»

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Le FFS s'impegnano a esaudire i desideri dei clienti

Scegliere di viaggiare e trasportare le proprie merci con le ferrovie significa fornire il miglior contributo possibile alla tutela del clima. Più quote di mercato acquisiscono le ferrovie, infatti, più l'ambiente ci guadagna. Anche per questo le FFS si impegnano con tutte le loro forze per soddisfare una domanda in continuo aumento tramite adeguati investimenti in materiale rotabile e un potenziamento mirato dell'infrastruttura; in altre parole, per promuovere lo «Sviluppo futuro dei progetti ferroviari» (SPF).

Delle iniziative delle FFS in ambito di tutela ambientale fanno parte anche la realizzazione di aree di stazionamento per bici e moto o la possibilità di noleggiare direttamente alla stazione le biciclette FFS o i veicoli di Mobility. Non meno importante in questo senso è la stretta collaborazione tra le FFS e gli altri gestori di trasporti pubblici, che mira ad assicurare una catena di mobilità ininterrotta e senza lacune. Perché quanto più facile è passare da un mezzo di trasporto all'altro, tanto più spesso gli utenti preferiranno servirsi dei trasporti pubblici, a tutto vantaggio dell'ambiente.

Lo stesso vale anche per il traffico transfrontaliero. Le FFS hanno assunto un ruolo di primissimo piano nella collaborazione intrapresa con le ferrovie europee allo scopo di facilitare le prenotazioni internazionali, rendendo così ancora più pratico e conveniente viaggiare in treno anche sulle lunghe distanze. Quanto all'accesso a Internet sui treni, FFS e Swisscom collaborano per dotare di connessione ad alta velocità i compartimenti business sulla tratta Zurigo–Berna.

- I vantaggi della politica ambientale delle ferrovie sono in continua crescita, come accade ad esempio per il programma di risparmio energetico varato nel 2007 e destinato a ridurre del 10 per cento il consumo totale di energia entro il 2015.
- Le esigenze dei clienti vengono soddisfatte tramite un orario coordinato che regola la totalità dei trasporti pubblici in Svizzera, una pianificazione integrata dell'offerta in termini di materiale rotabile e di infrastruttura come pure un concetto di mobilità combinata.
- Le FFS assumono un ruolo di primissimo piano all'interno di Railteam, l'alleanza che riunisce i principali gestori ferroviari d'Europa, con l'obiettivo di rendere quanto più agevoli e confortevoli i viaggi internazionali.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Sicurezza: meno eventi, nessun incidente ferroviario grave.

La sicurezza dei clienti e del personale riveste la massima priorità per le FFS e influenza in modo determinante il modo di pensare e di agire dell'intera azienda. 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 sui criteri del Consiglio d'amministrazione in materia di sicurezza, vincolanti a livello aziendale.

Come nei tre anni precedenti, nel 2007 le FFS non hanno subito incidenti in cui clienti siano stati gravemente feriti o siano addirittura deceduti. Tuttavia poco prima della fine dell'anno, a Zurigo, si è verificato un incidente in cui un'accompagnatrice dei treni delle FFS ha subito lesioni mortali causate da un treno in transito.

Collisioni di treni. Nel corso del 2007 è stato registrato un numero totale – misurato secondo i criteri definiti dalla Confederazione quale proprietaria delle FFS – di 31 collisioni e urti di treni con potenziale di rischio medio ed elevato (contro i 35 dell'anno precedente), cioè 0,2 eventi per milione di tracce-chilometro. Questo valore corrisponde alla media dei tre anni precedenti ed è inferiore a quello del 2006 (0,23 collisioni per milione di tracce-chilometro). Per quanto riguarda le collisioni, dunque, le prescrizioni della Confederazione che impongono il mantenimento dell'elevato livello di sicurezza attuale possono considerarsi del tutto rispettate.

Nel 2007, sulla rete FFS non si sono registrate collisioni fra treni con gravi danni fisici o materiali. Nel totale delle 31 collisioni sono stati calcolati anche gli eventi naturali (ad es. terra/sassi sulle rotaie), come pure gli incidenti causati da altre imprese di trasporto ferroviarie e da terzi (come collisioni con veicoli stradali nella zona dei binari) e nei quali sono rimaste coinvolte anche le FFS. In 21 delle 31 collisioni si è trattato di casi di questo tipo.

Non sono invece stati calcolati i casi di poco conto, ad esempio le collisioni di treni con piccoli oggetti,

quali biciclette collocate nell'area dei binari o pezzi di legname sparso. Se si considerano anche questi casi, il numero medio delle collisioni nel 2007 sale a 1,52 per milione di tracce-chilometro.

Senza gravi conseguenze si sono conclusi fortunatamente la collisione tra un treno merci e una gru da carico nel profilo del binario di esercizio non sbarrato per la circolazione dei treni a Wädenswil e un tamponamento laterale tra un treno merci e una composizione della S-Bahn a Winterthur. In entrambi i casi si sono avuti solamente danni materiali.

Sviamenti di treni. Nel 2007 si sono verificati complessivamente due sviamenti di treni. In entrambi i casi i danni sono stati esclusivamente di tipo materiale. Nel corso dell'anno precedente erano stati registrati nove sviamenti, mentre la media dei casi verificatisi negli ultimi tre anni era pari a sei.

Infortuni ai danni di viaggiatori e di terzi. Nel 2007 il numero degli infortuni con treni in movimento che hanno coinvolto viaggiatori e terze persone nell'accesso all'area dei binari in stazioni e fermate è leggermente aumentato, con 15 casi rispetto ai 13 dell'anno precedente. In 11 dei 15 eventi, tuttavia, la responsabilità è da attribuirsi all'imprudenza delle vittime stesse. Tra le cause principali, l'attraversamento non autorizzato dei binari e la sosta senza permesso nell'area dei binari.

Negli ultimi anni, le FFS hanno condotto svariate campagne di comunicazione volte a sensibilizzare l'opi-

nione pubblica. In molte stazioni e fermate sono stati inoltre adottati provvedimenti costruttivi e organizzativi mirati per prevenire il rischio di tali incidenti. Altrettanto fondamentali per la riduzione dei rischi saranno gli sviluppi tecnici introdotti nel materiale rotabile: al più tardi dal 2016, infatti, non potranno più essere utilizzate carrozze in cui le porte non si bloccino automaticamente anche a velocità molto basse. Pur trattandosi di un ambito in cui talvolta è difficile intervenire efficacemente, grazie a queste e ad altre misure le FFS sperano di poter contare in un'ulteriore miglioramento.

Risanamento dei passaggi a livello. Nell'ultimo anno si sono verificati 13 incidenti in corrispondenza di passaggi a livello (13 casi anche nel 2006). In un caso una persona ha perso la vita, mentre in un altro la vittima ha riportato gravi lesioni. In sette casi i passaggi a livello erano custoditi: cinque con barriere e due con lampeggiatori o con un semaforo.

La Confederazione ha disposto che per la fine del 2014 bisognerà provvedere alla sicurezza o all'eliminazione di tutti i passaggi a livello non custoditi e pericolosi presenti sulla rete FFS. Le FFS si sono prefisse l'obiettivo di risanare tutti questi passaggi a livello già entro il 2012. Nel 2007 sono stati risanati 37 passaggi a livello, mentre per il 2008 si prevede di intervenire su altri 35.

Sicurezza dei collaboratori: confermata la tendenza positiva – notevolmente ridotti i giorni di assenza dal lavoro.

Infortuni professionali. L'incolumità dei collaboratori sul posto di lavoro è un pilastro portante per la sicurezza e un elemento fondamentale per la qualità della cultura della sicurezza nell'azienda. Dopo i soddisfacenti risultati degli ultimi anni, in cui gli infortuni professionali sono diminuiti costantemente passando da 8,2 (1996) a 3,8 (2006) per ogni 100 collaboratori, anche nel 2007 si è mantenuto un elevato standard di sicurezza sul lavoro, con un valore di 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 2008 la Suva ha ulteriormente ridotto di circa CHF 2,2 mio i suoi premi per il settore degli infortuni professionali, che ammontano così globalmente a

circa CHF 16 mio. In base alle comparazioni effettuate dalla Suva, le FFS mostrano il miglior livello di sicurezza sul lavoro tra tutte le società ferroviarie svizzere.

Meno infortuni durante il tempo libero. Nel 2007 i collaboratori delle FFS sono stati assenti dal lavoro circa 44 500 giorni per infortuni non professionali, cioè 7300 in meno (-14 per cento) rispetto all'anno precedente. Anche in questo caso non hanno tardato a farsi sentire gli effetti positivi sui premi Suva, diminuiti di circa CHF 1,15 mio dall'inizio del 2008.

Violenza giovanile e teppisti tifosi.

Gli sviluppi sociali influenzano la Security. Per un'azienda come le FFS il tema della sicurezza riguarda anche aspetti quali la tutela dei viaggiatori e dei collaboratori, come pure degli impianti e degli immobili, dai reati di violenza. Sotto questo profilo le FFS sono quindi notevolmente esposte agli sviluppi che riguardano l'intera sfera sociale. La violenza giovanile e gli scontri violenti che si verificano a margine delle manifestazioni sportive con grande affluenza di pubblico hanno un ruolo fondamentale in questi sviluppi, ai quali si aggiunge la minaccia diffusa e latente del terrorismo. Eventi e fenomeni di questo tipo, ai quali viene dato ampio spazio anche nei media, influenzano anche la sensazione di sicurezza soggettiva dei clienti delle FFS. Per questo si è provveduto ad affinare ulteriormente una strategia ormai comprovata e che prevede l'applicazione di un insieme di provvedimenti quali presenza della polizia ferroviaria, sistemi di videosorveglianza e il programma di prevenzione della violenza RailFair 2007.

Violenza giovanile. La crescente propensione alla violenza di giovani e adolescenti è una piaga che interessa anche le FFS. Ciò che colpisce non è solo il numero di tali eventi, ma anche il potenziale sempre maggiore di aggressione insito in questi episodi di violenza. Molte volte si tratta di atti compiuti sotto l'influsso di alcool o droghe, sempre più spesso si fa uso anche di armi da punta. Alle FFS, è in particolare il personale dei treni ad essere esposto a possibili violenze e aggressioni. A tale scopo si è provveduto ad elaborare e ad attuare, in collaborazione con specialisti esterni, misure specifiche (ad es. corsi di comportamento) volte a tutelare la loro incolumità.

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

Violenza tra i tifosi. Le FFS si trovano a dover affrontare situazioni sempre più esplosive anche in occasione di manifestazioni sportive con grande affluenza di pubblico, in particolare durante le partite di calcio. Le problematiche legate ai viaggi di andata e ritorno di tefpisti aggressivi sono complesse ed estremamente sfaccettate. Anche in questo caso, l'alcool e i processi che regolano le dinamiche di gruppo rivestono un ruolo centrale. Una delle priorità che si impongono alle FFS durante il trasporto dei tifosi di calcio è proprio quella di separare i «tifosi a rischio» dai viaggiatori regolari. Inoltre è necessario elaborare, per ogni singolo avvenimento, disposizioni di sicurezza commisurate al rischio e appositamente concepite per fare fronte alle diverse situazioni. La gestione degli eventi a rischio deve quindi prevedere anche aspetti quali i contatti con i tifosi, il servizio di assistenza ai tifosi stessi, l'impiego di treni speciali con una struttura dei prezzi interessante come pure l'accompagnamento di questi treni da parte della polizia ferroviaria e di personale appositamente addestrato.

I criteri di sicurezza del Consiglio d'amministrazione come fondamento.

Tutti gli sforzi tesi a migliorare la sicurezza si basano sulla politica della sicurezza valida a livello aziendale dal 2004. Nel corso dell'anno questa è stata definita con maggiore precisione con l'inserimento di criteri vincolanti per la sicurezza stabiliti dal Consiglio d'amministrazione delle FFS e concretizzata con due nuove direttive settoriali delle FFS in tema di Safety e Security, volte tra l'altro ad assegnare chiaramente la responsabilità per la sicurezza all'interno dell'azienda. I criteri di sicurezza del Consiglio d'amministrazione delle FFS definiscono i seguenti punti:

Sistema di gestione della sicurezza – mantenere alto il livello di sicurezza. Con un sistema di gestione inter-settoriale della sicurezza (SMS), le FFS provvedono a mantenere elevato lo standard di sicurezza raggiunto per i clienti e il personale. Il livello di sicurezza corrisponde alle norme prescritte dalla Confederazione quale proprietaria delle FFS. Gestendo con responsabilità i rischi per la sicurezza, si consolida ulteriormente la fiducia che clienti, collaboratori e autorità ripongono nelle FFS e si fornisce un importante contributo al

successo dell'azienda. Il sistema SMS contribuisce sensibilmente a riconoscere tempestivamente i rischi per la sicurezza nel momento in cui questi si presentano e assicura una gestione professionale dei rischi residui. Concentrarsi su misure di contenimento del rischio che presentano un ottimo rapporto costo/beneficio permette di mantenere, e se necessario di migliorare, il livello di sicurezza garantendo allo stesso tempo che siano disponibili le risorse necessarie a ridurre i rischi aggiunti. Il sistema SMS delle FFS rappresenta in sostanza un processo a reazione costituito dai quattro seguenti elementi centrali:

- Sistema di misura finalizzato a determinare il livello di sicurezza
- Management dei rischi per la valutazione del livello di sicurezza
- Confronto tra situazione auspicata e situazione reale con determinazione degli interventi necessari
- Attuazione pratica con responsabilità, regole e processi rilevanti per la sicurezza chiaramente definiti.

Cultura della sicurezza come fattore chiave. Le FFS fanno propria una cultura improntata alla sicurezza che contribuisca a raggiungere il livello di sicurezza prefissato. 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.

Una buona cultura della sicurezza come base di partenza. All'interno di un'azienda, una buona cultura della sicurezza rappresenta una solida base sulla quale costruire un elevato standard di sicurezza per clienti e collaboratori. I parametri di sicurezza delle FFS sono indubbiamente buoni, ed è grazie a questi che le FFS sono state in grado di raggiungere obiettivi di sicurezza estremamente ambiziosi. Ciò nonostante, per l'azienda è molto importante migliorare ulteriormente i risultati ottenuti in questo ambito. In un settore di attività sempre più difficile, le FFS si impegnano al 100 per cento per soddisfare anche in futuro i requisiti di sicurezza giustamente elevati dei clienti e del personale.

Management dei rischi: controllo e monitoraggio dei rischi.

Per essere in grado di rilevare, analizzare, valutare e controllare tempestivamente i rischi, le FFS gestiscono un sistema di management concordato tra il Gruppo e le divisioni operative responsabili. Il sistema poggia sul principio che il management dei rischi rappresenta un compito primario dei responsabili gerarchici.

Già dal 2003, le FFS gestiscono a livello di Gruppo un sistema di management dei rischi orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione aziendale e coordinato in base alla pianificazione strategica. La valutazione dei rischi si basa sostanzialmente sulle interviste standardizzate condotte con 43 responsabili gerarchici. Come parametro di giudizio per una valutazione standardizzata sono stati utilizzati il panorama dei rischi e la relativa matrice di valutazione.

I responsabili gerarchici intervistati hanno il compito inderogabile di rilevare sistematicamente, documentare e controllare con misure adeguate i rischi che riguardano il loro ambito di responsabilità. Il giro di interviste condotte nel 2007 ha fatto registrare effetti positivi, riconoscibili nella creazione di tali sistemi di management dei rischi operativi a livello delle singole divisioni e dei settori aziendali. In diversi settori il rilevamento e il controllo sistematici e operativi dei rischi sono ancora insufficienti.

Sulla base del risultato emerso da una dettagliata revisione interna, è in fase di realizzazione un'intera serie di interventi decisi in questo ambito. Nel 2008 la qualità del rilevamento dei rischi operativi dovrebbe quindi evidenziare un netto miglioramento nei settori criticati.

Sulla scorta dei risultati conseguiti con le singole interviste, nel giugno del 2007 la Direzione aziendale FFS ha eseguito una stima collettiva della situazione attuale in cui si trovano le FFS in fatto di rischi, definendo quindi opportune misure di controllo volte a gestire i rischi di importanza primaria. In seguito al pronunciamento, la Direzione aziendale ha inviato al Consiglio d'amministrazione il Corporate Risk Report, informandolo dell'esposizione delle FFS al rischio e del grado di attuazione degli interventi decisi.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Informatica: vicino al cliente nell'attività operativa.

L'informatica sostiene l'esercizio ferroviario in misura sempre crescente nei settori centrali e oggi è ormai divenuta parte integrante della fornitura di prestazioni delle FFS per i clienti. FFS Informatica perfeziona le tecnologie attuali, ne mette in atto di nuove e contribuisce sensibilmente all'incremento delle capacità di trasporto nonché al miglioramento dell'informazione ai clienti. Per far fronte alla sempre crescente complessità delle mansioni è stato creato un sistema professionale di gestione dell'architettura d'impresa, che sarà il cuore della strategia informatica.

Accelerare i processi aziendali.

Qualsiasi processo aziendale è oggi in pratica guidato dalla tecnologia: il 60 per cento circa della vendita di biglietti si svolge già tramite i distributori automatici di biglietti, tramite Internet e al cellulare, l'informazione ai clienti avviene tramite indicatori automatici ai binari e annunci agli altoparlanti e la produzione è sostenuta da numerosi sistemi di pianificazione e di comando. La tecnologia delle informazioni è diventata un importante fattore di produzione. Un guasto informatico prolungato avrebbe moltissime ripercussioni sulle vendite e comprometterebbe notevolmente l'attività delle FFS.

Railteam Broker. Con il Railteam Broker, FFS Informatica ha ricevuto l'incarico di dare attuazione a una visione di Railteam, l'alleanza tra gli operatori ferroviari leader nell'alta velocità a livello europeo, per poter in futuro offrire ai passeggeri che viaggiano per affari o nel tempo libero un servizio «high speed» proveniente da un unico fornitore. Con il Railteam Broker viaggiare in Europa sarà ancora più facile e più piacevole. Sotto la direzione di FFS Informatica è in corso di sviluppo un sistema integrato che fornisca informazioni sulla disponibilità dei posti, sui prezzi e sull'acquisto dei biglietti della rete europea ad alta velocità. Mediante un processo di sviluppo iterativo si assicura che i clienti ne possano beneficiare con rapidità nel traffico ferroviario internazionale e che le difficoltà collegate all'integrazione dei sistemi sulle ferrovie partecipanti vengano via via ridotte. Nel 2009 il Broker sarà probabilmente a disposizione di tutti i viaggiatori ferroviari.

Semplificare il panorama informatico.

Negli ultimi anni il settore Informatica delle FFS ha messo a disposizione moltissime applicazioni, secondo il modello seguente: una nuova esigenza genera un nuovo progetto, il quale genera una nuova applicazione. Oggi esistono più di mille applicazioni con dipendenze note solo in parte e con un gran numero di tecnologie impiegate. Il panorama informatico delle FFS si contraddistingue inoltre per la notevole ridondanza di dati e funzioni. Le FFS dispongono oggi di un panorama informatico complesso che, in molti settori, non è più all'altezza dei tempi. Nel primo semestre 2008 andrà finalmente in pensione il sistema MEMO (Host Mail-System), introdotto negli anni Ottanta come una grande innovazione; cesserà così il proprio servizio uno degli ultimi sistemi di questo genere in Europa. Una delle grandi sfide che FFS Informatica dovrà affrontare nei prossimi anni sarà quella di uniformare l'attuale eterogeneità.

IT Masterplan e gestione dell'architettura. Partendo da questa situazione iniziale, FFS Informatica si trova di fronte a due campi d'intervento sostanziali: da una parte deve portare avanti il risanamento dei siti contaminati (debiti da complessità). Con l'IT Masterplan, un intervento di revisione su larga scala, a metà 2007 si è dato il via al risanamento di tutto il panorama IT. Nell'arco di cinque anni verranno investite risorse notevoli soprattutto nelle revisioni fondamentali di carattere tecnologico (in particolare delle piattaforme). Il successo del risanamento verrà misurato e valutato periodicamente.

mente adottando KPI (Key Performance Indicator) idonei. Dall'altra parte si dovrà evitare di ricreare nuove complessità; quest'aspetto compete alla gestione dell'architettura, che dovrà provvedere a una pianificazione sostenibile, al controllo e allo sviluppo dell'intero panorama informatico, sempre in base all'attività operativa richiesta per i clienti. La gestione dell'architettura provvederà a realizzare l'integrazione ottimale tra business e IT.

Orientamento ai processi aziendali.

Le FFS e l'informatica sono soggetti complessi. Il pericolo di perdere l'orientamento, e con esso il controllo delle numerose applicazioni, dei molti dati, delle piattaforme e delle interfacce, è enorme. Per questo motivo, nel corso dell'anno i responsabili informatici in tutti i settori dell'azienda hanno deciso di concentrare il proprio operato all'interno dei cosiddetti domini operativi. Un dominio è un settore (o campo) delimitabile riferito a un processo, che aiuta il settore Informatica a catalogare e perfezionare i processi aziendali, le applicazioni, i dati e le funzioni. In stretta collaborazione con le divisioni, IT elabora tutti i piani di urbanizzazione FFS, non più in base alla struttura o all'organizzazione attuale, ma orientandoli ai processi aziendali.

Gettare le fondamenta.

Nel 2007 FFS Informatica ha svolto prestazioni d'esercizio per circa CHF 190 mio e attività di progetto per circa CHF 100 mio per le divisioni delle FFS e per terzi. A fine 2007 lavoravano in FFS Informatica circa 500 collaboratrici e collaboratori.

La prima metà del 2007 si è svolta all'insegna del consolidamento dei nuovi sistemi, della gestione dell'integrazione dell'ex IT basata sulle divisioni e della ristrutturazione di FFS Informatica.

Oggi circa 23 000 collaboratori delle FFS lavorano in 15 900 postazioni di lavoro con circa 500 applicazioni aziendali chiave di FFS Informatica. Nell'anno di riferimento il numero degli utenti SAP è aumentato sensibilmente passando da 6800 a 9700 (+43 per cento). Il volume dei progetti è cresciuto del 60 per cento.

Considerata la crescita notevole del volume dei progetti e i due grandi progetti Railteam e IT Masterplan, nel 2008 il settore Finanze e Controlling si concentrerà in modo particolare sul controlling dei progetti e sulla ripercussione che essi hanno sulle spese d'esercizio. La trasparenza, la vicinanza ai clienti e la controllabilità sono sempre più fondamentali per tenere sotto controllo i costi. Con l'introduzione di un nuovo modello di conteggio, del processo di investimento in SAP (RDI), di una domanda d'acquisto elettronica (BANF) e con il workflow elettronico per i creditori, negli ultimi due anni sono stati creati i presupposti sistematici per una migliore trasparenza e una maggiore controllabilità.

Sicurezza garantita.

Negli ultimi anni la sicurezza delle informazioni è passata da argomento speciale a componente integrata praticamente in tutte le procedure aziendali. È sempre più importante collegare tra loro le svariate componenti ICT presenti in azienda. Diventa quindi particolarmente rilevante assicurare le vie di comunicazione disponibili. Ma non tutta la comunicazione che le FFS ricevono è anche desiderata. Inutili ondate di spam generano in azienda un tasso di rifiuto mensile di circa dodici milioni di messaggi spam (tendenza ascendente) e costituiscono una sfida particolare per l'uomo e la tecnica. L'analisi e l'ottimizzazione regolari dei sistemi ICT vengono effettuate in base a una opportuna gestione del rischio. Le verifiche, eseguite sotto forma di audit, contribuiscono inoltre all'identificazione di possibili punti deboli e alla valutazione delle conseguenze sui processi aziendali.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Cassa pensioni: assoluta necessità di intervento.

Il risanamento della Cassa pensioni FFS continua a essere un problema irrisolto. Nell'anno di riferimento il grado di copertura ha registrato un ulteriore peggioramento. È assolutamente necessario intervenire. Pur avendo conseguito nel 2007 un utile di CHF 801,3 mio, il risultato della Cassa pensioni FFS è stato caratterizzato da fattori straordinari, senza i quali essa avrebbe registrato una perdita di CHF 301,6 mio.

I conti della Cassa pensioni FFS si chiudono nel 2007 con un utile di CHF 801,3 mio. Questo dato comprende due fattori straordinari:

- Un contributo di risanamento di CHF 1493 mio versato dalle FFS a favore degli assicurati attivi.
- L'introduzione del primato dei contributi a far data dal 1° gennaio 2007 e la riduzione del tasso tecnico per gli aventi diritto alla pensione dal 4 al 3,5 per cento. Tutto questo ha fatto aumentare il capitale di previdenza degli assicurati di CHF 390,1 mio, gravando di conseguenza sul conto d'esercizio.

Senza questi elementi straordinari, nell'esercizio 2007 sarebbe stata registrata una perdita di CHF 301,6 mio (2006: CHF –60 mio). Il problema della copertura insufficiente continua dunque ad accentuarsi.

Grado di copertura del 92,4 per cento. A fine 2006 il grado di copertura della Cassa pensioni FFS era dell'86,5 per cento. Dopo la contabilizzazione dei fattori straordinari, il grado di copertura era allora del 94,5 per cento. Al 31 dicembre 2007 la Cassa pensioni FFS presentava un grado di copertura del 92,4 per cento. Il disavanzo ammontava a CHF 1099,8 mio (esercizio precedente: CHF 1901,1 mio risp. CHF 798,2 mio).

Performance superiore alle aspettative. Nel 2007 la Cassa pensioni FFS ha realizzato sugli investimenti di capitale una performance dell'1,08 per cento (2006: 5,62 per cento). Con questa percentuale la Cassa pensioni FFS ha superato di 0,31 punti percentuali il risultato atteso secondo la strategia d'investimento adottata. Per ottenere un risultato bilanciato è necessaria una performance del 3,5 per cento circa.

Nel 2007 la strategia d'investimento diversificata e bilanciata ha mostrato la propria validità: i mercati azionari hanno generato risultati diversi. Mentre in Svizzera l'indice SMI ha chiuso l'anno a meno 1,4 per cento, la performance raggiunta da small e mid caps svizzere è stata di un buon 8 per cento. Anche le azioni di Eurolandia e i titoli asiatici hanno avuto un andamento positivo, mentre negativi sono stati i titoli USA in CHF e la Gran Bretagna. Le obbligazioni in CHF e gli immobili indiretti hanno pesato sul risultato, mentre gli investimenti alternativi (hedge funds, private equity e commodities) hanno messo a segno risultati molto positivi. Per quanto riguarda le valute, a un leggero rafforzamento dell'euro si è contrapposto un marcato indebolimento del dollaro USA.

Interessi al 2,5 per cento. Data la situazione finanziaria, per il 2007 il Consiglio di fondazione ha fissato al 2,5 per cento il tasso d'interesse sugli averi di vecchiaia degli assicurati attivi; il modello del primato dei contributi calcola un tasso d'interesse medio del 3,5 per cento.

Nessun adeguamento delle pensioni al rincaro. Anche nell'anno in esame gli assicurati a riposo hanno dovuto rinunciare all'adeguamento delle pensioni al rincaro. L'ultimo adeguamento delle pensioni all'andamento dei prezzi era stato effettuato nel 2004.

Risanamento parziale.

Contributi di risanamento degli assicurati. Nel 2003 è stato approvato un pacchetto di provvedimenti per il risanamento della Cassa pensioni FFS. L'introduzione del primato dei contributi per gli assicurati attivi, a partire dal 1° gennaio 2007, costituiva l'ultima parte di questo pacchetto. Il primato dei contributi ha comportato un aumento significativo dei contributi degli assicurati e del datore di lavoro, a fronte di prestazioni inferiori. Con l'occasione sono state eliminate anche prestazioni con copertura finanziaria insufficiente previste in caso di prepensionamento anticipato e di invalidità, così come i costi dell'amministrazione e del fondo di garanzia, per un totale di ben CHF 50 mio all'anno. Come citato, dal 2004 le rendite dei pensionati non vengono più adeguate al rincaro.

Contributo di risanamento delle FFS. Tutte le misure non sono però bastate a migliorare sensibilmente il grado di copertura della Cassa pensioni FFS, anche perché coloro che percepiscono la pensione, che costituiscono il 65 per cento del capitale di previdenza, non possono essere chiamati a contribuire al risanamento. Nel 2006 le FFS hanno promesso un contributo di risanamento di CHF 1493 mio. Gli interessi passivi su queste prestazioni per il risanamento hanno gravato sul conto aziendale 2007 delle FFS per CHF 54,1 mio.

Necessità di ulteriori sostanziali progressi nel risanamento. Nell'anno di riferimento sono proseguiti i colloqui e le trattative con la Confederazione in merito a un contributo di risanamento costante alla Cassa pensioni FFS. La Confederazione ha elaborato un progetto di consultazione che prevede tre possibili varianti contributive, due delle quali portano a un grado di copertura di almeno il 100 per cento. A completamento si dovevano segnalare gli effetti che deriverebbero agli assicurati e alle FFS in caso di mancata partecipazione della Confederazione al risanamento. Il modello di consultazione non è stato varato dal Consiglio federa-

le nel 2007. Altre relazioni stese da esperti esterni e varie perizie giuridiche avvallano non solo la correttezza delle pretese avanzate verso la Confederazione, ma mostrano anche chiaramente la necessità di un ulteriore sostanziale progresso verso il risanamento.

Cambio di primato senza problemi.

L'introduzione tecnica e organizzativa del primato dei contributi per gli assicurati attivi a partire dal 1° gennaio 2007 non ha incontrato difficoltà. Le informazioni tempestive ed esaurienti hanno preparato gli assicurati al cambio del primato, riducendo al minimo le esigenze di ulteriori informazioni dopo il 2007.

Prospettive.

La mancata risoluzione del problema del risanamento della Cassa pensioni FFS incide sulle prospettive per il 2008. È assolutamente necessario intervenire. Non intravedendo una soluzione di risanamento, considerate le disposizioni LPP vigenti il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS sarà costretto ad adottare ulteriori misure di risanamento già a fine 2008. La conseguenza potrebbe essere la necessità, per le FFS e i collaboratori, di dover versare un finanziamento di CHF 1,5–2 mia ripartito su dieci anni. Ciò corrisponderebbe circa al 9–12 per cento del salario e, per i collaboratori, rappresenterebbe di fatto una riduzione salariale compresa tra il 4,5 e il 6 per cento. Inoltre, fino al raggiungimento dell'obiettivo di risanamento, si dovrebbe mantenere l'interesse minimo attuale, il che corrisponderebbe a una riduzione dell'aspettativa di pensione del 7 per cento rispetto alla prestazione prospettata al cambio del primato al 1° gennaio 2007.

La situazione attuale pesa sui collaboratori e sull'intera azienda. Gli incombenti interventi di risanamento aggiuntivi potrebbero generare notevoli tensioni con le parti sociali e compromettere gravemente la competitività delle FFS sul mercato del lavoro.

Per le FFS e per gli assicurati è pertanto importantissimo che la procedura di consultazione venga aperta il più presto possibile e che il Consiglio federale licenzi già in autunno il messaggio corrispondente.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Traffico viaggiatori: sempre più clienti viaggiano con le FFS.

Nel 2007 ha viaggiato con le FFS il 7,6 per cento di clienti in più. Le prestazioni di trasporto sono aumentate del 6,1 per cento. La quota di mercato nel mercato di rilievo per la ferrovia è passata al 34,6 per cento (esercizio precedente: 33,6 per cento). Il risultato annuo nel traffico viaggiatori, pari a CHF 193,0 mio, è calato dello 0,4 per cento rispetto all'esercizio precedente. Il ricavo da traffico è cresciuto raggiungendo CHF 2472 mio (+7,1 per cento).

Mai prima d'ora così tante persone hanno scelto di viaggiare con le FFS: 306,7 mio. Rispetto all'esercizio precedente il numero dei viaggiatori è salito di un altro 7,6 per cento. Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è passato a 15,134 mia (+6,1 per cento). Sia nel traffico a lunga percorrenza che in quello regionale le FFS hanno registrato un incremento della domanda. Nel 2007 ogni abitante della Svizzera ha viaggiato in media con le FFS per 44 volte circa. Gli svizzeri hanno così consolidato la fama di coloro che detengono il primato assoluto degli spostamenti ferroviari in Europa.

Il risultato d'esercizio nel traffico viaggiatori FFS è stato pari a CHF 249,5 mio (esercizio precedente: CHF 250,0 mio), il risultato annuo è stato di CHF 193,0 mio (CHF 193,7 mio). A concorrere in modo molto positivo al risultato dell'esercizio precedente erano stati effetti straordinari. Le FFS hanno migliorato del 7,1 per cento il ricavo da traffico nel traffico viaggiatori, portandolo a CHF 2472 mio.

L'andamento positivo della domanda registrato in seguito all'espansione dell'offerta da una parte e a una rigorosa gestione dei costi dell'altra ha concorso a questo buon risultato del settore.

Abbonamenti generali e metà-prezzo sempre sulla via del successo. Questa tendenza positiva è stata sostenuta da un'ulteriore crescita nell'ambito dei clienti fedeli. Le vendite di abbonamenti generali e metà-prezzo sono migliorate ulteriormente. A fine 2007 erano in

circolazione 344 542 abbonamenti generali (+8,8 per cento) e 2 124 650 abbonamenti metà prezzo (+3,5 per cento). La vendita di carte giornaliere è aumentata persino del 21 per cento, giungendo a quota 935 223.

Mercati e andamento dei mercati.

Quote di mercato nel mercato di rilievo per la ferrovia. Nel 2007 le FFS hanno migliorato la propria quota di mercato nel mercato di rilievo per la ferrovia (viaggi su una distanza di almeno tre chilometri) rispetto agli altri mezzi di trasporto e l'hanno portata al 34,6 per cento (esercizio precedente: 33,6 per cento). Nel traffico pendolare la quota di mercato è stata pari al 36,4 per cento (35,1 per cento), nel segmento dei viaggi d'affari è stata del 43,6 per cento (41,8 per cento) mentre per i viaggi nel tempo libero ha raggiunto il 31,7 per cento (31,0 per cento).

Traffico a lunga percorrenza. Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi nel traffico a lunga percorrenza è cresciuto del 5,4 per cento, giungendo a 11,24 mia di viaggiatori-chilometro. Lo sfruttamento medio dei treni a lunga percorrenza, pari al 30 per cento, continua a mostrare forti oscillazioni nel corso del giorno. Le FFS individuano un grande potenziale di capacità in una più regolare ripartizione dello sfruttamento.

Traffico viaggiatori: l'essenziale in breve

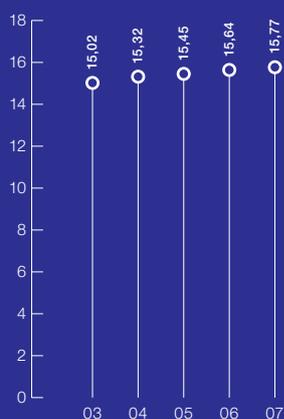
- Mai prima d'ora così tante persone hanno scelto di viaggiare con le FFS: 306,6 mio di viaggiatori (+7,8 percento).
- A fine 2007 erano in circolazione 344 542 abbonamenti generali (+8,8 percento) e 2 124 650 abbonamenti metà prezzo (+3,5 percento).
- La soddisfazione dei clienti pari al 77 percento.
- Risultato annuo pari a CHF 193,0 mio.

Traffico viaggiatori: obiettivi strategici

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

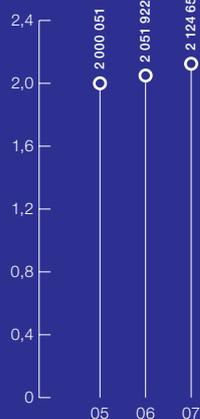
Andamento del ricavo medio per viaggiatore-chilometro

Centesimi/viaggiatori-chilometro

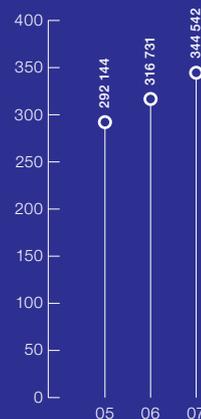


Andamento dei metà-prezzo e degli AG in circolazione

Quantità in circolazione a fine anno
Metà-prezzo



AG



FFS Traffico viaggiatori in sintesi

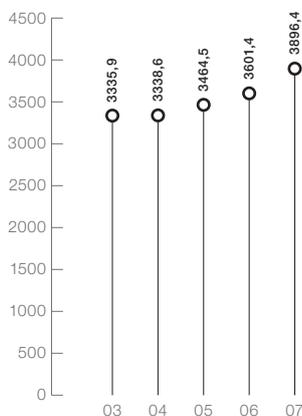
| | | | | |
|---|-------------------------------|----------------|---------|---------|
| Valori monetari in mio di CHF | | 2007 | 2006 | 2005 |
| Ricavo d'esercizio | | 3 846,3 | 3 615,5 | 3 523,7 |
| di cui ricavo da traffico | | 2 471,6 | 2 307,4 | 2 230,9 |
| Spese d'esercizio | | 3 596,7 | 3 365,4 | 3 391 |
| Risultato d'esercizio ¹ | | 249,5 | 250,0 | 133,4 |
| Risultato annuo | | 193,0 | 193,7 | 78,6 |
| Investimenti lordi | | 682,1 | 590,9 | 700,3 |
| Collaboratori | Numero | 11 953 | 12 287 | 12 605 |
| Prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori | Mio di viaggiatori-chilometro | 15 134 | 14 270 | 13 830 |

¹ Secondo la vecchia struttura EBIT.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informativa |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Andamento del volume di traffico nel traffico regionale¹

Mio di viaggiatori-chilometro



¹ Società affiliate incluse.

Traffico regionale. Nel traffico regionale il numero dei viaggiatori-chilometro percorsi (comprese le società affiliate) è salito a 3,896 mia di viaggiatori-chilometro (+8,2 per cento).

Negli ultimi anni il traffico regionale ha dovuto far fronte a una continua riduzione degli indennizzi forniti dai poteri pubblici. Nel 2007 questa tendenza non è proseguita. Per la prima volta da anni gli indennizzi hanno ripreso una tendenza ascendente. A questo andamento hanno concorso una strategia di qualità costante nel traffico regionale FFS, con notevoli investimenti nel materiale rotabile e un aumento generale della consapevolezza dei vantaggi offerti dai trasporti pubblici.

Una catena di trasporti ben funzionante è un criterio di successo centrale nei trasporti pubblici. Oltre a offrire prestazioni ferroviarie vere e proprie, in futuro il traffico regionale delle FFS verterà in modo ancora più mirato sull'intera catena di trasporti e si presenterà sempre più come offerente completo. Un esempio è il successo realizzato dalla ferrovia urbana (Stadtbahn) di Zugo, in cui ferrovia e autobus entrano a far parte di un'offerta unica formando un sistema di trasporti pubblici coordinato.

Bonus/malus. Nel 2006 le FFS e la ZVV hanno concordato per la prima volta un sistema bonus/malus. Dopo che nel primo anno le FFS hanno dovuto versare alla ZVV CHF 1,75 mio per il malus, nell'anno di riferimento lo stesso importo si è ridotto a CHF 69 000. Quale riconoscimento degli sforzi profusi nel 2007, la ZVV ha rinunciato a riscuotere il malus.

La regione Baden/Württemberg è stata molto soddisfatta delle prestazioni fornite dalla SBB GmbH, società affiliata delle FFS: la puntualità dei treni sulla tratta «Seehas» tra Costanza, Singen e Engen è stata valutata di ottimo livello per il 99,14 per cento; altrettanto dicasi per la pulizia dei treni, che con il 96,8 per cento ha ottenuto un ottimo giudizio. Quale riconoscimento dell'elevato livello delle prestazioni la SBB GmbH ha ricevuto EUR 160 000.

Traffico internazionale a lunga percorrenza. Dal 10 giugno sul nuovo collegamento TGV-Est tra Strasburgo e Parigi i treni transitano alla massima velocità di 320 km/h. Il tempo di percorrenza da Zurigo e Basilea a Parigi si è così ridotto di mezz'ora. La conseguenza è stata un notevole aumento della frequenza di clienti su questa tratta.

Le FFS sono ben posizionate con le loro partecipazioni nelle società Lyria per il traffico in Francia, Rheinalp per la Germania e Cisalpino per l'Italia. L'adesione alla nuova alleanza europea ad alta velocità Railteam assicura inoltre l'integrazione ottimale delle FFS nel sistema europeo ad alta velocità.

Ferrovia sempre presente alle grandi occasioni.

Grandi eventi di successo. Nel 2007 hanno avuto luogo in Svizzera diversi grandi eventi con decine di migliaia di visitatori. Nel mese di giugno 50 000 ginnaste e ginnasti hanno viaggiato con le FFS per recarsi alla festa federale di ginnastica a Frauenfeld TG. In agosto 130 000 viaggiatori hanno assistito con le FFS alla festa federale dei lottatori ad Aarau. E 150 000 ospiti si sono recati con le FFS a Baden AG per la «Badenfahrt». Inoltre, negli stadi di Ginevra, Basilea e Zurigo sono stati organizzati diversi grandi concerti rock e pop cui hanno assistito decine di migliaia di appassionati di musica. In tutti questi eventi i trasporti pubblici e, soprattutto, le FFS hanno svolto un ruolo primario per il viaggio di andata e ritorno.

Al limite delle capacità: vie di comunicazione vulnerabili.

Le FFS ritengono che quest'andamento positivo della domanda, generato dalla massiccia espansione dell'offerta in seguito a Ferrovia 2000, proseguirà per altri 2-3 anni. Gli ulteriori incrementi dell'offerta avvenuti con l'ultimo cambiamento dell'orario nel dicembre 2007 e il conseguente aumento di attrattiva della ferrovia dovrebbero consolidare ancora la domanda. Questo andamento è inoltre favorito dagli alti prezzi del carburante e da una maggiore sensibilità ambientale.

Già oggi le FFS operano nel traffico viaggiatori al limite delle proprie capacità. La notevole densità di traffico sulla rete ferroviaria delle FFS sottoposta a un intenso sfruttamento non consente alcun tipo di riserva nei punti chiave della rete. In particolare nelle ore di punta il traffico pendolare registra un'insufficienza sempre più frequente di posti a sedere. Anche le minime perturbazioni nell'ambito dell'esercizio si ripercuotono fulmineamente sulla puntualità dell'intera rete.

Nuovo materiale rotabile e manutenzione come futuri fattori di successo.

Le FFS faranno tutto il possibile per eliminare nel più breve tempo le incombenti carenze di capacità. FFS Traffico viaggiatori investe continuamente nell'espansione e nella modernizzazione del parco veicoli. Solo per l'avvio di Ferrovia 2000 sono stati investiti nel potenziamento del parco veicoli circa CHF 2,3 mia. Ogni anno FFS Traffico viaggiatori investe circa CHF 640 mio per rispondere nel modo più adeguato possibile all'espansione della domanda.

L'acquisto di nuovo materiale rotabile impone esigenze diverse in termini di manutenzione dei veicoli FFS. La strategia di manutenzione prevede entro il 2020 investimenti per circa CHF 560 mio negli attuali impianti di servizio e manutenzione. A Oberwinterthur verrà realizzato un nuovo centro di competenza per treni modulari tipo «Flirt» e «GTW».

Ma gli investimenti in materiale rotabile e nella relativa manutenzione non sono sufficienti per eliminare gli incombenti colli d'oca che si verificano nel traffico delle FFS. Urge espandere la rete ferroviaria. Le FFS ritengono che le Camere federali, nell'ambito del modello «SPF», daranno presto luce verde al futuro sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Ci vorranno tuttavia dagli otto ai dieci anni prima che i progetti base corrispondenti vengano realizzati e siano pienamente a disposizione.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Soddisfazione dei clienti e offensiva nell'assistenza.

Ogni mese le FFS conducono un sondaggio sulla soddisfazione tra 2000 clienti. Nel 2007 la soddisfazione dei clienti ha raggiunto il valore dell'esercizio precedente, pari a 77 punti. Gli intervistati hanno lamentato in primo luogo il rapporto qualità/prezzo e la carenza dell'offerta di posti a sedere.

Anche nel 2007 le FFS hanno adottato numerosi provvedimenti volti a migliorare la soddisfazione dei clienti. Nelle ore di punta circolano oggi nel traffico a lunga percorrenza 53 treni supplementari, in aggiunta all'attuale cadenza semioraria. Per migliorare l'informazione ai clienti è stato allestito un Operation Center; in questo ambito sono comunque necessari ulteriori interventi. Nel 2007 le FFS hanno messo in funzione il numero gratuito 0800 401 401 per le segnalazioni dei clienti. Con la graduale reintroduzione delle carrozze ristorante a un piano nel traffico IC si punta all'omogeneizzazione dei servizi offerti a bordo.

Successo delle società affiliate sul mercato.

Cisalpino (partecipazione FFS 50 per cento). Nel 2007 il parco veicoli Cisalpino ha percorso 7,3 mio di treni-chilometro (-1,8 per cento) migliorando le prestazioni di trasporto del 5,6 per cento e portandole a 1,501 mia di persone-chilometro. Il ricavo d'esercizio è cresciuto del 7,3 per cento giungendo a CHF 229,5 mio. Anche nel nuovo anno la Cisalpino SA ha dovuto rinunciare ai nuovi treni ad assetto variabile ETR 610 per problemi di consegna. Questi treni verranno messi in funzione con il cambiamento d'orario 2008/2009.

Tilo (50 per cento). Anche il traffico regionale transfrontaliero tra Svizzera e Italia ha registrato un andamento positivo: nel 2007 è stato possibile aumentare le prestazioni di trasporto del 3,5 per cento, portandole a CHF 61 mio.

Thurbo (90 per cento). Nel 2007 Thurbo ha offerto 12,4 mio di treni-chilometro e bus-chilometro (+7,8 per cento) migliorando così le prestazioni di trasporto del 14,4 per cento e giungendo a 385,3 mio di viaggiatori-chilometro. Il fatturato totale è aumentato del 4,4 per cento giungendo a CHF 150,6 mio.

Zentralbahn (66 per cento). Nel 2007 il parco veicoli della Zentralbahn ha percorso 2,5 mio di treni-chilometro, migliorando le prestazioni di trasporto dell'1,7 per cento e giungendo a 120,6 mio di viaggiatori-chilometro. Il ricavo d'esercizio è sceso, tra l'altro a causa delle prestazioni assicurative contabilizzate nell'anno precedente, dello 0,8 per cento a CHF 79,4 mio.

RegionAlps (70 per cento). Nel 2007 il parco veicoli RegionAlps ha percorso 1,6 mio di treni-chilometro (+0,16 per cento), migliorando le prestazioni di trasporto del 16,6 per cento e portandole a 48,3 mio di viaggiatori-chilometro. Il ricavo d'esercizio è diminuito del 9,1 per cento giungendo a CHF 23,1 mio.

SBB GmbH (100 per cento). Nonostante la perdita della linea «Seehas», SBB GmbH è riuscita a migliorare il risultato rispetto all'esercizio precedente. Nel 2007 i veicoli di SBB GmbH hanno percorso 3,2 mio di treni-chilometro (+3,6 per cento) e hanno migliorato le prestazioni di trasporto del 39 per cento, giungendo a 242,2 mio di viaggiatori-chilometro (Seehas e Wiesental).

RailAway (86 per cento). Nel 2007 la RailAway SA, agenzia per il tempo libero delle FFS, ha venduto complessivamente 1 029 258 offerte per il tempo libero (+1,6 per cento), superando nuovamente quota un milione nonostante il cambio di strategia adottato nel settore eventi dopo il 2006. Senza la società affiliata RailAway Incoming GmbH di Stoccarda, Germania, RailAway ha realizzato un ricavo d'esercizio di CHF 25,9 mio (+2,6 per cento).

Elvetino (100 per cento). Nel 2007 la strategia di qualità intrapresa ha dimostrato la propria validità: è stato possibile raggiungere un risultato annuo positivo. Con la reintroduzione delle carrozze ristorante a un piano e con una gestione più attiva dei punti vendita nelle varie RailCity, la Elvetino SA può sfruttare ulteriori potenzialità di fatturato e ricavi.

Switzerland Travel Centre STC (67 per cento). Nell'autunno 2007 il consiglio d'amministrazione STC ha deciso di cessare la cooperazione con Online Travel Corporation avviata per il portale ffs.ch/travel. Grazie a una rapida soluzione transitoria non si sono registrati grandi problemi. È stato inoltre possibile potenziare ulteriormente l'attività di base.

Securitrans Public Transport Security SA (51 per cento). Nel 2007 Securitrans è riuscita a migliorare il ricavo d'esercizio e il risultato annuo. Le collaboratrici e i collaboratori di Securitrans forniscono giorno per giorno un contributo importante per la sicurezza. Il loro lavoro viene apprezzato da tutti i viaggiatori.

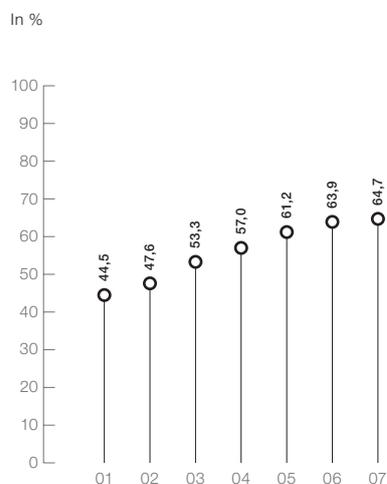
Collaboratrici e collaboratori.

Anche nel 2007 l'organico di FFS Traffico viaggiatori (comprese le società affiliate e le partecipazioni) è diminuito. Il numero di posti a tempo pieno è retrocesso da 12 287 (2006) a 11 953 posti (-2,7 per cento). Nell'ambito dei processi di ottimizzazione sono stati risparmiati vari posti.

Prospettive 2008.

Con l'orario 2008/2009 sono in programma per il prossimo dicembre ulteriori miglioramenti dell'offerta e della qualità nel traffico nazionale e internazionale. In particolare la dislocazione dei treni ad assetto variabile ICN sull'asse del San Gottardo comporterà, oltre a riduzioni dei tempi di percorrenza, anche notevoli miglioramenti a livello di comfort e la copertura integrale con le carrozze ristorante. La cadenza semioraria IC Basilea-Zurigo non stop verrà inoltre introdotta su scala integrale e, grazie a un nuovo IR Aarau-Lenzburg-Zurigo, sarà sviluppata una cadenza semioraria Lenzburg-Zurigo con l'offerta di ulteriori capacità.

Andamento della vendita di biglietti ai distributori automatici



| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Il desiderio di Regula Schenk (24), di Berna, studentessa, titolare di un AG Plus Famiglia per giovani di 2^a classe.

«Viaggio ogni giorno con le FFS. Tutto sommato ne sono anche soddisfatta. Ma naturalmente, come accade anche ad altre persone, mi arrabbio quando non riesco a trovare un posto a sedere negli orari di punta. A questo proposito vorrei maggiore flessibilità da parte delle FFS: più treni, carrozze supplementari e personale flessibile che in questi casi dia una mano a trovare soluzioni per venire incontro ai clienti. Spesso infatti in 1^a classe ci sono ancora posti disponibili. Mi chiedo anche se in generale le FFS non dovrebbero prevedere più carrozze di 2^a classe e meno di 1^a. In questo modo si potrebbero trasportare più persone. Inoltre, come studentessa mi piacerebbe un AG speciale che tenga conto delle magre finanze degli studenti; in fin dei conti siamo noi i clienti del futuro. Un'altra cosa: spesso i treni delle FFS non sono sincronizzati in modo ottimale con i mezzi di trasporto cittadini, e questo va a svantaggio dei clienti. Nemmeno le prognosi delle FFS in caso di guasti possono definirsi perfette: spesso infatti sono troppo ottimistiche. In realtà i tempi sono sempre più lunghi».

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Le FFS s'impegnano a esaudire i desideri dei clienti

Non è certo un segreto che talvolta, negli orari di punta, lo sfruttamento della rete raggiunga livelli troppo elevati. Le FFS sono perfettamente consapevoli di questo problema e hanno già adottato adeguati provvedimenti, migliorando ad esempio l'informazione sui posti liberi in testa e in coda al treno.

E proprio di recente, con il cambiamento d'orario, è stata ancora una volta incrementata l'offerta di posti. Anche le nuove carte giornaliere valide a partire dalle ore 9 contribuiscono a regolare in modo più razionale lo sfruttamento dei posti. Va inoltre ricordato che le FFS investono ogni anno oltre CHF 500 mio in materiale rotabile. Per quanto riguarda l'ampliamento dell'infrastruttura, le ferrovie dipendono dal mondo politico. Attualmente sono comunque in fase di esame adeguate proposte in tal senso.

Già realtà è invece l'ampliamento del raggio di validità dell'AG giovane: a partire da aprile del 2008 possono infatti usufruirne gli studenti fino a 30 anni che presentano la relativa tessera. Infine un breve appunto sulla sincronizzazione tra i treni e gli altri mezzi di trasporto. I gestori hanno ben chiara la situazione: quanto più la catena dei trasporti è efficiente, tanto più elevata sarà la tendenza ad abbandonare l'automobile per servirsi dei mezzi pubblici. Anche in questo caso vi è già una strettissima collaborazione tra FFS Traffico viaggiatori e le reti di trasporto urbano.

- La rete ferroviaria svizzera è arrivata al limite delle proprie capacità: le ferrovie hanno urgente bisogno di nuovi treni in grado di assicurare un numero maggiore di posti a sedere e di un ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.
- Le FFS riservano la massima priorità ad un'informazione rapida e precisa dei clienti.
- Il traffico regionale e i suoi partner urbani, comunali e cantonali si sono prefissi l'obiettivo di realizzare una catena di trasporti quanto più possibile efficiente e priva di lacune.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Traffico merci: FFS Cargo in fase di ristrutturazione.

Nel 2007 FFS Cargo ha incrementato le prestazioni dell'8,3 per cento, giungendo a 13,37 mia di tonnellate-chilometro nette, e il ricavo da traffico del 5,6 per cento. Al tempo stesso ha registrato però un marcato peggioramento del risultato annuo. L'esercizio si è chiuso con una perdita generata dalle attività operative di CHF 87,9 mio. Le FFS hanno avviato programmi di provvedimenti radicali volti ad attuare un miglioramento durevole del risultato. I primi interventi sono stati messi in atto nell'anno di riferimento. Se si desidera raggiungere un risultato bilanciato nel medio termine, sono necessari ulteriori programmi.

Nel 2007 FFS Cargo ha incrementato il ricavo da traffico del 5,6 per cento, portandolo a CHF 1062,6 mio. La prestazione di trasporto è migliorata dell'8,3 per cento giungendo a 13,37 mia di tonnellate-chilometro nette. La perdita operativa è aumentata passando da CHF -37,3 mio (2006) a CHF -87,9 mio (2007). A questi dati si aggiungono accantonamenti per CHF 102,5 mio, destinati ai provvedimenti di risanamento necessari. In corso d'anno la Confederazione ha versato a FFS Cargo CHF 16,9 mio a titolo di sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario per il traffico a carri completi (esercizio precedente: CHF 17,0 mio).

Aumentata la pressione esercitata dalla concorrenza. Nel 2007 il mercato europeo del traffico merci su rotta si è fatto più dinamico. Sul mercato è andato profilandosi un crescente consolidamento. La Deutsche Bahn ha cessato la collaborazione con FFS Cargo nel traffico di cooperazione transalpino, avviando i primi passi per entrare sul mercato svizzero. FFS Cargo ha conquistato maggiori quote in Germania e in Italia. Le capacità in eccedenza presenti sul mercato per la manutenzione dei veicoli ferroviari hanno comportato l'annullamento di vari contratti di manutenzione con i detentori di carri.

Necessità di risanamento. Dopo essere venute a conoscenza degli insufficienti risultati semestrali 2007, in estate le FFS hanno immediatamente conferito a una taskforce l'incarico di analizzare la situazione di FFS

Cargo e di individuare dei percorsi per migliorare il risultato in misura significativa e in modo duraturo. La taskforce ha elaborato diversi provvedimenti di risanamento e ha verificato la strategia aziendale con l'obiettivo di svilupparla ulteriormente. Per raggiungere la competitività è necessario compiere vari passi lunghi e complessi.

Nuovo capo di FFS Cargo. Considerato l'andamento finanziario, nell'agosto 2007 il responsabile di FFS Cargo ha deciso di ritirarsi. Nicolas Perrin ha assunto la direzione del settore merci, inizialmente a titolo provvisorio. Nel dicembre 2007 il Consiglio d'amministrazione ha nominato Nicolas Perrin al vertice di FFS Cargo a far data dal 1° gennaio 2008.

Settore aziendale International.

FFS Cargo ha fatto fronte alla crescente pressione della concorrenza nel traffico internazionale con ulteriori incrementi della produttività e soluzioni logistiche globali, che abbinano i vantaggi della ferrovia a quelli della strada. FFS Cargo ha ampliato la rete internazionale con il porto di Rotterdam e in Italia con la piattaforma di Lonato (Brescia) e con Parma. A Karlsruhe, Torino-Orbassano e Lonato/San Zeno sono stati costituiti team di produzione regionali.

Traffico merci: l'essenziale in breve

- FFS Cargo ha portato le prestazioni di trasporto a 13,37 mia di tonnellate-chilometro nette (+8,3 percento).
- La perdita generata dall'attività operativa ammonta a CHF 87,9 mio.
- I primi provvedimenti per il risanamento di FFS Cargo sono stati avviati.
- La strategia aziendale di FFS Cargo è stata sottoposta a un'analisi e a una verifica su larga scala.

Traffico merci: obiettivi strategici

- FFS Cargo s'impegna ad assicurare un'offerta capillare nei limiti dell'autonomia finanziaria.
- La gestione unica della produzione transfrontaliera viene ulteriormente sviluppata.
- Nell'ambito della liberalizzazione ferroviaria FFS Cargo continuerà a svolgere un ruolo importante su questo asse e a contribuire alla politica di trasferimento del traffico perseguita dalla Confederazione.

Traffico merci FFS Cargo in sintesi¹

| Valori monetari in mio di CHF | 2007 | 2006 | 2005 |
|----------------------------------|---------------------|---------|---------|
| Ricavo d'esercizio | 1 268,8 | 1 229,0 | 1 226,5 |
| <i>di cui ricavo da traffico</i> | 1 062,6 | 1 005,9 | 991,2 |
| Spese d'esercizio | 1 448,8 | 1 258,2 | 1 392,9 |
| Risultato d'esercizio/EBIT | -180,0 | -29,2 | -166,4 |
| Risultato annuo | -190,4 | -37,3 | -165,7 |
| Investimenti lordi | 59,2 | 132,2 | 176,0 |
| Collaboratori ² | Numero 4 406 | 4 596 | 4 872 |

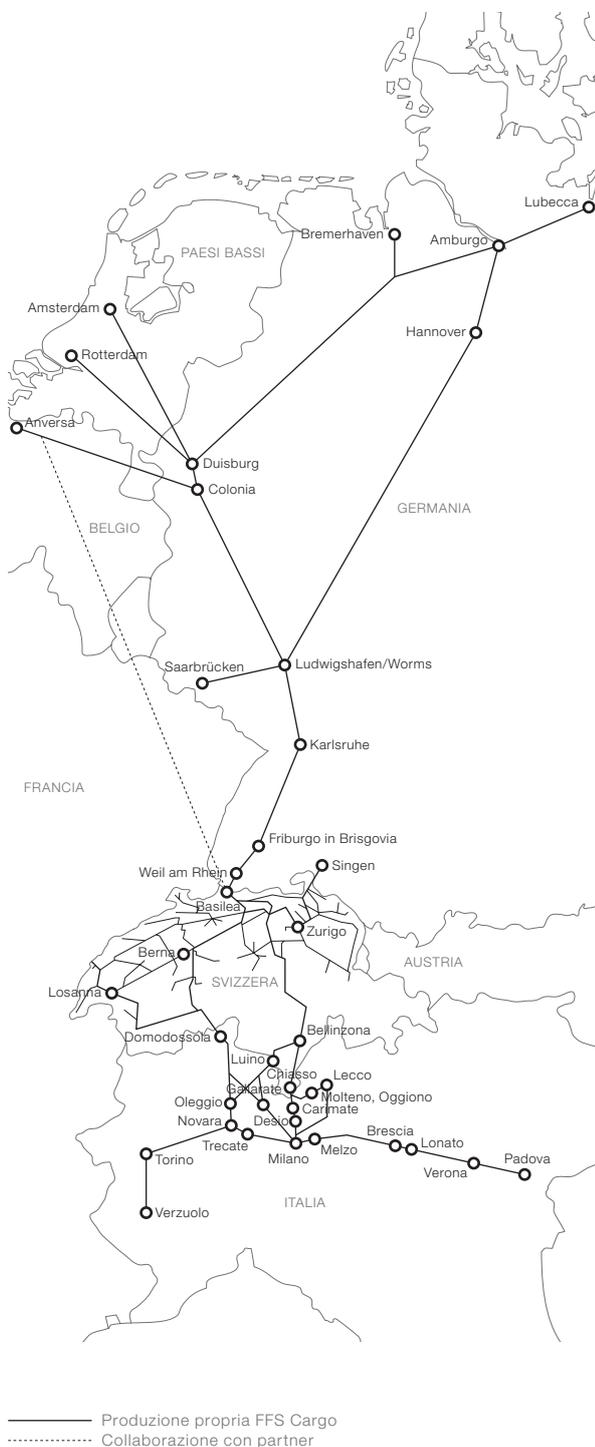
¹ Conto del segmento, ricavi e spese infragruppo non eliminati.
² Impiegati a tempo pieno nella media annua, incluse le società affiliate.

Prestazione di trasporto di FFS Cargo per forma di produzione

| Mio di tonnellate-chilometro nette | 2007 | 2006 | Variazione % |
|--|-----------------|----------|--------------|
| FFS Cargo totale | 13 368,1 | 12 344,4 | 8,3% |
| Traffico a carri completi | 5 397,4 | 5 555,3 | -2,8% |
| Traffico a carri completi singoli | 3 748,7 | 3 866,1 | -3,0% |
| Treni completi nel traffico a carri completi | 1 648,7 | 1 689,2 | -2,4% |
| Traffico combinato | 7 970,7 | 6 789,2 | 17,4% |
| Traffico combinato non accompagnato | 7 295,5 | 6 394,9 | 14,1% |
| Strada viaggiante | 675,2 | 394,3 | 71,3% |

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Rete servita da FFS Cargo



Le maggiori prestazioni delle due società affiliate estere in Germania (+30 per cento) e in Italia (+51 per cento) hanno richiesto un maggiore acquisto di prestazioni presso terzi offerenti.

Molti più container. La globalizzazione genera una crescita dei trasporti marittimi superiore alla media. Di questo aumento beneficia anche FFS Cargo, che ha incrementato di oltre il 20 per cento la prestazione di trasporto nel traffico combinato. Nel mese di settembre FFS Cargo ha stipulato con Hupac un nuovo contratto quadro per il periodo dal 2008 al 2010, aumentando la cadenza di transito delle relazioni attuali. FFS Cargo ha allestito un nuovo collegamento anche per Intercontainer, intensificando la cadenza per le relazioni attuali. Nel mese di dicembre, d'accordo con i clienti, FFS Cargo ha sospeso i trasporti attraverso il Brennero.

Prestazione di traffico di FFS Cargo per società

| Mio di tonnellate-chilometro nette | 2007 | 2006 | Differenza |
|------------------------------------|-----------------|-----------------|-------------|
| FFS Cargo SA (Svizzera) | 8 053,6 | 8 439,5 | -4,6% |
| SBB Cargo | | | |
| Deutschland GmbH | 3 885,8 | 2 983,4 | 30,2% |
| SBB Cargo Italia Srl | 1 074,3 | 710,4 | 51,2% |
| Acquisto da terzi | 354,4 | 211,1 | 67,9% |
| Totale | 13 368,1 | 12 344,4 | 8,3% |

Nuovi clienti per l'acciaio. Si è registrata una forte domanda di trasporti internazionali su rotaia dell'acciaio. La prestazione di trasporto per il settore dell'acciaio è retrocessa lievemente, mentre il fatturato è aumentato. Dalla primavera 2007 FFS Cargo trasporta regolarmente per Marcegaglia lamiere d'acciaio da Brescia in Svizzera, Germania e Belgio. Da settembre FFS Cargo trasporta per ArcelorMittal laminati d'acciaio da Basilea a Torino senza interruzione e, da dicembre, anche fino all'area di Parma.

Meno olio minerale, più prodotti chimici. Nel mite inverno 2006/2007 il consumo di olio da riscaldamento è calato. La domanda di trasporti di olio minerale è retrocessa. Il settore chimico ha avuto invece un andamento positivo. FFS Cargo ha trasportato più prodotti chimici rispetto all'esercizio precedente.

Carta direttamente dal binario di raccordo. FFS Cargo ha intensificato i trasporti per i produttori di carta. Per Stora Enso i rotoli di carta sono stati trasportati per la prima volta direttamente dalla fabbrica di Karlsruhe/Maxau anche nella Svizzera orientale. Dal mese di aprile FFS Cargo serve Burgo, in Italia, direttamente dal binario di raccordo a Verzuolo e trasporta tondi di legno in treni completi e con gruppi di carri dalla Svizzera occidentale in Italia.

Perdite nel traffico di cooperazione. Con l'orario 2007 la Deutsche Bahn provvede in piena autonomia al traffico a carri completi in transito tra la Germania e l'Italia e ha pertanto cessato la cooperazione in corso da molti anni.

Settore aziendale Svizzera.

FFS Cargo ha reagito all'intensificarsi della concorrenza aumentando la collaborazione con i clienti. L'azienda ha creato offerte innovative aumentando la propria presenza sul mercato dei trasporti. All'interno di un organo consultivo dei clienti si svolge uno scambio intenso con i clienti chiave operanti in vari settori. È stato inoltre avviato un progetto comune con l'associazione dei proprietari di raccordi e vagoni privati (VAP) per consolidare maggiormente il sistema dei binari di raccordo in Svizzera.

Meno acciaio e materiale di scavo. Nel 2007 FFS Cargo ha trasportato meno prodotti d'acciaio, ma è comunque riuscita a mantenere stabile la cifra d'affari. Grazie a una migliore rotazione dei veicoli la domanda di tipi di carri richiesti nel settore dell'acciaio è migliorata sensibilmente. L'avanzamento dei lavori in diversi grandi cantieri ha ridotto i trasporti del materiale di scavo. Per quanto riguarda ghiaia e cemento, i quantitativi si sono mantenuti allo stesso livello dell'esercizio precedente.

Più importazioni di cereali, molte barbabietole e poco sale. A causa delle piogge verificatesi nel mese di agosto, FFS Cargo ha registrato un marcato aumento delle importazioni di cereali attraverso i porti renani e un sensibile calo dei trasporti interni. Grazie al buon raccolto di barbabietole da zucchero la stagione ha avuto inizio due settimane prima del previsto. FFS Cargo ha trasportato più barbabietole rispetto all'esercizio precedente. Per quanto riguarda il sale antigelo, il volume si è dimezzato a causa della mitezza dell'inverno.

Meno beni commerciali, ora anche lievito. Nel 2007 sono stati trasportati meno beni commerciali rispetto all'esercizio precedente. Si è percepita la pressione sui margini cui sono esposti i grandi distributori a causa della diffusione dei discounters. Dal mese di agosto FFS Cargo trasporta, per la Pistor, prodotti quali salatini, yogurt o lievito; i trasporti vengono effettuati di notte, in carri frigoriferi, da Rothenburg a Chavornay.

Boom del legno, aumento della carta. La prestazione di trasporto per la materia prima legno ha segnato un marcato aumento nel 2007. Dal mese di maggio FFS Cargo trasporta legname per la Stallinger Swiss Timber alla e dalla nuova segheria di Domat/Ems. Anche il volume di trasporto della carta è aumentato tra l'altro grazie alle nuove esportazioni effettuate per la Perlen Papier verso il porto di Duisburg e Etzenrot.

Settore aziendale Manutenzione.

Nel 2007 sono stati portati avanti i lavori per il riposizionamento del settore aziendale Manutenzione, anche se la realizzazione è rimasta indietro rispetto ai tempi previsti. La grande manutenzione di locomotive è oggetto di una verifica nell'ambito di un'analisi eseguita a livello del Gruppo.

Stabilimento industriale di Bellinzona. Nello stabilimento industriale di Bellinzona è necessario incrementare notevolmente sia l'efficienza che la produttività. Nel mese di aprile FFS Cargo ha avviato diversi programmi di incremento della produttività, che portano al taglio di circa 70 posti. Le procedure operative e i posti di lavoro sono stati analizzati a fondo, riorganizzati e migliorati.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Stabilimento industriale di Bienne. Non è stato possibile mettere in atto la costituzione di una nuova azienda nella forma prevista per la manutenzione dei veicoli nello stabilimento industriale di Bienne. Alstom si è tirata indietro dalla joint venture in programma. Per ora FFS Cargo continua a gestire lo stabilimento industriale senza partner. Al tempo stesso lo stabilimento è stato integrato nelle analisi in corso a FFS Cargo.

Impianti di servizio. La concentrazione degli impianti di servizio nelle cinque sedi di Muttenz, stazione di smistamento Limmattal, Losanna, Chiasso ed Erstfeld si è conclusa nel 2007.

Traffico transalpino e traffico est-ovest.

Traffico transalpino. FFS Cargo ha trasportato 16,28 mio di tonnellate nette di merci attraverso le Alpi, il 5,4 per cento in meno rispetto all'esercizio precedente. La perdita di gran parte dei trasporti in cooperazione provenienti dalla Germania ha ridotto il volume dei trasporti nel traffico a carri completi e nel traffico combinato non accompagnato. La prestazione sull'asse del Sempione ha registrato un incremento notevole per nuovi trasporti. Nel complesso il volume dei trasporti nel traffico combinato non accompagnato si è mantenuto stabile.

Fatta eccezione per l'«autostrada viaggiante», in media i treni hanno percorso distanze maggiori (+7 per cento), soprattutto grazie a incrementi registrati in Germania e in Italia. Nel complesso la prestazione di trasporto è aumentata dell'1,2 per cento, giungendo a 8,10 mia di tonnellate-chilometro nette.

Traffico est-ovest. I trasporti internazionali di merci est-ovest sono stati semplificati. Da giugno FFS Cargo, in cooperazione con Fret SNCF, provvede completamente ai traffici transfrontalieri tra Mülhausen e Buchs SG. FFS Cargo ha pertanto incrementato la produttività di tali trasporti.

Materiale rotabile.

Locomotive. Nell'anno di riferimento sono state acquistate tre nuove locomotive modello Re 484 per il traffico internazionale con l'Italia. Per l'esercizio delle nuove piattaforme sono state noleggiate nuove locomotive di linea e locomotive diesel in aggiunta al parco già esistente. Per la trazione del ferro liquido nel Saarland (Germania), FFS Cargo ha noleggiato due locomotive diesel tipo BR 203.

Carri merci silenziosi. Nel 2007 FFS Cargo ha dotato 1483 carri merci di impianti di frenatura fonoisolanti. Con i carri merci più silenziosi acquistati da FFS Cargo negli ultimi anni, a fine 2007 il parco veicoli dell'azienda contava 5250 carri silenziosi (50,2 per cento).

FFS Cargo ha venduto 260 carri merci di vario tipo a un acquirente tedesco. I carri a pareti scorrevoli, quelli per il trasporto del legno e dei cereali e i carri piani avevano da trenta a cinquant'anni di età.

Traffico merci transalpino FFS Cargo

| | 2007 | 2006 | Variazione |
|--|--------------|-------|------------|
| Volume di trasporto in mio di t | | | |
| Carri completi | 1 753 | 1 919 | -8,6% |
| Traffico combinato non accompagnato | 6 125 | 5 852 | 4,7% |
| Strada viaggiante | 221 | 235 | -6,0% |
| Totale | 8 099 | 8 006 | 1,2% |
| Prestazione di trasporto in mio di tkm | | | |
| Carri completi | 5 086 | 5,95 | -14,6% |
| Traffico combinato non accompagnato | 10,55 | 10,55 | 0,0% |
| Strada viaggiante | 0,68 | 0,71 | -3,5% |
| Totale | 16,28 | 17,21 | -5,4% |

Soddisfazione dei clienti e qualità.

International. Il sondaggio sulla soddisfazione della clientela condotto nel 2007 si basa su un'unità di riferimento modificata. Il sondaggio si è rivolto a più clienti e anche ai clienti di ChemOil. Per questo motivo non è possibile confrontare direttamente i risultati con quelli dell'anno precedente.

Su una scala di dieci punti i clienti hanno dato una valutazione di 7,6 punti alla collaborazione con FFS Cargo/ChemOil (soddisfazione spontanea). Un giudizio positivo è stato espresso sulla comunicazione in generale; gli interlocutori diretti sono stati giudicati come competenti, cortesi e solleciti.

Svizzera. Con un valore di 7,5 punti (su un massimo di 10) FFS Cargo ha raggiunto la massima soddisfazione dei clienti dal 1999, anno in cui ha avuto inizio il sondaggio (2006: 7,3). La maggior parte dei fattori determinanti per la qualità ha ricevuto una valutazione migliore rispetto all'anno precedente.

Puntualità. L'aumento delle prestazioni, la mancanza di macchinisti in Italia e in Germania, il maltempo e gli scioperi hanno causato, nel Settore aziendale International, un lieve calo della puntualità per i clienti di FFS Cargo con convenzioni sulla qualità, passata dall'81 per cento dell'esercizio precedente all'80,5 per cento in media dell'anno di riferimento. Anche nel Settore aziendale Svizzera la puntualità ha segnato una leggera flessione. Nel traffico a carri completi il 93,5 per cento dei treni (esercizio precedente: 96 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 97,6 per cento di tutti i treni è stato puntuale (esercizio precedente: 97,5 per cento).

Collaboratrici e collaboratori.

L'organico medio di FFS Cargo è sceso del 4,1 per cento rispetto all'esercizio precedente e, contando anche le affiliate, è stato pari a 4406 posti a tempo pieno. In Germania e in Italia è stato difficile trovare un numero sufficiente di macchinisti. A SBB Cargo Deutschland l'organico medio è aumentato del 14,3 per cento ed è stato pari a 160 posti a tempo pieno, a SBB Cargo Italia è aumentato del 18,8 per cento giungendo a 183. A Gallarate 33 macchinisti e 9 collaboratori RCP hanno terminato la formazione. L'espansione delle piattaforme e l'incremento delle prestazioni di trasporto in Germania e in Italia sono il motivo dell'aumento. La maggiore concorrenza esistente tra le imprese di trasporto ferroviario si è fatta sentire anche sul mercato del personale.

Prospettive 2008.

Il settore merci delle FFS richiede un risanamento urgente. Sono assolutamente necessarie misure su ampia scala volte a migliorare il risultato. I programmi di risanamento avviati nel 2007 dovrebbero portare rapidamente a buoni risultati. Gli interventi programmati espleteranno la loro piena efficacia a partire dal 2009. Una mansione importante e di lunga data sarà il miglioramento del controllo finanziario e l'espansione dei sistemi di informazione a tal fine necessari.

Benché le ferrovie merci europee siano tra loro in competizione, esse non potranno in futuro fare a meno di collaborare per migliorare ulteriormente la loro posizione nella concorrenza intermodale tra ferrovia e strada. Per FFS Cargo ne deriveranno nuove possibilità di partnership. Con la produzione transfrontaliera a cura di un unico operatore FFS Cargo continuerà a svolgere un ruolo chiave nel panorama ferroviario europeo.

Le prestazioni di FFS Cargo vengono apprezzate dai clienti. L'obiettivo delle FFS per i prossimi anni consiste nell'abbinare la difficile attività del trasporto merci a una buona qualità e rendere il servizio redditizio a lungo termine.

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Il desiderio di Kaspar E.A. Wenger (49), di Küssnacht ZH, presidente della Direzione aziendale di Holcim (Svizzera) SA.

«Come maggiore produttore nazionale di materiali da costruzione, quando possibile Holcim Svizzera si affida alle ferrovie, in sostanza quindi a FFS Cargo. Con oltre 330 mio di tonnellate-chilometro all'anno, possiamo ben dire di essere uno dei maggiori clienti di FFS Cargo. Ed è per questo che abbiamo aspettative elevate. È solo con un piano di trasporto ben organizzato e un servizio clienti di altissima qualità da parte di FFS Cargo che possiamo puntare al successo. Il 90 per cento del traffico merci nel nostro Paese è costituito dal traffico interno. Ciò nonostante, in Svizzera si discute soprattutto se spostare su rotaia il traffico di transito attraverso il nostro Paese, soluzione questa che si sta cercando di promuovere con un grande dispendio di mezzi. Il traffico interno, che proporzionalmente è molto più significativo, rischia così di essere dimenticato. A svantaggio dell'ambiente e di tutti noi. Purtroppo al traffico merci su rotaia all'interno dei confini nazionali non viene attribuita molta importanza: i treni viaggiatori e quelli merci in transito vengono prima, e i nostri treni devono aspettare. Come cliente, questa è una cosa che mi infastidisce. E mi infastidisce anche per motivi di tutela ambientale, perché il trasferimento del traffico interno su rotaia, anch'esso necessario, non viene certamente promosso con altrettanta decisione».

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Le FFS s'impegnano a esaudire i desideri dei clienti

FFS Cargo assicura un'offerta capillare sull'intero territorio nazionale. A tale scopo gestisce una rete con 323 punti di consegna concepita per soddisfare le esigenze delle imprese committenti, alla quale vanno ad aggiungersi oltre 200 soluzioni flessibili per ulteriori clienti. Oltre che sulla rete svizzera, FFS Cargo ritiene determinante per il futuro puntare su un'offerta di altissima qualità sull'asse europeo nord-sud.

La rete ferroviaria svizzera è sottoposta ad un intenso sfruttamento. L'altissima frequenza dei convogli nel traffico viaggiatori e il libero accesso alla rete di cui godono i concorrenti riducono le già limitate fasce orarie riservate ai treni merci. FFS Cargo si dedica con grande impegno a soddisfare le esigenze dei propri clienti. Così, ad esempio, nella regione di Zurigo si è sempre riusciti a trovare una «finestra» per i treni ghiaia di Holcim, in modo tale che questi possano arrivare a destinazione nonostante il fittissimo orario della S-Bahn. Che si tratti di imprese nazionali che si servono di FFS Cargo Svizzera o di aziende tedesche ed italiane che fanno affidamento su FFS Cargo International, tutti i clienti hanno un desiderio in comune: sarebbero ben lieti di assistere ad un cambiamento delle priorità sulla rete ferroviaria svizzera.

- FFS Cargo s'impegna ad assicurare un'offerta capillare sull'intero territorio nazionale, nei limiti dell'autonomia finanziaria.
- La rete è un elemento del tutto irrinunciabile per l'economia svizzera.
- Allo stesso tempo, tuttavia, FFS Cargo ritiene giusto e determinante per il futuro puntare su un'offerta di altissima qualità sull'asse europeo nord-sud.
- Un desiderio comune a tutti i clienti è la definizione di nuove priorità nell'orario di marcia.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Infrastruttura: stazioni attrattive e per la prima volta velocità di 200 km/h.

FFS Infrastruttura ha chiuso il 2007 con un risultato di CHF 32,2 mio (2006: CHF 91,8 mio). A questa retrocessione hanno concorso voci speciali e maggiori spese per l'informatica, i veicoli e la manutenzione. Lo sfruttamento della rete ferroviaria è aumentato dell'1,8 per cento. Il rinnovato incremento della domanda ha pesato notevolmente sull'infrastruttura, che ha dovuto far fronte a sfide particolari sia in termini di qualità che d'esercizio. Nel 2007 le FFS hanno rinnovato, per la propria clientela, 59 stazioni e fermate. Tra Olten e Berna hanno circolato per la prima volta treni commerciali a una velocità di 200 km/h.

Nel 2007 FFS Infrastruttura ha raggiunto un ricavo d'esercizio di CHF 3115,2 mio (+1,57 per cento). Con CHF 32,2 mio il risultato annuo è stato di CHF 59,6 mio inferiore rispetto all'esercizio precedente. All'abbassamento del risultato hanno concorso l'incremento dei costi in campo informatico, gli accantonamenti per le indennità al personale e l'aumento delle spese di manutenzione. Con CHF 723,2 mio il ricavo da traffico derivante dall'utilizzo delle tracce ha registrato un lieve aumento (+1,8 per cento). I ricavi da terzi per l'utilizzo dell'infrastruttura sono aumentati del 5,5 per cento.

Le prestazioni versate dalla Confederazione a FFS Infrastruttura, pari a CHF 1284,4 mio, sono state di poco superiori all'esercizio precedente (CHF 1211,4 mio).

Mercati, quota di mercato.

Notevole sfruttamento della rete. Nessun'altra rete ferroviaria al mondo è esposta a un utilizzo tanto intensivo quanto quella delle FFS. Su alcune sezioni di tratta centrali le FFS operano al limite delle proprie capacità. Con 154,7 mio di tracce-chilometro percorse nel 2007 sulla rete delle FFS il già alto valore dell'esercizio precedente è stato nuovamente superato dell'1,8 per cento. A questo risultato positivo hanno concorso soprattutto l'elevata domanda di tracce da parte di terzi (+5,5 per cento) e l'incremento del traffico viaggiatori

(+1,9 per cento). La domanda di tracce da parte di FFS Cargo è leggermente diminuita (-0,4 per cento). FFS Infrastruttura è impegnata a verificare il sistema dei prezzi delle tracce. I sistemi di incentivazione dovrebbero generare una migliore distribuzione del traffico su tutto l'arco della giornata e, di conseguenza, una minore usura dell'infrastruttura ferroviaria.

Temperature miti. Con 2327 GWh il fatturato per la corrente di trazione si è mantenuto allo stesso livello dell'esercizio precedente (2322 GWh). La produzione idroelettrica nelle centrali delle FFS e in quelle associate è salita a 1876 GWh, 171 GWh in più rispetto all'esercizio precedente; la produzione esterna ha superato il dato 2006 di 70 GWh. Il 2007 è stato caratterizzato da temperature miti e notevoli oscillazioni nelle precipitazioni. A causa della bassa domanda, la fluttuazione dei prezzi di mercato dell'energia si è tendenzialmente mantenuta inferiore alle previsioni.

Infrastruttura: l'essenziale in breve

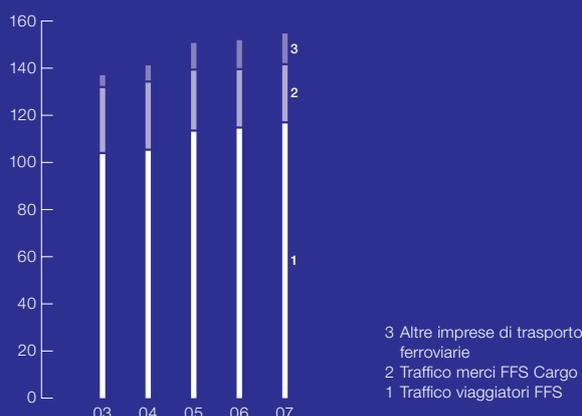
- Nel 2007 sono stati percorsi 154,7 mio di tracce-chilometro sulla rete FFS (+1,8 percento).
- Per la prima volta, dalla metà del 2007 hanno transitato sulla rete FFS treni a 200 km/h.
- Il numero di minuti di ritardo dovuti a guasti agli impianti di sicurezza è sceso da 24 000 a 22 100 minuti al mese.
- Il risultato annuo pari a CHF 32,2 mio è stato di CHF 59,6 mio inferiore rispetto all'esercizio precedente.

Infrastruttura: obiettivi strategici

- Garanzia dell'efficienza della rete e della qualità della produzione a fronte di una redditività garantita.
- Promozione dell'interoperabilità, dello sviluppo tecnico e dell'innovazione.
- Aumento dell'efficienza delle sovvenzioni.

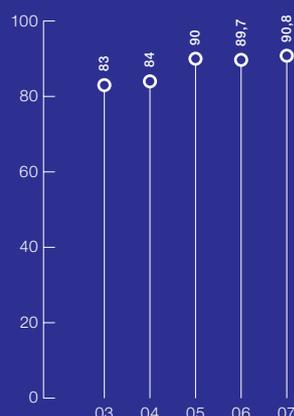
Andamento delle tracce-chilometro vendute

Mio di tracce-chilometro



Andamento dell'efficienza di sfruttamento della rete

Treni-chilometro per chilometro di ferrovia e al giorno



FFS Infrastruttura in sintesi¹

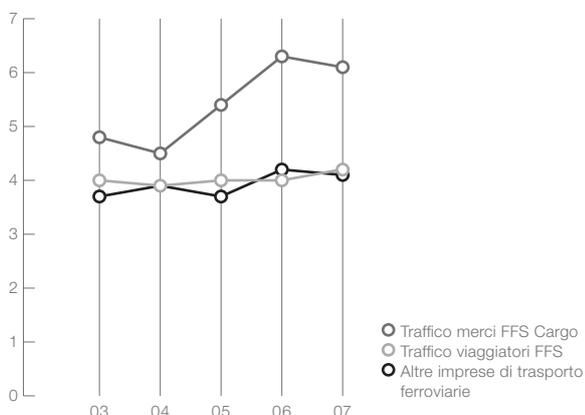
| Valori monetari in mio di CHF | 2007 | 2006 | 2005 |
|--|--------------|---------|---------|
| Ricavo d'esercizio | 3 115,2 | 3 067,0 | 3 063,0 |
| <i>di cui utilizzo di infrastrutture</i> | 685,6 | 663,5 | 639,1 |
| Spese d'esercizio | 3 222,7 | 3 158,1 | 3 217,3 |
| Risultato d'esercizio | -107,5 | -91,1 | -154,2 |
| Risultato annuo | 32,2 | 91,8 | 17,4 |
| Investimenti lordi | 1 544,0 | 1 420,4 | 1 465,0 |
| Collaboratori ² | 9 107 | 9 170 | 8 998 |
| Numero | | | |

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

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

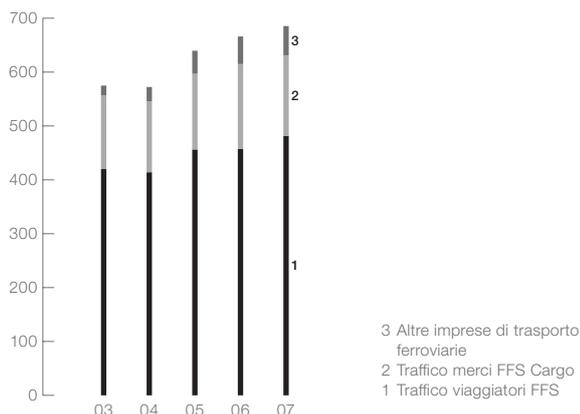
Andamento dei prezzi per traccia d'orario

Prezzi per traccia-chilometro e cliente in CHF



Ricavo dall'utilizzo dell'infrastruttura

Mio di CHF



Puntualità stabile.

Riduzione dei ritardi. Nel complesso i ritardi sono diminuiti ulteriormente rispetto all'esercizio precedente. Il numero dei minuti di ritardo dovuti agli impianti di sicurezza è retrocesso del 7,8 per cento, scendendo a una media di 22 100 minuti al mese (2005: 32 700; 2006: 24 000). Le cause principali dei ritardi sono da imputare a ritardi importati dalle ferrovie confinanti, guasti al materiale rotabile e agli impianti di sicurezza nonché a influssi esterni (infortuni a persone, condizioni atmosferiche).

Gli obiettivi relativi alla puntualità sono stati raggiunti in larga misura sia nel traffico viaggiatori che in quello merci. Il 95,9 per cento dei treni viaggiatori tra il lunedì e il venerdì ha raggiunto la propria destinazione con meno di cinque minuti di ritardo (obiettivo: 95 per cento). Il 97,5 per cento delle S-Bahn ha rispettato gli obiettivi prefissati. Per contro, solo il 92,4 per cento dei treni Intercity Zurigo–Berna e Berna–Basilea ha centrato l'obiettivo con meno di cinque minuti di ritardo all'arrivo. Nel traffico merci sulla rete FFS l'89,4 per cento di tutti i treni (Cargo e terzi) hanno avuto meno di trenta minuti di ritardo (obiettivo: 90 per cento). Nel traffico merci interno la percentuale era del 93,5 per cento (obiettivo: 92 per cento).

Analisi sulla puntualità dei viaggiatori. Nell'anno in esame le FFS hanno lanciato un programma per migliorare ulteriormente la puntualità. L'obiettivo consiste nel riuscire ad attribuire i minuti di ritardo a chi ne è effettivamente la causa e nel conciliare i dati statistici sulla puntualità con quella effettivamente sperimentata dai clienti. Un sistema di regolazione dovrebbe misurare la puntualità dei passeggeri, individuare le cause in caso di scostamenti e definire gli interventi migliorativi.

Grandi prestazioni effettuate.

Organizzazione dei grandi eventi. Nel 2007, in occasione di alcuni grandi eventi, le FFS hanno potuto dare prova della propria efficienza. Alla festa federale di ginnastica a Frauenfeld nel mese di giugno, alla festa federale dei lottatori e degli alpigiani ad Aarau, al concerto dei Rolling Stones a Losanna, alla «Streetparade» di Zurigo e alla «Badenfahrt» a Baden (tutti in agosto) le

FFS hanno trasportato centinaia di migliaia di visitatori a destinazione e in partenza dai luoghi delle feste.

Interruzioni di tratta a causa del maltempo. Nella prima metà di agosto alcune precipitazioni torrenziali hanno in parte causato gravi danni materiali agli impianti ferroviari. Varie interruzioni di tratta hanno impedito il transito sull'intera rete FFS. Quella maggiormente colpita è stata la tratta FFS tra Berna e Friburgo, dove il maltempo ha recato gravi danni al terrapieno presso Wünnewil FR. In 24 ore è stato necessario trovare nuove tracce per oltre 50 treni speciali programmati per il concerto dei Rolling Stones a Losanna, modificare l'impiego del personale di locomotiva e dei treni e informare i clienti. La tratta è rimasta interrotta dal 10 al 24 agosto 2007. I treni a lunga percorrenza sono stati deviati a Friburgo e Berna, i treni soppressi sono stati sostituiti con un servizio di autobus. Grazie al notevole impegno di 700 collaboratrici e collaboratori, dopo 14 giorni è stato possibile riaprire la tratta.

Inizio dei lavori di costruzione per il passante di Zurigo.

Nel 2007 59 tra stazioni e fermate sono state costruite o trasformate e corredate di nuovi sottopassaggi, marciapiedi e infrastrutture dedicate ai viaggiatori.

Crescita inarrestabile della S-Bahn di Zurigo. Nella rete FFS Zurigo è la principale cruna dell'ago. Dalla sua apertura avvenuta nel 1990, la S-Bahn di Zurigo ha registrato da sola un incremento della domanda di oltre il 100 per cento. Nell'interesse dei clienti ferroviari in tutta la Svizzera risulta necessario espandere rapidamente l'infrastruttura ferroviaria. Nel mese di settembre hanno preso il via i lavori di costruzione per il nuovo passante, che a partire dal 2013 aumenterà le capacità del più grande nodo ferroviario della Svizzera consentendo un'ulteriore espansione dell'offerta di treni nel traffico regionale e a lunga percorrenza.

Visp come piattaforma dei trasporti. La stazione di Visp è stata ricostruita di recente. Con l'inaugurazione della galleria di base del Lötschberg e grazie al collegamento con la Matterhorn-Gotthard-Bahn e ai trasporti di autopostali, Visp è oggi la piattaforma dei traspor-

ti dell'Alto Vallese. Nel mese di dicembre sono terminati a Buchs-Dällikon gli ultimi lavori di costruzione per il terzo ampliamento parziale della S-Bahn di Zurigo.

Le stazioni di Buchs-Dällikon e Otelfingen sono state inaugurate nel rispetto dei tempi e del budget previsti. Sono già in corso i lavori di pianificazione per la quarta fase di ampliamento della S-Bahn di Zurigo.

Migliore informazione alla clientela. In oltre 200 stazioni – per citare alcuni esempi Zofingen, Lugano, Amriswil o Wolhusen – sono stati installati circa 300 nuovi monitor delle partenze o pannelli indicatori dei binari che, insieme agli altoparlanti e ai sistemi di visualizzazione già presenti, sono stati collegati al nuovo sistema di informazione (CUS, Customer System). Grazie a indicazioni acustiche e a display ottici standardizzati, il sistema CUS consente di migliorare l'informazione ai clienti.

Velocità 200 grazie a ETCS.

Alte velocità e galleria lunga. Dal 18 marzo il sistema ETCS Level 2 (European Train Control System) funziona a pieno ritmo sulla nuova tratta di Ferrovia 2000 Mattstetten–Rothrist (NBS). A fine luglio la velocità sulla nuova tratta è stata portata gradualmente a 200 km/h. Su vari itinerari di riferimento come Lucerna–Berna, Berna–Zurigo e Basilea–Berna, portando la velocità a 200 km/h a partire dal cambiamento d'orario nel mese di dicembre la durata del viaggio si è ridotta ulteriormente. Da allora tutti i treni viaggiano a 200 km/h sulla nuova tratta. Sempre a 200 km/h transitano i treni viaggiatori nella nuova galleria di base del Lötschberg lunga 34,6 km, inaugurata per tempo grazie al know-how di cui le FFS dispongono nell'ambito ETCS.

Nel mese di settembre l'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) ha tenuto il proprio congresso mondiale a Berna. 700 partecipanti provenienti da tutto il mondo hanno potuto toccare con mano i progressi compiuti dal sistema ETCS realizzato in Svizzera, partecipando a viaggi dimostrativi sulla nuova tratta e nella galleria di base del Lötschberg.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Altre stazioni comandate a distanza. Non meno di 202 componenti della tecnica di guida sono entrati in funzione nel 2007. In 14 centri di telecomando è stata installata l'ultimissima versione della tecnica di guida, 43 stazioni sono confluite nel sistema integrale di segnalamento e informazione (ILTIS), 8 centri di telecomando sono stati corredati di nuovi computer con sistema operativo Windows. Grazie all'espansione della tecnica di guida circa l'80 per cento delle stazioni FFS è oggi comandato a distanza.

Rete ed esercizio del futuro.

Il Consiglio federale trasmette il messaggio SPF. Nel mese di ottobre, nell'ambito della panoramica FTP, il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il messaggio relativo al «Futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari» (SPF). L'SPF costituisce il fondamento per la pianificazione dell'offerta ferroviaria svizzera nei prossimi vent'anni. Il modello assicura il finanziamento e il perfezionamento di Ferrovia 2000. Il Consiglio federale non fa più dipendere le risorse finanziarie SPF dall'andamento dei costi della NFTA (Nuova trasversale ferroviaria alpina). Nel messaggio inviato al Parlamento, il Consiglio federale prevede per l'offerta di base dell'SPF risorse per CHF 5,2 mia. Probabilmente il Parlamento affronterà l'SPF nella sessione estate-autunno 2008.

Proprio a causa del lungo iter necessario per i progetti di infrastruttura, è fondamentale mettere rapidamente mano all'attuazione dell'offerta base SPF. La crescita costante della domanda dei clienti può essere affrontata nel breve termine solo incrementando le capacità del materiale rotabile; a partire dal 2015, tuttavia, si dovrà mettere in atto un ulteriore grande potenziamento dell'infrastruttura. I finanziamenti necessari sono ancora un problema in sospeso.

Coordinamento e operatività sotto lo stesso tetto. Il 29 settembre il Centre d'Exploitation Lausanne (CEL) ha assunto il comando a distanza della stazione di Friburgo e di altre stazioni e tratte della Svizzera romana. L'espansione del CEL fa parte del progetto per le centrali d'esercizio. Questo progetto prevede per le mansioni operative e di coordinamento del traffico ferroviario tre centrali d'esercizio rispettivamente a Losanna, Olten e Zurigo. Queste saranno integrate da due centrali d'esercizio regionali a Bellinzona (CER, centro d'esercizio regionale) e Spiez (gestita dalla BLS).

Collaboratrici e collaboratori.

Organico in diminuzione. Con una media di 9107 collaboratrici e collaboratori (società affiliate comprese) l'organico di FFS Infrastruttura è calato leggermente rispetto all'esercizio precedente (-0,7 per cento). Gli accantonamenti per un premio una tantum di CHF 500 a ogni collaboratore hanno generato una maggiore spesa di CHF 4,3 mio. Per le indennità eventualmente dovute nel 2008 sono stati accantonati CHF 9,9 mio.

Prospettive.

Avvio di molti grandi progetti. FFS Infrastruttura ha in previsione alcuni grandi progetti anche per l'esercizio in corso. Nel 2008 verrà dato il via a vari progetti infrastrutturali, che consentiranno, tra alcuni anni, una notevole espansione dell'offerta rivolta ai clienti. A Ginevra avranno inizio i lavori di costruzione per il progetto CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), spina dorsale della futura S-Bahn transfrontaliera franco-valdostana (FVG) di Ginevra. La costruzione del passante di Zurigo verrà portata avanti come da programma. E tra Bülach e Sciaffusa partiranno, verso fine anno, i lavori per il collegamento della rete FFS al traffico ad alta velocità in Germania.

A livello operativo si tratta di mantenere l'elevata qualità dell'esercizio e l'alta disponibilità degli impianti, nonostante lo sfruttamento della rete continui a crescere. In particolare si dovranno migliorare ulteriormente l'informazione ai clienti e la gestione operativa del traffico nelle ore di punta. Dal momento che pianificazione,

progettazione e realizzazione dei progetti infrastrutturali richiedono molti anni, nel gestire la crescente domanda dei clienti le FFS si trovano esposte a tensioni particolari su una rete solo in minima parte modificata.

Pur prevedendo che, fino al 2010, le prestazioni della Confederazione si manterranno stabili e i proventi dovuti alle tracce aumenteranno per il costante incremento del traffico, lo stesso incremento del traffico e il maggior carico sugli impianti dovuto alle velocità più alte genereranno comunque un aumento delle spese per la manutenzione. Per tenere sotto controllo i costi e compensare la contrazione dei proventi – come la riduzione dei contributi di copertura del traffico a carri completi, l'aumento dei costi salariali del 2,8 per cento e maggiori investimenti nell'informazione ai clienti – vengono adottati provvedimenti mirati: una politica degli acquisti più rigorosa, una nuova strategia per le stazioni di smistamento, la progressiva automazione dell'esercizio e un programma mirato a un comportamento più economico dei quadri dirigenti di Infrastruttura dovrebbero generare un ulteriore miglioramento del rapporto costi/benefici.

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Il desiderio di Walter Knobel (59), di Küttigen AG, capoprogetto REMA presso La Posta Svizzera.

«Le FFS sono un partner importante per La Posta Svizzera. Nel quadro del progetto «REMA» per la riorganizzazione della logistica delle lettere, FFS Infrastruttura sta costruendo per noi le installazioni ferroviarie per i nuovi centri lettere di Eclépens VD e Härkingen SO, che entreranno in servizio proprio quest'anno. Nel traffico nazionale a lunga percorrenza, ci serviamo quanto più possibile della ferrovia, giorno per giorno, notte dopo notte. I nostri clienti si aspettano di ricevere puntualmente le loro spedizioni postali, quindi è fondamentale che i treni postali viaggino in perfetto orario sulla rete ferroviaria delle FFS. In particolare per quanto riguarda la posta A, che trasportiamo dal mittente al destinatario viaggiando di notte, è indispensabile che l'intera catena logistica funzioni con la massima precisione. In caso contrario non potremmo farcela. Bastano infatti 15 minuti di ritardo perché il mattino successivo migliaia di lettere non possano giungere puntualmente a destinazione. In genere tutto si incastra alla perfezione e la collaborazione Posta–Ferrovie funziona nel migliore dei modi. Talvolta però vorrei che i nostri treni potessero viaggiare con una precisione più costante. Ed inoltre vorrei che si verificassero meno perturbazioni causate da guasti alle locomotive o addirittura dalla mancanza di locomotive o macchinisti. Trovo che questo sia del tutto inammissibile».

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Le FFS s'impegnano a esaudire i desideri dei clienti

FFS Infrastruttura si impegna nella pianificazione, nella progettazione e nella realizzazione di grandi progetti che danno continuamente prova della sua competenza. Ad esempio con le installazioni ferroviarie dei nuovi centri lettere di Eclépens VD e Härkingen SO. Oppure con la costruzione della nuova stazione di Visp e del binario di raccordo sotterraneo, della lunghezza di 3,8 km, per il nuovo inceneritore di rifiuti Tridel della città di Losanna.

Negli ultimi dieci anni l'offerta di treni delle FFS si è ampliata costantemente. Nel frattempo, invece, le dimensioni della rete sono cambiate solo in misura trascurabile, tanto che si è quasi sfiorato il suo limite di capacità. Malgrado ciò, lo scorso anno il 97,6 per cento (2006: 97,5) dei treni Cargo Express o dei treni postali è giunto alla stazione di destinazione in perfetto orario o con un ritardo massimo di 30 minuti.

Per far fronte alle sempre crescenti esigenze in materia di mobilità e puntualità, FFS Infrastruttura punta parallelamente sul progresso tecnologico e sul potenziamento mirato della rete ferroviaria. ETCS e GSM-R consentono di raggiungere velocità fino a 200 km/h, mentre il progetto infrastrutturale SPF (Futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari) prevede l'implementazione di capacità aggiuntive proprio dove le difficoltà, il potenziale di mercato e quindi i vantaggi sono più consistenti.

- FFS Infrastruttura mette in atto progetti chiave, amplia la rete ferroviaria in base alla domanda del mercato e si impegna così ad eliminare eventuali carenze di capacità.
- La redditività delle prestazioni fornite da FFS Infrastruttura è un fattore prioritario.
- Aumentare l'efficienza nel core business significa compensare i costi consequenziali degli investimenti garantendo allo stesso tempo un elevato livello qualitativo.
- FFS Infrastruttura gestisce a livello nazionale il sistema per nuove tecnologie quali ETCS (European Train Control System), GSM-R (Global System for Mobile Communications Rail), la corrente di trazione e l'informazione globale dei clienti.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Immobili: in costante crescita.

FFS Immobili sta crescendo incessantemente e, nel 2007, ha incrementato ulteriormente il risultato, in particolare i ricavi locativi da terzi e i proventi derivanti dalle vendite finalizzate alla revisione del suo portafoglio. Il risultato d'esercizio è cresciuto del 17,9 per cento rispetto all'esercizio precedente, giungendo a CHF 270,9 mio. Dopo i pagamenti compensativi versati a FFS Infrastruttura e gli addebiti per interessi e ammortamenti destinati al risanamento della Cassa pensioni FFS, l'utile annuo è stato pari a CHF 32,6 mio. I clienti beneficiano della continua ottimizzazione dell'offerta e della maggiore attrattiva delle stazioni.

In tutta la Svizzera le FFS possiedono terreni per un'estensione complessiva di 100 mio di metri quadrati 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 di mercato del portafoglio di FFS Immobili ammonta a circa CHF 6 mia. Le FFS sono così uno dei principali proprietari immobiliari della Svizzera.

L'utile consente i pagamenti compensativi. Nel 2007 il risultato d'esercizio di FFS Immobili è migliorato del 17,9 per cento passando a CHF 270,9 mio. Un contributo sostanziale è derivato ancora una volta dall'andamento straordinario del fatturato registrato dai negozi e dai locali situati nelle 30 maggiori stazioni FFS. I ricavi locativi con terzi sono aumentati del 3 per cento, giungendo a CHF 320 mio, quasi tre quarti di tutti i ricavi locativi. Gli altri ricavi locativi sono derivati da clienti interni. L'utile generato dall'alienazione di attivi fissi finalizzata alla revisione a lungo termine del portafoglio è raddoppiato giungendo a CHF 99,5 mio. Complessivamente FFS Immobili ha registrato un utile al lordo dei pagamenti compensativi di CHF 180,6 mio (+20 per cento).

Gli utili conseguiti nel settore immobiliare consentono di effettuare da una parte pagamenti compensativi a FFS Infrastruttura (CHF 74 mio) e, dall'altra, di pagare gli interessi (CHF 54,1 mio) e l'ammortamento parziale (CHF 20 mio) del prestito alla Cassa pensioni. L'utile annuo al netto di queste prestazioni è aumentato del 17,3 per cento giungendo a CHF 32,6 mio.

Andamento dei mercati e dei prodotti.

Mercato immobiliare in movimento. Negli ultimi tempi il mercato immobiliare svizzero è stato scoperto anche da investitori esteri. Nonostante l'andamento a volte un po' frenetico del mercato immobiliare e dei rifinanziamenti, il mercato svizzero può essere considerato una piazza stabile. Sul mercato degli edifici a uso amministrativo si prevede una ripresa costante, data la situazione congiunturale sempre positiva e la crescente occupazione. Gli spazi sfitti continueranno a diminuire, soprattutto nei centri. Il mercato del commercio al dettaglio si trova coinvolto in una concorrenza a eliminazione. Mentre gli esercizi, in particolare quelli piccoli, vengono eliminati dal mercato, il numero dei grandi supermercati continua a crescere.

Immobili: l'essenziale in breve

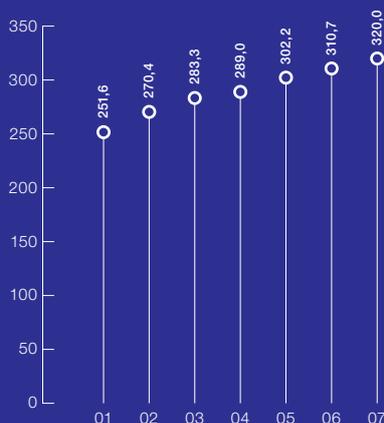
- Rispetto all'esercizio precedente l'utile d'esercizio è aumentato del 17,9 per cento giungendo a 270,9 mio.
- L'utile annuo è aumentato del 7,3 per cento giungendo a CHF 32,6 mio.
- Le principali colonne del ricavo sono stati i ricavi locativi da terzi (CHF 320 mio) e i proventi dalle vendite (CHF 198,1 mio).
- Il fatturato delle trenta stazioni più grandi ha chiaramente superato la media: incremento del 9 per cento (indice del commercio al dettaglio +3,6 per cento).

Immobili: obiettivi strategici

- Andamento: generare una creazione durevole di valore di pari passo con il riordino del portafoglio.
- Vantaggi per i clienti: perfezionare e valorizzare le stazioni e le aree circostanti.
- Sinergie per l'attività ferroviaria: sfruttare al meglio le maggiori frequenze e intervenire a lungo termine sulle aree importanti in prossimità delle stazioni.
- Performance: incrementare la crescita e la produttività aumentando in modo mirato il Free Cash Flow.

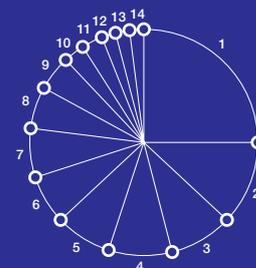
Andamento dei ricavi locativi di terzi¹

Mio di CHF



1 Senza le società del Gruppo FFS

Ricavi locativi di terzi per tipo di utilizzo



- 1 Negozi/esercizi commerciali 25 %
- 2 Chioschi 12 %
- 3 Diritto di superficie 9 %
- 4 Magazzini 9 %
- 5 Park+Rail 8 %
- 6 Uffici/studi medici 7 %
- 7 Pubblicità 7 %
- 8 Spazi abitativi 6 %
- 9 Buffet 5 %
- 10 Distributori automatici 3 %
- 11 Posteggi 3 %
- 12 Altri immobili 2 %
- 13 Promozioni 2 %
- 14 Immobili industriali/commerciali 2 %

Immobili FFS in sintesi¹

| Mio di CHF | 2007 | 2006 | 2005 |
|--|----------------|---------|---------|
| Ricavo d'esercizio | 661,6 | 602,5 | 597,9 |
| di cui Ricavi locativi immobili | 443,1 | 421,0 | 443,4 |
| di cui Ricavi locativi di terzi | 320,0 | 310,7 | 302,2 |
| Utile da vendita attivo fisso | 99,5 | 46,1 | 49,8 |
| Spese d'esercizio | 390,7 | 372,8 | 378,3 |
| Risultato d'esercizio | 270,9 | 229,8 | 219,6 |
| Utile al lordo degli oneri fiscali e dei versamenti compensativi | 186,5 | 153,0 | 139,5 |
| Risultato annuo | 32,6 | 27,8 | 21,0 |
| Investimenti lordi | 175,2 | 196,7 | 160,2 |
| Valore contabile immobilizzazioni | 3 248,4 | 3 281,6 | 3 169,3 |
| Collaboratori (numero FTE) ² | 736 | 761 | 772 |

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

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

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Andamento del fatturato sopra la media. L'andamento del fatturato nelle trenta stazioni più grandi si è spostato chiaramente al di sopra dell'esercizio precedente, superando sensibilmente l'indice del commercio al dettaglio (3,6 per cento). Il fatturato degli esercizi commerciali e dei servizi ubicati nelle sette stazioni RailCity (Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lucerna, Winterthur e Zurigo) ha registrato una crescita del 7,3 per cento, giungendo a CHF 978,7 mio, nonostante i lavori edili in corso, in particolare a Berna e Zurigo, che compromettono l'attrattiva delle stazioni. Anche nelle 23 stazioni successive in ordine di grandezza è stata registrata una crescita del fatturato del 13,7 per cento. In totale il fatturato delle 30 maggiori stazioni FFS è stato di circa CHF 1,36 mia (+9 per cento).

«Stazione e altro». Non solo nelle sette stazioni RailCity, ma anche nelle 23 stazioni successive in ordine di grandezza i viaggiatori e la popolazione locale possono beneficiare di più servizi, più offerta e più mobilità. Sin dal riuscito avvio nel 2006, le FFS hanno messo in atto il programma «Stazione e altro» in undici località, tra cui Ginevra-Aeroporto, San Gallo, Friburgo e Thun, tutte inaugurate nel 2007. Qui, oltre ai numerosi servizi FFS, nei vari negozi i clienti trovano una ricca offerta di beni di uso quotidiano.

Investimenti anche nelle medie e piccole stazioni. Accanto alle grandi stazioni, anche le medie e piccole stazioni hanno registrato un buono sviluppo. Nel 2007 vari edifici ferroviari sono stati ristrutturati con l'aggiunta di ulteriori servizi, ad esempio a Goldach, Schmerikon e St. Margrethen, dove sono stati aperti nuovi negozi Avec, così come a Lyss (Coop Pronto) e Steckborn (Convenience Shop «Trasse»).

Ulteriore avanzata della mobilità combinata. Nel settore Park+Rail le FFS hanno realizzato un fatturato di CHF 22,9 mio. Dal 2001 (CHF 12,5 mio) il ricavo d'esercizio è quasi raddoppiato. Nel 2007 sono stati offerti in uso ai clienti più di 4000 parcheggi nuovi o rinnovati. Per promuovere la mobilità combinata, entro la conclusione del progetto di espansione «Park+Rail» dovranno essere a disposizione a fine 2008 più di 24 000 parcheggi in oltre 500 località. Con l'apertura di otto nuovi impianti per veicoli a due ruote, nel 2007 ha avuto inizio con successo il progetto «Il vostro parcheggio per bici e moto alla stazione». In 60 stazioni per il traffico a lunga percorrenza dovranno essere creati, in collaborazione con i Comuni, circa 10 000 nuovi posti per biciclette e moto che andranno ad aggiungersi ai 90 000 già esistenti.

Maggiore pulizia nelle infrastrutture dedicate ai viaggiatori. Il settore RailClean pulisce tutti i locali, le superfici, le installazioni ferroviarie e gli impianti presenti nelle stazioni FFS e direttamente visibili ai clienti. Gli obiettivi di qualità fissati per il 2007 sono stati raggiunti. RailClean provvede inoltre alla sicurezza e alla semplicità di utilizzo in caso di neve delle infrastrutture dedicate ai viaggiatori. Inoltre, i 450 collaboratori RailClean segnalano eventuali danni ai servizi preposti alle riparazioni, mentre una squadra professionale rimuove i graffiti. Le pareti particolarmente esposte nelle stazioni vengono provviste di una protezione anti-graffiti.

Sviluppo positivo delle aree attorno alle stazioni. In tutta la Svizzera sono in corso di progettazione oltre 80 grandi progetti di sviluppo area. Nel 2007 sono state compiute tappe importanti.

Con circa 80 000 metri quadrati di terreno direttamente attorno alla stazione principale di Zurigo, il progetto «Stadtraum HB Zurigo» è il progetto di sviluppo più importante delle FFS. Nell'anno di riferimento sono stati perfezionati i progetti di costruzione ed è stata preparata la presentazione della domanda di costruzione per il settore Sihlpost. Sono stati trovati i principali parametri chiave: oltre alla scuola universitaria di pedagogia, l'UBS ha aderito al progetto «Stadtraum HB». L'inizio dei lavori di costruzione è previsto per fine 2008, nel 2012 oltre 2000 futuri docenti saranno i primi utilizzatori dei nuovi locali. Sulle altre aree edili proseguono i lavori di pianificazione e anche questi terreni stanno prendendo forma.

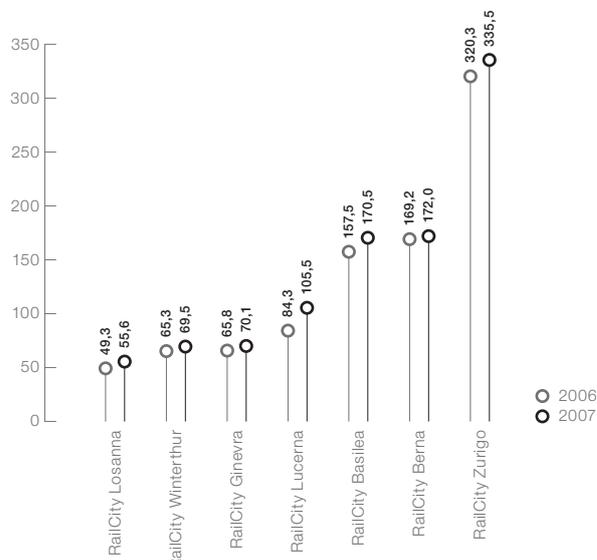
Gli altri progetti di sviluppo in corso nelle città svizzere avanzano secondo i programmi, in particolare a Basilea (SüdPark), ad Aarau (costruzione stazione) e a Winterthur (apparecchio centrale, RailCity). Per quanto riguarda la grande area «Lucerna, Tribtschen», con una superficie di 9800 metri quadrati, mediante il progetto risultato vincitore nella procedura di concorso sono stati trovati acquirenti che desiderano realizzare su questo territorio tre case di città con uffici e appartamenti. Nella Svizzera romanda sono stati raggiunti obiettivi importanti nei progetti Ginevra La Praille (piano di quartiere) e Neuchâtel TransEurope (ricerca locatari in corso).

Aumento notevole dei proventi derivanti dalle vendite. Nel 2007 sono stati venduti 186 immobili (esercizio precedente 126) e sono stati registrati proventi pari a CHF 198,1 mio (esercizio precedente CHF 68 mio). Rispetto al 2006 l'utile derivante dalle vendite è raddoppiato, passando a CHF 99,4 mio. Questo andamento riflette l'auspicata revisione a lungo termine del portafoglio, resasi impellente a causa dei contributi necessari per il risanamento della Cassa pensioni FFS. L'operazione Sale and Rentback «Berna Wylerpark», la vendita di altre porzioni della Jakob-Burkhardt-Haus a Basilea e delle due aree di sviluppo a Coira (area E sul terreno delle ex officine principali di Coira) e a Schlieren (area Goldschlägi) sono state le principali operazioni di vendita.

Acquisto di immobili per l'attività ferroviaria. Nel 2007 sono stati acquistati diversi terreni e diritti, al fine di avere a disposizione per tempo il terreno necessario per i progetti delle FFS. Le operazioni riguardavano in particolare diversi progetti ferroviari e di protezione fonica (ad es. il passante di Zurigo e la linea della ferrovia celere CEVA Ginevra–Eaux-Vives–Annemasse).

Andamento del fatturato dei locatari delle stazioni RailCity

Mio di CHF



| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Fattori di successo strategici.

«Hot spot» del commercio. Le stazioni e il loro ambiente diventano sempre più chiaramente centri commerciali completi e veri e propri «hot spot». Dal 2002 il fatturato registrato nelle sette stazioni RailCity è aumentato del 37,5 per cento (confronto mercato del commercio al dettaglio in Svizzera: 8,2 per cento).

Posizioni attraenti. L'intensificazione e l'ampliamento dell'offerta dell'orario ferroviario e la crescente domanda di viaggi in treno aumentano le frequenze anche nelle stazioni. Con la loro posizione centrale, le stazioni attirano anche altri gruppi di clienti. Questa attrattiva è ulteriormente rafforzata dall'offerta esauriente di servizi e da orari di apertura prolungati. Di tutto questo beneficiano anche le aree attorno alle stazioni. I quartieri ferroviari moderni e vivaci incrementano ulteriormente il richiamo generale della stazione.

Con qualità e concentrazione verso il successo. Per aumentare costantemente la forza attrattiva delle stazioni e delle aree adiacenti e per soddisfare le notevoli esigenze qualitative, vengono bandite gare d'appalto per progetti di risanamento, costruzione e sviluppo. La concentrazione sui tre portafogli della produzione ferroviaria, delle stazioni e degli immobili d'investimento (comprese aree di sviluppo) e la contemporanea revisione del portafoglio contribuiscono altresì a promuovere le competenze fondamentali qualitative negli immobili direttamente correlati alla ferrovia.

Clienti.

Aumento della qualità delle informazioni e delle soste. Negli ultimi anni le esigenze dei clienti nelle grandi stazioni sono cambiate sensibilmente, in particolare per quanto riguarda la qualità delle informazioni e delle soste. Le FFS tengono conto di questo sviluppo realizzando, nelle maggiori stazioni della Svizzera, punti di informazione e sale d'attesa appositamente concepiti.

Nel maggio 2007 è stato aperto nella stazione principale di Zurigo il primo InfoPoint RailCity che funge da sportello di contatto per tutte le richieste dei clienti relativamente alla circolazione dei treni, all'offerta di servizi e agli acquisti in stazione e, in generale, per informazioni di carattere turistico. Sono previsti InfoPoint RailCity anche a Basilea, Berna e Ginevra.

Nel dicembre 2006 le FFS hanno aperto la prima moderna sala d'attesa nella stazione RailCity di Berna; nel 2007 sono seguite Zurigo e Lucerna. Sale d'attesa di questo tipo sono in programma in tutte le stazioni RailCity.

Investimenti.

Volume degli investimenti di CHF 175,2 mio. Nel 2007 FFS Immobili ha investito CHF 175,2 mio (esercizio precedente CHF 197 mio). Gli investimenti hanno riguardato vari progetti di ristrutturazione e costruzione di stazioni, come ad esempio a San Gallo, Thun, Friburgo e Ginevra-Aeroporto (ultimato) nonché a Rapperswil, Briga e Visp (progetti in corso). Nei prossimi sei anni FFS Immobili intende investire circa CHF 1,6 mia, oltre che nelle stazioni e negli edifici ferroviari, soprattutto in progetti relativi ai punti cruciali di sviluppo di Zurigo, Basilea e Ginevra.

Innovazioni, miglioramento dei processi.

Scambio internazionale di esperienze fra stazioni. Nel 2007 le FFS e la Deutsche Bahn (DB) hanno stipulato una partnership ferroviaria tra le stazioni centrali di Zurigo e Berlino. Si vuole così rafforzare la collaborazione e intensificare lo scambio di esperienze. FFS Immobili ha inoltre promosso, mediante la partecipazione attiva allo Station Manager Group Paris – un gruppo di

esperti dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) – lo scambio sistematico di esperienze e indicatori con altre società ferroviarie internazionali.

Collaboratrici e collaboratori.

Meno collaboratori. Nell'anno in rassegna i collaboratori in servizio presso FFS Immobili sono stati in media 788, ossia 736 posti a tempo pieno. Sono 25 posti a tempo pieno in meno rispetto all'esercizio precedente.

Servizi centrali sotto lo stesso tetto. Nel 2007 le FFS hanno avviato due progetti che prevedono l'accorpamento dei servizi centrali in due nuovi centri di servizio FFS a Berna Wankdorf e a Zurigo Altstetten. Oggi questi servizi sono distribuiti in circa 15 sedi nell'area di Berna e 5 sedi nell'area di Zurigo. I due progetti corrispondono alla strategia immobiliare delle FFS, che prevede il trasferimento dei settori interni che non devono essere necessariamente nelle vicinanze immediate delle grandi stazioni in altre località ben servite.

Prospettive 2008.

Organizzazione Immobili. Nel secondo semestre 2007 FFS Immobili ha sottoposto a verifica i propri processi e la propria organizzazione, con l'obiettivo di attuare un miglior orientamento verso i portafogli strategici nonché verso i requisiti e le finalità previsti per gli anni futuri. Nel 2008 l'organizzazione verrà definita in dettaglio e adeguata.

Stazioni come porte di accesso per Euro 2008. Durante Euro 2008 FFS Immobili intende presentare al pubblico internazionale le stazioni in condizioni qualitativamente elevate e in un'atmosfera particolare. L'attuale contratto di partnership in corso con l'EURO 2008 SA prevede l'esposizione delle bandiere nazionali in circa 50 stazioni. Ove necessario e opportuno, gli orari di apertura dei negozi ubicati presso le stazioni verranno estesi e verrà intensificato l'impegno delle squadre di sicurezza e di quelle addette alla pulizia.

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Il desiderio di Klaus Stahl (48), di Rothenburg LU,
dirigente di Brezelkönig GmbH & Co KG.

«La maggior parte dei clienti delle FFS conosce molto bene Brezelkönig. Grazie alle nostre venti filiali, i nostri bretzel salati e le nostre baguette farcite si possono infatti trovare in tutta la Svizzera. Nove di questi negozi sono situati in posizioni di passaggio ottimali all'interno delle stazioni delle FFS. Quando si diffonde quell'irresistibile profumo di pane fresco, è quasi impossibile per i viaggiatori passare oltre senza fermarsi. Così, noi approfittiamo delle centinaia di migliaia di clienti che viaggiano ogni giorno con le FFS. Le FFS, a loro volta, approfittano del fatto che con la nostra offerta contribuiamo a rendere più piacevole e attrattiva la stazione, e i nostri clienti sono felici di trovarci aperti 365 giorni l'anno, dal mattino presto fino a tarda sera. Mi auguro che siano sempre più numerose le persone che viaggiano con le FFS e che le FFS amplino di conseguenza la loro offerta. E spero anche che in futuro le stazioni possano ospitare una scelta quanto più interessante possibile di negozi: sarebbe un vantaggio per tutti. Per questo è necessario adottare una strategia chiara e competente: RailCity e «Stazione e altro» ne sono i migliori esempi. È anche importante che le stazioni siano pulite e luminose, altrimenti a nessuno verrebbe voglia di gustarsi un bel bretzel».

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Le FFS s'impegnano a esaudire i desideri dei clienti

Dall'inaugurazione della prima stazione RailCity a Berna, avvenuta cinque anni or sono, FFS Immobili ha proseguito coerentemente nello sviluppo delle grandi stazioni per trasformarle in attrattivi centri di servizi situati in posizione privilegiata. Nei prossimi anni, alle sette grandi RailCity già esistenti si aggiungeranno altre 23 stazioni ripensate in base al progetto «Stazione e altro». Undici di queste sono già state lanciate e offrono, accanto ai molteplici servizi FFS, una gamma standard di negozi con prodotti di uso quotidiano che osservano orari di apertura prolungati.

Grande attenzione si è attribuita anche agli edifici che circondano le stazioni. Ogni ospite in più nella stazione fa aumentare anche l'importanza e il valore dell'ambiente circostante. FFS Immobili vuole dare nuova vita ai quartieri, arricchendoli di uffici, appartamenti, scuole, possibilità per il tempo libero e molto altro ancora. Perché quanto più il quartiere è piacevole da vivere, tanto più aumenta l'attrattiva dell'intera area della stazione.

Il contributo ad uno sviluppo ecologico ed economico delle città che ne deriva è del tutto palese. I centro città si sviluppano nei luoghi già collegati al meglio con i trasporti pubblici. Non c'è quindi da meravigliarsi che i ricercatori di tendenze dell'Istituto Gottlieb Duttweiler abbiano identificato nella stazione e nelle zone circostanti il futuro hot spot commerciale.

- Grazie a RailCity e al programma «Stazione e altro», chiaro posizionamento delle 30 maggiori stazioni come centri di servizi moderni e attrattivi con orari di apertura prolungati.
- Center management attivo nettamente orientato al mix settoriale e alla gamma di servizi, ad esempio con Infopoint, sale d'attesa ed elevata sicurezza e pulizia.
- Continui investimenti nelle stazioni, ad esempio a Visp, Bienne, Aarau, Bellinzona o Ginevra.
- Rivalutazione dell'ambiente circostante alle stazioni con oltre 80 progetti. Ad esempio a Zurigo (Stadtraum HB), Basilea (SüdPark), Neuchâtel (TransEurope).
- Le stazioni e le zone circostanti si trasformano facilmente in veri e propri hot spot commerciali, poiché sono ben frequentate.

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

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.

Le FFS si orientano agli interessi dei vari gruppi che adducono diritti, vale a dire i clienti, la Confederazione, quale unico azionista, i collaboratori e le parti sociali, i partner commerciali, l'opinione pubblica e il mondo politico. Il Consiglio d'amministrazione assume in modo attivo le responsabilità che gli spettano.

Con una comunicazione aperta e circostanziata, le FFS intendono corrispondere alle aspettative ed esigenze di maggiore trasparenza e più ampia informazione. Benché le FFS non siano una società con azioni quotate in borsa, il presente rapporto è stato elaborato conformemente alla direttiva della Borsa Svizzera concernente le informazioni sulla Corporate Governance. Si garantisce in tal modo un rapporto uniforme, confrontabile e orientato 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 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'assunzione del personale e la contabilità. La LFFS rappresenta infine anche la base legale per la Convenzione sulle prestazioni e per il limite di spesa per l'infrastruttura FFS.

Qualora la LFFS non preveda deroghe, vigono per le FFS, per analogia, le prescrizioni contemplate nel Codice delle obbligazioni concernenti le società anonime.

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 nell'elenco delle partecipazioni a pagina 132. Si tratta, senza alcuna eccezione, di società non quotate in borsa, rette dal diritto privato.

Le divisioni e i settori aziendali sono responsabili delle società loro attribuite e le gestiscono nel rispetto delle norme vigenti a livello di tutto il Gruppo. Le società affiliate totalmente consolidate sono gestite direttamente, mentre le altre mediante la rappresentanza delle FFS nei vari consigli di amministrazione e nelle assemblee generali. In virtù di un accordo speciale con la Confederazione, la AlpTransit San Gottardo SA non è gestita direttamente dalle FFS e non è pertanto integralmente consolidata. I rappresentanti delle FFS in seno ai consigli di amministrazione delle società del Gruppo e delle partecipazioni sono designati dal Consiglio d'amministrazione delle FFS.

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

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

Struttura del capitale. Il capitale azionario è di CHF 9 mia ed è suddiviso in 180 mio di azioni nominative, ciascuna con un valore nominale di CHF 50. Le azioni sono completamente liberate. Non esiste alcun capitale approvato o condizionato, alcun certificato di partecipazione o di godimento, alcun prestito convertibile e nemmeno alcuna opzione. Questa struttura del capitale è rimasta immutata dalla trasformazione delle FFS in società anonima, avvenuta il 1° gennaio 1999. Ogni azione dà diritto a un voto espresso nell'assemblea generale. Oltre al capoverso 3 dell'articolo 7 della LFFS non esistono restrizioni di trasmissibilità previste dalla legge o dallo statuto.

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Consiglio d'amministrazione.

Membri del Consiglio d'amministrazione. L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio d'amministrazione al 31 dicembre 2007, le funzioni dei singoli membri in seno alle FFS, la loro nazionalità e l'anno della prima nomina in Consiglio d'amministrazione. Contiene inoltre indicazioni sulla carriera professionale e la formazione, l'anno di nascita, altre attività e legami d'interesse quali mandati in aziende importanti, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

1 Thierry Lalive d'Epinay (1944, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 1999, ing. dipl. ETH Zurigo, dott. sc. tecn., partner esecutivo della ditta di consulenze aziendali HPO AG, Freienbach. Dirige il gruppo di lavoro Rimunerazione/Nomina ed è membro del gruppo di lavoro Finanze/Audit.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: HPO AG, Freienbach, presidente | Océ (Schweiz) AG, Zurigo/Glattbrugg | 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.

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

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

Membro dal 1999, elettromeccanico, segretario federativo del Sindacato del personale dei trasporti (SEV).

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. Membro del gruppo di lavoro Corporate Governance.

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

5 Paul E. Otth (1943, CH)

Membro dal 1999, revisore dei conti dipl. Dirige il gruppo di lavoro Finanze/Audit.

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

6 Paul Reutlinger (1943, CH)

Membro dal 1999, consulente aziendale. Membro del gruppo di lavoro Rimunerazione/Nomina.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Edipresse Groupe, Losanna | Nagra Public Access, Zugo, presidente | Ski-Data, Gartenau (A), presidente | Seehotel Feldbach, Steckborn, presidente | 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 del gruppo di lavoro Corporate Governance e membro del gruppo di lavoro Finanze/Audit.

Mandati in consigli di amministrazione e altri mandati: Banque Cantonale Vaudoise, presidente | Fondazione Pro Aventico, Avenches, consiglio di fondazione | Fondazione Espoir pour personnes en détresse, Morat, consiglio di fondazione | Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, presidente del comitato | Fondazione Foot Avenir, Paudex, consiglio di fondazione | Swiss Finance Institute, Zurigo, presidente del consiglio di fondazione | Fondazione Studienzentrum Gerzensee, consiglio di fondazione | Fondazione Banque Cantonale Vaudoise, consiglio di fondazione.

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

Membro dal 2005, avvocato, membro del gruppo di lavoro Rimunerazione/Nomina.

Mandato politico: Consigliera agli Stati del Cantone di Ginevra, PS (fino al 30 novembre 2007).

9 Andreas Hunziker (1958, CH)

Membro dal 2005, Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, titolare | Università di San Gallo, docente privato | Kaiser Ritter Partner Holding Anstalt, Vaduz, comitato consultivo.

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

Altre attività e legami d'interesse. I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione aziendale dichiarano gli interessi ai quali sono legati secondo il principio dell'autodichiarazione. Una speciale commissione, istituita dal Consiglio d'amministrazione e composta da 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 d'amministrazione (a pagina 79). I membri del Consiglio d'amministrazione non svolgono alcuna funzione esecutiva all'interno delle FFS. Nei tre esercizi precedenti il periodo di riferimento non hanno fatto parte né della Direzione aziendale né hanno avuto rapporti professionali con le FFS (es. come fornitori, mutuanti).

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

Nomina e durata della carica.

Il Consiglio d'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 d'amministrazione è stato nominato dal Consiglio federale nell'ambito del rinnovo in toto cui si è proceduto durante l'Assemblea generale del 2007. Il Consiglio d'amministrazione viene rinnovato in modo scaglionato. Le prossime elezioni di rinnovo in toto si terranno nel 2011.

Organizzazione interna. Il Consiglio d'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 d'amministrazione designa un segretario che non è membro del Consiglio. Le decisioni vengono sempre prese dal Consiglio d'amministrazione in corpore.

Oltre agli aspetti concernenti l'intera azienda, trattati in seno ai gruppi di lavoro (Traffico viaggiatori, Traffico merci, Infrastruttura, Personale, Finanze/Audit, Immobili, Informatica, Remunerazione/Nomina, Corporate Governance), il processo di gestione era finora focalizzato sulle relative strategie parziali e caratterizzato da una stretta collaborazione fra Consiglio d'amministrazione e Direzione aziendale. Il Consiglio d'amministrazione ha deciso di sciogliere i gruppi di lavoro a far data dal 1° gennaio 2007, eccezione fatta per i gruppi Finanze/Audit, Remunerazione/Nomina e Corporate Governance.

La nuova unità organizzativa Corporate Development sostiene questo esigente processo a livello di Gruppo. Il consolidamento del processo strategico tra Direzione aziendale e Consiglio d'amministrazione offre a quest'ultimo la possibilità di fissare dei punti chiave e ha generato una più profonda integrazione dello stesso nello svolgimento dei relativi processi. L'introduzione di ulteriori sedute strategiche e assemblee a porte chiuse consente, in caso di necessità, di gestire in modo più approfondito sviluppi e sfide particolari nonché progetti importanti.

I restanti gruppi di lavoro, Finanze/Audit, Rimunerazione/Nomina e Corporate Governance, constano di norma di due, al massimo quattro membri del Consiglio d'amministrazione. Il presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentato in tutti i gruppi di lavoro, ad eccezione del gruppo Corporate Governance. Il CEO e il capo della divisione o del settore interessato sono solitamente presenti alle sedute. Per ogni sessione dei gruppi di lavoro viene steso un verbale in seguito consegnato a ciascun membro del Consiglio d'amministrazione. Qualora in seno al Consiglio d'amministrazione in corpore ci si occupi di problematiche che sono già state trattate all'interno di un gruppo di lavoro, chi ha diretto il gruppo di lavoro in questione esprimerà le raccomandazioni che ritiene opportuno di fare.

Nell'anno d'esercizio 2007 il Consiglio d'amministrazione ha avuto dieci sedute ordinarie. Inoltre si sono riuniti i singoli gruppi di lavoro, in funzione del tema da discutere. Per ogni seduta del Consiglio d'amministrazione, nel quadro di un piano stabilito dal Consiglio stesso, vengono presentati in modo dettagliato e discussi da uno a due argomenti fondamentali.

Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dal presidente del Consiglio d'amministrazione su proposta del CEO e della Direzione aziendale, mentre quelli pertinenti ai vari gruppi di lavoro sono fissati da chi dirige il gruppo di volta in volta interessato. Ogni membro del Consiglio d'amministrazione può proporre argomenti da mettere all'ordine del giorno.

Per principio, il CEO partecipa alle sedute del Consiglio d'amministrazione. I capi delle divisioni e dei settori interessati si fanno personalmente portavoce degli affari di cui si deve discutere. Il Consiglio d'amministrazione può, se necessario, coinvolgere altre persone appartenenti ai quadri dirigenti o specialisti del ramo.

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

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

In virtù del capoverso 1 dell'articolo 12 della LFFS e in forza degli statuti che lo reggono, il Consiglio d'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 d'amministrazione che, per legge, non sono né trasmissibili né sottraibili, e contempla tutte quelle decisioni che spettano di diritto al Consiglio d'amministrazione.

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

- reporting mensile: resoconto standardizzato, verbale e scritto, da presentare alle sedute del Consiglio d'amministrazione, concernente i risultati conseguiti dall'intera azienda, dalle divisioni e dai settori;
- budget e pianificazione a medio termine;
- forecast sul raggiungimento delle norme budgetarie (regolarmente aggiornato nel corso dell'anno d'esercizio);
- conto annuale;
- rapporto 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 d'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 nella management letter e nei rapporti di revisione. Valuta inoltre la funzionalità del sistema di controllo interno e del management dei rischi e si fa un'idea di come le norme vengono adempiute («compliance»). Il gruppo di lavoro sorveglia l'intero sistema dei rapporti d'economia finanziaria proponendo eventualmente, al Consiglio d'amministrazione, le misure necessarie.

La revisione interna fa da supporto al Consiglio d'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 CEO, pur essendo soggetta alla supervisione del gruppo di lavoro Finanze/Audit.

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |



Direzione aziendale.

Membri della Direzione aziendale. L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione della Direzione aziendale al 31 dicembre 2007, 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.

Andreas Meyer (1961, CH)

Dirigente operativo dal 1° gennaio 2007, avvocato, MBA INSEAD Fontainebleau (Francia). In passato consulente giuridico/responsabile di progetto ABB Svizzera, Baden, amministratore Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D) e ultimamente presso Deutsche Bahn AG quale presidente della Direzione della DB Stadtverkehr GmbH, membro della Direzione aziendale della DB Personenverkehr GmbH e membro dell'Executive Board della Deutsche Bahn AG.

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, come capo della Divisione Viaggiatori.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Membro della Direzione aziendale dal 1° gennaio 2008, ing. civ. dipl. ETH Zurigo. In passato responsabile del settore International e sostituto del capo della Divisione (FFS Cargo SA), da agosto 2007 capo ad interim di FFS Cargo. Alle FFS dal 1987.

Claude Alain Dulex (1949, CH)

Capo Corporate Finance e Controlling (dal 2000, lascerà l'azienda nel 2008), 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.

Markus Jordi (1961, CH)

Capo del Personale (dal 1° ottobre 2007), lic. iur., prima attivo come responsabile Human Resources Svizzera della Basilese Assicurazioni e membro della Direzione, dal 2006 responsabile Corporate Human Resources della Bâloise Holding. Mandato: vicepresidente del Consiglio di Fondazione «Alters- und Pflegeheim Am Bach», Gerlafingen (fondazione).

Hansjörg Hess (1951, CH)

Capo Infrastruttura (dal 2004), ing. el. dipl. ETH Zurigo. 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 CEO, dai capi delle divisioni Viaggiatori, Merci, Infrastruttura e dei settori centrali Personale e Corporate Finance e Controlling. Il CEO è a capo della Direzione aziendale e ne è responsabile, al cospetto del Consiglio d'amministrazione, del successo aziendale in ogni campo d'attività. I membri della Direzione aziendale gli sono subordinati.

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

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

La Direzione aziendale si riunisce di norma ogni due settimane. Partecipano alle sue sedute, sempre con voto consultivo, il segretario generale, il capo della Comunicazione e i capi di Informatica e Immobili. Se necessario, vengono interpellati altri quadri dirigenti e specialisti del ramo. La Direzione aziendale delibera consensualmente. Se non si addivene a un'intesa, la decisione spetta al CEO. Il CEO gestisce inoltre direttamente anche i capi dei Settori centrali (Segretariato generale, Comunicazione, Sicurezza, Revisione e Informatica), del settore Immobili e il Consulting Group.

Indennità.

Procedura per stabilire le indennità e la loro consistenza. Il Consiglio d'amministrazione ha stabilito l'indennità da corrispondere ai suoi membri il 1° gennaio 1999 e da allora non l'ha mai modificata. 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 d'amministrazione è inoltre consegnato un abbonamento generale di prima classe rilasciato dalle Imprese svizzere di trasporto.

L'indennità versata ai membri della Direzione aziendale si articola in un salario di base fisso, un premio di rendimento 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/Nomina presenta annualmente al Consiglio d'amministrazione una proposta su come impostare la struttura del sistema dei premi, definire i criteri di raggiungimento degli obiettivi e determinare la scala da applicare. Contemporaneamente il Consiglio d'amministrazione approva il raggiungimento degli obiettivi e i conseguenti premi di rendimento da corrispondere per l'esercizio dell'anno precedente. Nell'anno di riferimento le FFS hanno rivisto il sistema relativo all'intesa sugli obiettivi, precisandone la definizione in funzione della strategia e dei livelli gerarchici nonché la strutturazione e la ponderazione delle categorie di obiettivi. L'adempimento dei compiti e il comportamento saranno in futuro valutati individualmente. È stata inoltre creata la possibilità della sovraperformance individuale.

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

Indennità corrisposte ai membri di organi in carica. La pubblicazione delle indennità avviene in virtù dell'ordinanza sulla retribuzione dei quadri nonché secondo le prescrizioni del Codice delle obbligazioni concernenti la trasparenza delle retribuzioni corrisposte ai membri del consiglio d'amministrazione e della direzione (articolo 663b^{bis} CO), entrate in vigore il 1° gennaio 2008. Per l'anno d'esercizio 2007, ai membri del Consiglio d'amministrazione (compreso il presidente del Consiglio d'amministrazione) è stata versata complessivamente un'indennità pari a CHF 760 000 (l'anno precedente fu di CHF 850 400), più un'indennità forfetaria di CHF 90 400 (l'esercizio precedente di CHF 90 400). L'indennità corrisposta al presidente del Consiglio d'amministrazione ammonta a CHF 250 000 (l'anno prima assommò a CHF 250 000), mentre le spese forfetarie sono state di CHF 30 000 (l'esercizio precedente di CHF 30 000). L'indennità versata al vicepresidente è stata pari a CHF 90 000 (l'anno precedente 90 000), mentre quella corrisposta agli altri sette membri del Consiglio d'amministrazione è stata di CHF 420 000 (esercizio precedente di CHF 420 000). Le spese forfetarie sono state pari a CHF 10 000 per il vicepresidente (anno prima CHF 10 000) e a 50 400 per gli altri membri del Consiglio d'amministrazione (esercizio precedente CHF 50 400).

L'indennità complessiva pagata ai membri della Direzione aziendale (compreso il CEO) è stata di CHF 3 403 567 (l'anno prima CHF 3 162 800), di cui somma fissa CHF 2 197 500 (l'anno prima CHF 2 100 000) per il salario base, componente salariale variabile CHF 1 206 067 (l'anno precedente CHF 1 062 800). Sono state inoltre pagate spese forfetarie pari a CHF 111 036 (l'anno prima CHF 109 000) e la somma unica depositata sugli averi della Cassa pensioni ammonta a CHF 455 208 (l'esercizio precedente fu di CHF 225 000).

L'indennità versata al CEO ammonta a CHF 900 000 (l'anno precedente CHF 600 000), di cui CHF 500 000 di salario base (esercizio precedente CHF 400 000), componente salariale variabile CHF 200 000 (esercizio precedente CHF 200 000). Inoltre al CEO è stato versato un bonus d'assunzione pari a CHF 200 000 per compensare il bonus cui ha rinunciato a causa del cambio di datore di lavoro. Sono state pagate spese

forfetarie pari a CHF 25 000 (esercizio precedente CHF 24 000) ed effettuato un versamento unico di CHF 60 000 (anno precedente CHF 25 000) negli averi della Cassa pensione. Gli è stato inoltre corrisposto un versamento straordinario nei suoi averi della Cassa pensioni pari a CHF 250 000 (anno prima CHF 100 000).

Indennità corrisposte agli ex membri di organi. Ai membri del Consiglio d'amministrazione viene consegnato, durante i quattro anni susseguenti alla loro partenza, un abbonamento generale di prima 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 d'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 d'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. Le FFS si sono impegnate a riacquistare nel 2008, al prezzo di costo, l'abitazione che il CEO possedeva al suo precedente domicilio in Germania. L'eventuale perdita o guadagno derivante dalla vendita sarà a carico o a favore delle FFS. In aggiunta alle spese forfetarie non vengono corrisposte altre prestazioni accessorie o versati altri abbuoni né per il Consiglio d'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 d'amministrazione e l'indennità erogata al CEO corrispondono sempre alla somma massima delle indennità pagate di volta in volta nei vari consessi.

Diritti di partecipazione degli azionisti, rapporti con la Confederazione, informazioni agli azionisti.

Condotta 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'ambiente, 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 d'amministrazione;

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

- rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici: approvazione del Consiglio federale;
- budget: approvazione rilasciata dal 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 d'amministrazione;
- discarico al Consiglio d'amministrazione.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione e il CEO rendono conto al DATEC e al DFF in occasione di riunioni che si tengono a intervalli regolari. Inoltre, le FFS informano i dipartimenti responsabili nonché l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nell'ambito di colloqui che avvengono anch'essi a intervalli regolari sugli argomenti d'attualità in seno al Consiglio d'amministrazione e alla Direzione aziendale.

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 16 e 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 Lferr).

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 esame anche società del Gruppo. Inoltre è stata effettuata una revisione della chiusura intermedia e altri compiti di verifica diretta. Nell'anno d'esercizio 2007 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 759 000 (esercizio precedente CHF 1 867 000). 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 35 000 (esercizio precedente CHF 176 000).

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 d'amministrazione, dopo essersi preoccupato di coordinare la faccenda con DATEC e DFF, ossia i dipartimenti gerenti, di indire un nuovo concorso per il conferimento del mandato di revisione.

Politica delle informazioni.

Il reporting della 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 2007.

Gennaio

1° gennaio – Il 45enne Andreas Meyer assume ufficialmente la carica di CEO della FFS SA.

5 gennaio – Uno studio rappresentativo condotto dalle FFS e da Svizzera Turismo dimostra che molti svizzeri conoscono solo per sentito dire le bellezze del loro Paese. Le FFS lanciano così la loro campagna annuale in dodici tappe: «Scoprite la Svizzera».

10 gennaio – Le FFS concludono una partnership con la società di ticketing CTS Eventim SA. In questo modo le FFS diventano il maggiore offerente di biglietti per eventi dell'intera Svizzera.

31 gennaio – Le FFS e la Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) stilano per la prima volta il bilancio del nuovo sistema bonus/malus introdotto nel 2006 per la S-Bahn di Zurigo. Nel 2006 le FFS hanno mancato gli obiettivi concordati in merito alla puntualità e al servizio di informazione clienti in caso di perturbazione e devono quindi farsi carico di un malus pari a CHF 1,75 mio.

Febbraio

1° febbraio – FFS Cargo comunica che le prestazioni di trasporto per il 2006 hanno raggiunto valori record. Con un totale di 12,34 mia di tonnellate-chilometro nette, Cargo ha fatto registrare un incremento del 7,5 per cento rispetto all'anno precedente.

21 febbraio – FFS Traffico viaggiatori rileva da FFS Cargo le sedi di servizio di Bellinzona e Bienne. Molte delle sedi di servizio verranno ampliate. A Rorschach e Weinfelden l'attività di manutenzione verrà sospesa a fine 2007; in futuro questo tipo di operazioni verrà eseguito a Oberwinterthur. Per la sede di Oberwinterthur le FFS esaminano l'opzione di una joint venture con Stadler Rail.

28 febbraio – Il 49enne Alain Barbey viene nominato nuovo CEO della Cisalpino SA. Barbey raccoglie l'eredità di Lucio Gastaldi, alla guida dell'azienda sin dal 1997.

Marzo

2 marzo – Le FFS e la Deutsche Bahn (DB) suggellano a Zurigo la loro prima partnership tra stazioni. In futuro le stazioni centrali di Zurigo e Berlino lavoreranno in stretta collaborazione e intratterranno un intenso e fattivo scambio di esperienze.

18 marzo – Il nuovo sistema europeo di protezione dei treni ETCS controlla per la prima volta 24 ore su 24 il traffico ferroviario sulla nuova tratta Mattstetten–Rothrist. L'applicazione del nuovo sistema a pieno regime, con un traffico giornaliero di 250 treni viaggiatori e merci, si svolge senza problemi.

Aprile

3 aprile – Il Consiglio d'amministrazione delle FFS nomina il 45enne Markus Jordi, originario di Soletta, nuovo Responsabile del personale e Membro della Direzione aziendale. Jordi subentra a Hannes Wittwer.

4 aprile – Alla conferenza di presentazione del bilancio, le FFS annunciano che nell'esercizio 2006 il Gruppo ha realizzato un utile di CHF 259,4 mio. Le prestazioni di trasporto hanno raggiunto nuovi valori record sia nel traffico viaggiatori che in quello merci. Mentre il traffico viaggiatori ha fatto registrare un utile di CHF 246,2 mio, le prestazioni di FFS Cargo hanno pesato sul risultato con una perdita di CHF 29,6 mio. Ancora una volta la Cassa pensioni FFS ha gravato sul bilancio dell'esercizio, andando ad intaccare il capitale proprio delle FFS per CHF 3 mia.

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | Rapporto del Gruppo |
| 14 | Strategia/Ragg. degli obiettivi |
| 16 | Poteri pubblici |
| 18 | I desideri dei clienti |
| 20 | Ambiente |
| 22 | Personale/Ambito sociale |
| 28 | Sicurezza |
| 31 | Management dei rischi |
| 32 | Informatica |
| 34 | Cassa pensioni |
| 36 | Traffico viaggiatori |
| 46 | Traffico merci |
| 56 | Infrastruttura |
| 66 | Immobili |
| 76 | Corporate Governance |
| 87 | Cronaca |
| 91 | Rapporto finanziario |

Maggio

21 maggio – Le FFS inaugurano il primo «InfoPoint» nella stazione centrale di Zurigo. Situato al centro dell'atrio trasversale, l'imponente impianto è a completa disposizione dei viaggiatori che desiderano informazioni sul traffico ferroviario e spesso serve anche come primo ufficio di riferimento per i clienti che non sono pratici del luogo.

29 maggio – Il Consiglio d'amministrazione delle FFS vara l'avampoprogetto per la costruzione della linea ferroviaria che collega Mendrisio a Varese (I) nel traffico transfrontaliero con l'Italia. L'investimento che riguarda la sezione svizzera della tratta (6,5 km) ammonta a CHF 137 mio. A partire dal 2011 questa nuova linea consentirà un potenziamento del traffico regionale nel triangolo Lugano–Como–Varese e assicurerà il collegamento diretto del Ticino con l'aeroporto di Milano Malpensa.

30 maggio – In un incontro al vertice tenutosi a Ginevra, le FFS e la francese SNCF concordano un'ulteriore intensificazione della cooperazione sia nel traffico viaggiatori che in quello merci. FFS Cargo e FRET SNCF collaboreranno alla produzione transfrontaliera tra Mulhouse (F) e Buchs SG. Le FFS forniranno un'ulteriore composizione TGV per la società congiunta TGV Lyria.

31 maggio – EURO 2008 SA, la Confederazione e le FFS presentano il concetto di trasporto per il campionato europeo di calcio che si disputerà in Svizzera e in Austria. Per la prima volta, per una manifestazione di questa portata viene proposto un biglietto che comprende sia l'ingresso allo stadio che il viaggio in treno.

Giugno

10 giugno – TGV Lyria inaugura la nuova tratta Zurigo–Basilea–Parigi via Strasburgo. In questo modo la durata del viaggio da e per Parigi si riduce di circa 90 minuti. Allo stesso tempo le FFS festeggiano con la popolazione il centenario dell'edificio storico della stazione di Basilea.

24 giugno – Per presenziare all'appuntamento della Festa federale di ginnastica a Frauenfeld, oltre 50000 atleti (cioè il 90 per cento dei partecipanti) scelgono il treno. Vengono organizzati complessivamente 400 treni speciali.

28 giugno – In occasione del 125° anniversario della ferrovia del San Gottardo, il CEO delle FFS Andreas Meyer inaugura insieme ai rappresentanti del governo dei Cantoni Uri e Ticino il Sentiero Gottardo che unisce Erstfeld e Biasca.

Luglio

2 luglio – Le FFS fondano con otto delle principali ferrovie partner europee l'alleanza Railteam. Scopo di questa collaborazione è una standardizzazione dell'offerta e un ampliamento del servizio nel traffico ad alta velocità sulle ferrovie europee.

2 luglio – Le FFS decidono di creare un proprio centro di competenza per la manutenzione dei treni articolati «Flirt» e «GTW» nella sede di Oberwinterthur. Questa soluzione interna ha ricevuto maggiori consensi rispetto ad una possibile collaborazione con Stadler Rail, anch'essa presa in esame come eventuale variante.

3 luglio – Il Sorvegliante dei prezzi federale approva gli aumenti tariffari nei trasporti pubblici al 9 dicembre 2007. Alla tariffa normale può quindi essere applicato un aumento medio del 3,1 per cento. Le FFS e il Sorvegliante dei prezzi concordano di rinunciare ad applicare i previsti supplementi sulla distanza per le tratte ad alta richiesta.

29 luglio – Per la prima volta, sulla nuova tratta Mattstetten–Rothrist tra Berna e Olten viaggiano quotidianamente 180 treni ordinari con velocità massima di 200 km/h.

Agosto

10 agosto – Una serie di violenti temporali causa un abbassamento del terrapieno ferroviario tra Wünnewil e Flamatt FR. Il traffico ferroviario sulla tratta Berna–Friburgo rimane interrotto per due settimane e le opere di risanamento si configurano estremamente difficili. Per assicurare i collegamenti tra la Svizzera tedesca e romanda durante il blocco della tratta, le FFS mettono in atto un orario alternativo deviando il traffico sulla linea ai piedi meridionali del Giura. Allo stesso tempo, durante l'interruzione, tra Berna e Friburgo viaggiano complessivamente 3500 autobus.

13 agosto – Le FFS introducono in via sperimentale un servizio di ritiro e di consegna a domicilio per i clienti con bagaglio in Ticino e nella regione di Berna.

16 agosto – Il responsabile di FFS Cargo, Daniel Nordmann, rassegna le dimissioni dopo che nel traffico merci si è delineato un deficit di CHF 35,5 mio per il primo semestre 2007. Alla luce degli ultimi risultati, spiega Nordmann per motivare la sua decisione, gli mancherebbe la credibilità necessaria per affrontare le sfide come sempre molto impegnative di FFS Cargo. Il suo vice Nicolas Perrin assume da subito la direzione ad interim di FFS Cargo.

23 agosto – Le FFS trasportano ad Aarau 130000 visitatori della Festa federale della lotta svizzera. Per l'occasione circolano complessivamente 67 treni speciali.

30 agosto – Le FFS fanno segnare nel primo semestre 2007 un risultato consolidato di CHF 92,3 mio, 32,9 mio in più rispetto all'anno precedente. Le prestazioni e i ricavi da traffico sono nuovamente aumentati rispetto all'esercizio precedente.

Settembre

9 settembre – In varie manifestazioni pubbliche ad Erstfeld e Biasca, 50 000 visitatori festeggiano l'anniversario ufficiale per i 125 anni della ferrovia del San Gottardo.

15 settembre – Con i NEAT-Express, per la prima volta treni viaggiatori commerciali delle FFS percorrono la galleria di base del Lötschberg tra Visp VS e Spiez BE. I treni effettuano due viaggi al giorno.

20 settembre – Il CEO delle FFS Andreas Meyer festeggia insieme ai rappresentanti delle autorità della Città e del Cantone di Zurigo il colpo di vanga per i lavori di costruzione del nuovo passante di Zurigo. La nuova linea Altstetten–Zurigo HB–Oerlikon, che farà capo alla nuova stazione sotterranea nella Löwenstrasse, consentirà a partire dal 2013 una sensibile espansione dell'offerta sull'intera rete ferroviaria delle FFS.

Ottobre

13 ottobre – A Zurigo, il consigliere federale Samuel Schmid e il direttore del torneo per la Svizzera Christian Mutschler battezzano la locomotiva «UEFA Euro 2008™» insieme ai responsabili delle ferrovie di FFS e ÖBB. Svizzera e Austria organizzano congiuntamente il campionato europeo di calcio 2008.

24 ottobre – Il responsabile delle finanze FFS Claude Alain Dulex rassegna le sue dimissioni con effetto a fine ottobre 2008.

Novembre

8 novembre – In occasione della Giornata nazionale delle ragazze, oltre 1200 ragazze e giovani donne accompagnano i genitori sul posto di lavoro alle FFS.

21 novembre – Durante una conferenza stampa per l'imminente cambiamento d'orario, le FFS rendono noto che gli investimenti annui in materiale rotabile per il traffico viaggiatori superano i CHF 500 mio. Inoltre, le FFS istituiscono per la prima volta un numero gratuito (0800 401 401) per raccogliere le reazioni dei clienti.

29 novembre – Le FFS danno il via all'aggiornamento del software per i 1100 distributori automatici di biglietti con schermo tattile. I dispositivi risulteranno così più semplici da usare e saranno in grado di gestire un assortimento più ampio di biglietti.

29 novembre – Una collisione laterale fra un treno merci e una vettura della S-Bahn a Winterthur si conclude senza gravi conseguenze. Non si registrano feriti e l'esercizio ferroviario subisce solo lievi ripercussioni. La composizione della S-Bahn riporta invece gravi danni materiali.

Dicembre

6 dicembre – La ditta Alstom si ritira dalla joint venture prevista per l'esercizio dello stabilimento industriale di Bienne. Per il momento FFS Cargo proseguirà da sola nella gestione dello stabilimento, che conta 150 collaboratori.

9 dicembre – Il cambiamento d'orario con l'integrazione della nuova galleria di base del Lötschberg nell'esercizio ordinario prende il via senza problemi degni di nota. Con il nuovo orario i tempi di percorrenza da e per il Vallese si abbreviano di circa un'ora. Per i viaggiatori in partenza da Basilea e Berna, il viaggio fino a Milano si accorcia di circa 30 minuti. Il nodo completo di Interlaken riduce di un quarto d'ora la durata del viaggio per la regione della Jungfrau. Nelle fasce orarie dei pendolari, sulle tratte principali Zurigo–Berna, Zurigo–Basilea e Ginevra–Losanna viaggiano diversi treni supplementari. Con l'entrata in funzione del terzo ampliamento parziale, l'offerta della S-Bahn di Zurigo migliora ulteriormente.

12 dicembre – Il Consiglio d'amministrazione conferma il 48enne di Sciaffusa Nicolas Perrin alla direzione di FFS Cargo.

14 dicembre – Le FFS e le parti sociali arrivano ad un accordo nelle trattative salariali decretando un aumento totale dei salari del 2,8 per cento.

Rapporto finanziario.

Rapporto del Gruppo FFS

Rapporto finanziario sulla gestione 92

Il Gruppo FFS chiude l'esercizio 2007 con un utile di CHF 80,4 mio. Il risultato annuo è stato influenzato molto negativamente dalla situazione di FFS Cargo.

Conto economico del Gruppo 101

Bilancio del Gruppo 102

Conto del Gruppo per il flusso monetario 104

Certificazione del capitale proprio 105

Allegato al conto del Gruppo 106

Note sul conto del Gruppo 110

Informazione sui segmenti: 126

Traffico viaggiatori, Traffico merci,
Infrastruttura, Immobili, Settori centrali

Elenco delle partecipazioni 132

Rapporto dei revisori del Gruppo 134

FFS SA

Conto economico 135

Bilancio 136

Allegato al conto annuale 138

Proposta del Consiglio d'amministrazione concernente l'utilizzo dell'utile di bilancio 146

Rapporto dell'ufficio di revisione 147

Rapporto finanziario sulla gestione.

Il Gruppo FFS, ad eccezione di FFS Cargo, ha chiuso l'esercizio 2007 in positivo. La maggiore offerta nazionale e internazionale nonché la buona situazione congiunturale in Svizzera e in Europa hanno generato una notevole crescita dei ricavi da traffico. I concetti «RailCity» e «Stazione e altro» hanno beneficiato dell'elevata propensione al consumo.

L'utile del Gruppo ammonta a CHF 80,4 mio. Il risultato rispetto all'esercizio precedente è diminuito di CHF 179,0 mio. Sul risultato dell'anno precedente hanno influito positivamente lo scioglimento di accantonamenti non più vincolati per ristrutturazioni, risanamenti del parco veicoli e rischi aziendali e processuali nonché fondi imposte e tasse pari a CHF 131,0 mio. A fronte di tale situazione, nell'esercizio di riferimento FFS Cargo ha registrato una nuova contrazione nonostante l'aumento dei ricavi da traffico. Il risultato annuo prima dei provvedimenti da ristrutturazione ammonta a CHF -87,9 mio. I provvedimenti di ristrutturazione decisi nei settori Traffico e Manutenzione e nel settore amministrativo hanno concorso alla costituzione di accantonamenti per ristrutturazioni e rettifiche di valore su immobilizzazioni materiali per un totale di CHF 102,5 mio. Tali interventi hanno gravato sul risultato del Gruppo per un importo complessivo di CHF 96,0 mio.

Ecco come figura il risultato consolidato per segmenti:

Risultato consolidato per segmenti

| Mio di CHF | 2007 | 2006 | Variazione |
|---------------------------|-------------|--------------|---------------|
| Traffico viaggiatori | 193,0 | 193,7 | -0,7 |
| Traffico merci | -190,4 | -37,3 | -153,1 |
| Infrastruttura | 32,2 | 91,8 | -59,6 |
| Immobili | 32,6 | 27,8 | 4,8 |
| Settori centrali | 10,2 | -20,5 | 30,7 |
| Eliminazioni Intercompany | 2,9 | 4,0 | -1,1 |
| Utile del Gruppo | 80,4 | 259,4 | -179,0 |

Il segmento Traffico viaggiatori ha conseguito un risultato annuo pari a CHF 193,0 mio e in termini operativi ha raggiunto il risultato registrato lo scorso anno. Alcuni fattori eccezionali avevano influito in modo molto positivo sul risultato dell'anno precedente. L'aumento del risultato è riconducibile, in particolare, al netto incremento dei ricavi da traffico, al ridotto fabbisogno di manutenzione per il materiale rotabile grazie al mite inverno 2006/2007 e al miglioramento dell'efficienza in seno all'azienda.

Il segmento Traffico merci ha aumentato nel 2007 il ricavo da traffico di CHF 56,7 mio. La crescita è stata generata prevalentemente all'estero. Inoltre sono state erogate prestazioni supplementari (prestazioni di piattaforma, tasse di sosta dei carri, tasse di consegna e prestazioni speciali). Dal momento che le prestazioni supplementari nel traffico non sono state generate con risorse proprie, è stato necessario acquistarle prevalentemente all'esterno; ciò ha comportato un netto aumento delle spese per prestazioni d'esercizio. Nel 2007, il mercato europeo del trasporto di merci su rotaia ha acquistato un notevole dinamismo rispetto all'esercizio precedente e ha aumentato ulteriormente la pressione concorrenziale. In Svizzera, la competizione è aumentata soprattutto nel traffico a carri completi e nella manutenzione di veicoli ferroviari.

Il segmento Infrastruttura ha tratto profitto dall'espansione dell'offerta dell'infrastruttura ferroviaria e, conseguentemente, dall'incremento del traffico. 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. Il settore energetico ha beneficiato delle buone condizioni atmosferiche e degli elevati affluenti nei laghi artificiali, oltre che di un'ottimale gestione dei laghi con adeguamenti della produzione propria agli afflussi e ai prezzi di mercato.

Il segmento Immobili ha aumentato i ricavi locativi grazie ai fatturati del commercio al dettaglio sopra la media nelle stazioni RailCity e nelle stazioni del concetto «Stazione e altro». Inoltre, la vendita di immobili e terreni ha rispettato le previsioni.

Nei Settori centrali sono stati integrati con successo i settori informatici divisionali di FFS Traffico viaggiatori e di FFS Infrastruttura. Le maggiori spese IT sono state compensate in gran parte da risparmi mirati sui costi.

Valori principali del conto economico

| Mio di CHF | 2007 | 2006 | Variazione |
|------------------------------|-------------|--------------|---------------|
| Ricavo d'esercizio | 7 673,9 | 7 269,0 | 404,9 |
| Spese d'esercizio | -7 447,9 | -6 925,2 | -522,7 |
| Risultato d'esercizio/EBIT | 226,0 | 343,8 | -117,8 |
| Utile al lordo delle imposte | 90,6 | 262,9 | -172,3 |
| Utile del Gruppo | 80,4 | 259,4 | -179,0 |

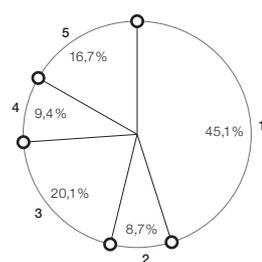
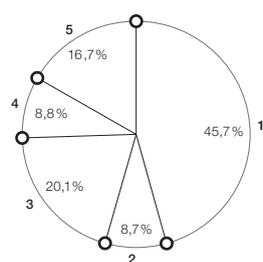
Ricavo d'esercizio.

Rispetto all'esercizio precedente, il ricavo d'esercizio è cresciuto di CHF 404,9 mio, attestandosi a CHF 7673,9 mio. L'aumento è legato prevalentemente all'incremento dei ricavi da traffico pari a CHF 224,5 mio, al miglioramento delle prestazioni dei poteri pubblici nella misura di CHF 110,4 mio, alle maggiori plusvalenze dalla vendita di attivo fisso (CHF +55,0 mio) e alla crescita dei ricavi locativi.

Struttura del ricavo d'esercizio

2007

2006



- 1 Ricavi da traffico
- 2 Indennizzi
- 3 Altri ricavi
- 4 Prestazioni proprie
- 5 Contributi federali per l'infrastruttura

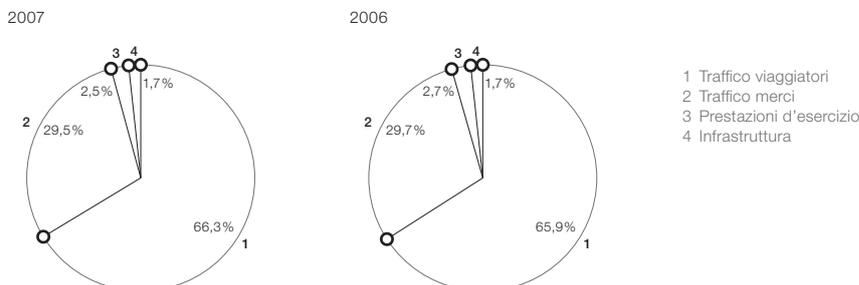
Andamento dei ricavi da traffico

| Mio di CHF | 2007 | 2006 | Variazione |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|
| Traffico viaggiatori | 2 321,0 | 2 159,7 | 161,3 |
| Traffico merci | 1 033,9 | 972,7 | 61,2 |
| Prestazioni d'esercizio | 87,7 | 89,2 | -1,5 |
| Infrastruttura | 60,7 | 57,2 | 3,5 |
| Ricavi da traffico | 3 503,3 | 3 278,8 | 224,5 |

I ricavi da traffico consolidati nell'esercizio in esame sono aumentati del 6,8 per cento. Il traffico viaggiatori ha registrato con il 7,5 per cento la maggiore crescita percentuale. Anche nel traffico merci è stato generato un incremento dei proventi pari al 6,3 per cento.

Rispetto all'esercizio precedente la composizione dei ricavi da traffico suddivisi per tipi di traffico presenta solo variazioni irrilevanti. La percentuale dei ricavi generati dal traffico viaggiatori è aumentata leggermente ancora una volta passando a 66,3 punti (esercizio precedente: 65,9 per cento).

Struttura dei ricavi da traffico



Ricavo del traffico viaggiatori. Nell'esercizio in esame, il ricavo del traffico viaggiatori è aumentato di CHF 161,3 mio. L'incremento delle vendite dei titoli di trasporto è rimasto stabile a un livello elevato per tutto l'anno. Il numero di abbonamenti generali è aumentato dell'8,8 per cento e gli abbonamenti metà prezzo del 3,5 per cento. Il traffico a lunga percorrenza ha registrato incrementi sostanziali, in particolare le linee nel rettangolo Berna–Basilea–Zurigo–Lucerna e la linea Ginevra–Romanshorn. Il traffico internazionale ha conseguito ricavi supplementari grazie all'apertura della terza linea Lyria (Svizzera–Parigi) e al prolungamento della linea Cisalpino per Trieste. Nel traffico regionale, soprattutto la regione di Zurigo ha segnato un andamento eccezionale; inoltre, Turbo AG, SBB GmbH e RegionAlps hanno gestito nuove linee nel traffico regionale.

Ricavo del traffico merci. Il traffico merci ha registrato un incremento soprattutto all'estero nel traffico combinato e con gli spedizionieri. In Svizzera, a trarre vantaggio dalla buona situazione congiunturale è stato, fra l'altro, il traffico di cantiere. Al contrario, altri settori come i trasporti di sale antigelo hanno subito una flessione a causa delle miti temperature invernali.

Ricavo da prestazioni d'esercizio. I ricavi da prestazioni d'esercizio, che includono tra l'altro servizi di macchinista, manovra e distribuzione oltre all'accompagnamento dei treni e alla polizia ferroviaria, restano praticamente al livello dell'esercizio precedente.

Ricavo da utilizzo di infrastrutture. La domanda di tracce da parte di terzi per il traffico merci (libero accesso) è aumentata anche nel 2007.

Prestazioni dei poteri pubblici.

Nell'anno in esame, le prestazioni dei poteri pubblici registrate nel conto economico sono cresciute di CHF 110,4 mio, attestandosi a CHF 1953,1 mio. La netta variazione deriva sia dall'aumento dei contributi federali per l'infrastruttura basati sulla nuova Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione per gli anni 2007-2010, sia dall'incremento degli indennizzi per il traffico regionale.

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

| Mio di CHF | 2007 | 2006 | Variazione |
|---|----------------|----------------|--------------|
| Indennizzi traffico viaggiatori regionale | | | |
| Confederazione | 348,7 | 337,0 | 11,7 |
| Cantoni | 204,7 | 187,3 | 17,4 |
| Contributi di terzi | 38,4 | 27,8 | 10,5 |
| Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale | 591,8 | 552,1 | 39,7 |
| Sovvenzioni a FFS Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci | | | |
| per traffico combinato | 46,8 | 46,8 | 0,0 |
| per altro traffico merci | 18,4 | 18,6 | -0,2 |
| Totale Sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario | 65,2 | 65,4 | -0,2 |
| Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato | 11,7 | 13,8 | -2,1 |
| Totale Indennizzi | 668,7 | 631,3 | 37,4 |
| Ammortamento per l'infrastruttura | 838,9 | 855,5 | -16,6 |
| Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura | 445,5 | 355,9 | 89,6 |
| Contributi federali per l'infrastruttura | 1 284,4 | 1 211,4 | 73,0 |
| Totale Prestazioni dei poteri pubblici nel conto economico | 1 953,1 | 1 842,7 | 110,4 |

Le prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato concorrono alla formazione del ricavo d'esercizio con una quota invariata del 25,5 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Per il mantenimento del valore e l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, i prestiti imputati in bilancio per gli investimenti infrastrutturali e i grandi progetti ferroviari sono aumentati di CHF 230,5 mio.

Indennizzi.

Per le prestazioni senza copertura finanziaria richieste dai poteri pubblici le FFS vengono risarcite con indennizzi. Nell'esercizio in esame, gli indennizzi sono cresciuti del 6,0 per cento.

Andamento in dettaglio:

Indennizzi traffico viaggiatori regionale. Rispetto all'esercizio precedente, gli indennizzi per il traffico viaggiatori regionale sono aumentati di CHF 39,7 mio, giungendo a CHF 591,8 mio. Tale importo include CHF 25,2 mio a titolo di indennizzi versati a Infrastruttura nel traffico regionale presso società affiliate. Con l'aumento degli indennizzi per il traffico sono stati compensati gli incrementi dei costi del terzo ampliamento parziale nella S-Bahn di Zurigo e la gestione di altre linee di nuovo materiale rotabile (composizioni automotrici a due piani e FLIRT).

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 prezzi di tracce d'orario erogate a FFS Infrastruttura pari a CHF 65,2 mio si sono praticamente attestate ai livelli dell'anno precedente (CHF -0,2 mio). Le sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario non vanno solo a beneficio di FFS Cargo, ma anche di altre imprese di trasporto ferroviario (ITF) che acquistano prestazioni da FFS Infrastruttura. Circa il 30 per cento delle sovvenzioni accordate per i prezzi delle tracce d'orario spetta ad altre ITF.

Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato. Gli indennizzi diretti a FFS Cargo per il traffico combinato sono stati leggermente inferiori a causa del continuo taglio delle sovvenzioni.

Contributi federali per l'infrastruttura.

Nel quadro di un servizio di base, la Confederazione ha dato incarico alle FFS di mantenere in buono stato l'attuale infrastruttura ferroviaria, di gestirla e di potenziarla. A tale scopo le FFS ricevono un risarcimento dalla Confederazione.

Il contributo per l'esercizio è aumentato, come programmato, rispetto all'esercizio precedente di CHF 89,6 mio. Il contributo per gli ammortamenti corrisponde agli ammortamenti effettivi e agli investimenti non attivabili (INA) per l'infrastruttura ferroviaria. Il contributo dell'ammortamento registrato nel conto economico è stato inferiore di CHF 30,8 mio rispetto al limite di spesa concordato e di CHF 16,6 mio rispetto all'esercizio precedente.

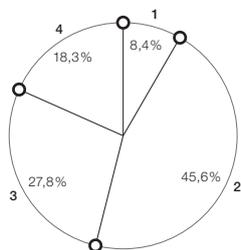
Spese d'esercizio.

Le spese d'esercizio nell'anno in esame sono aumentate di CHF 522,7 mio, ovvero del 7,5 percento, attestandosi a CHF 7447,9 mio, di cui CHF 96,0 mio destinati a interventi di ristrutturazione in seno a FFS Cargo.

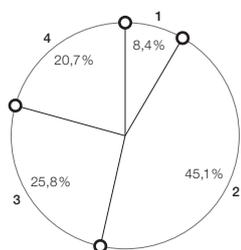
Nonostante un nuovo leggero calo dell'organico di 495 dipendenti impiegati a tempo pieno, le spese per il personale sono aumentate sensibilmente (CHF +272,9 mio). Tale aumento risulta dai provvedimenti salariali 2007 (aumenti degli stipendi, aumento dell'orario lavorativo settimanale da 40 a 41 ore e modifica delle indennità), dal cambio del primato nella Cassa pensioni FFS, dal cambiamento della Cassa pensioni della Zentralbahn AG e dall'aumento di personale temporaneo a causa del sottorganico e dal pagamento di un premio unico per l'esercizio 2007. Ulteriori CHF 65,5 mio sono dovuti alla formazione di accantonamenti per ristrutturazione relativi a FFS Cargo. L'incremento delle altre spese d'esercizio risulta dall'elevata intensificazione del traffico, che ha provocato un'impennata delle spese per prestazioni d'esercizio. Un aumento significativo si è registrato nel traffico merci a causa dell'acquisto di prestazioni esterne e nel traffico viaggiatori con la gestione della nuova linea Lyria III.

Valori principali delle spese d'esercizio

2007



2006



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

Bilancio.

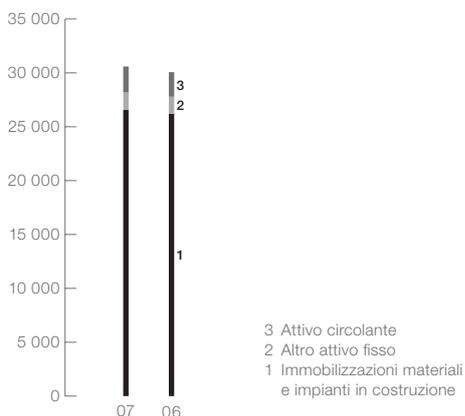
Valori principali del bilancio

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 | Variazione |
|---|-----------------|-----------------|--------------|
| Attivo circolante | 2 411,1 | 2 277,9 | 133,2 |
| di cui Liquidità | 586,1 | 702,3 | -116,2 |
| Attivo fisso | 28 181,6 | 27 790,0 | 391,6 |
| di cui Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione | 26 559,6 | 26 210,5 | 349,1 |
| Totale Attivi | 30 592,7 | 30 067,9 | 524,8 |
| Debiti finanziari | 15 616,2 | 13 873,9 | 1 742,3 |
| Altri debiti | 6 009,7 | 7 307,9 | -1 298,3 |
| Capitale proprio | 8 966,8 | 8 886,1 | 80,7 |
| Totale Passivi | 30 592,7 | 30 067,9 | 524,8 |

Il totale di bilancio è aumentato nell'anno in esame a seguito di investimenti in immobilizzazioni materiali e dell'incremento dell'attivo circolante di CHF 524,8 mio. Per il risanamento parziale della Cassa pensioni FFS sono stati accessi prestiti pari a CHF 1493,0 mio. Inoltre, direttamente presso la Cassa pensioni FFS è stato assunto un impegno giuridico di CHF 1200,0 mio e sono stati versati altri CHF 293,0 mio mediante l'accensione di un prestito bancario a titolo di pagamento diretto alla Cassa pensioni FFS. L'aumento residuo dei debiti bancari comprende il finanziamento di investimenti. La quota di capitale proprio è diminuita leggermente dal 29,6 al 29,3 per cento.

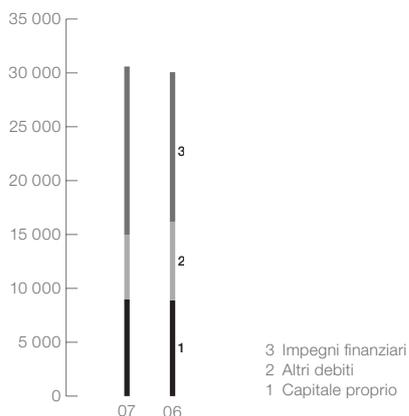
Attivi

Mio di CHF



Passivi

Mio di CHF



Conto del flusso monetario

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|--|---------------|---------------|
| Flusso monetario risultante da attività commerciale | 876,8 | 963,1 |
| Flusso monetario risultante da attività d'investimento | -1 306,6 | -1 464,6 |
| Flusso monetario risultante da attività di finanziamento | 312,9 | 355,4 |
| Totale flusso monetario | -116,9 | -146,1 |
| Variazione liquidità | -116,9 | -146,1 |

Dall'attività commerciale risulta un flusso monetario pari a CHF 876,8 mio (CHF -86,3 mio rispetto all'anno precedente). Nell'esercizio di riferimento, il flusso monetario è diminuito di CHF 158,0 mio. Il flusso di fondi complessivo ammonta a CHF 429,8 mio, importo coperto attraverso l'accensione di prestiti federali e di terzi per un ammontare di CHF 312,9 mio e un taglio di liquidità di CHF 116,9 mio.

Indebitamento netto

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|--|-----------------|-----------------|
| Debiti finanziari a breve termine | 105,1 | 136,4 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 5 775,0 | 5 427,6 |
| Altri debiti a lungo termine | 12 702,1 | 12 770,0 |
| <i>di cui verso terzi</i> | <i>220,8</i> | <i>224,3</i> |
| <i>di cui verso la Confederazione</i> | <i>8 456,2</i> | <i>8 225,8</i> |
| <i>di cui verso istituti di previdenza</i> | <i>1 200,0</i> | <i>0,0</i> |
| <i>di cui Passivi degli istituti di previdenza RPC 16</i> | <i>2 825,1</i> | <i>4 319,9</i> |
| <i>./. Ratei e risconti a lungo termine</i> | <i>-141,0</i> | <i>-140,1</i> |
| <i>./. Passivi degli istituti di previdenza RPC 16</i> | <i>-2 825,1</i> | <i>-4 319,9</i> |
| Totale debiti finanziari | 15 616,2 | 13 873,9 |
| <i>./. Liquidità e titoli</i> | <i>-1 179,3</i> | <i>-1 364,0</i> |
| Indebitamento netto | 14 436,9 | 12 509,9 |
| Incremento Indebitamento netto | 1 927,0 | 577,6 |
| Variazione dei debiti verso la Confederazione | 230,5 | 347,7 |
| Incremento Indebitamento netto senza Confederazione | 1 696,5 | 229,9 |

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato considerevolmente (CHF +1927,0 mio). Dedotta la variazione dei debiti verso la Confederazione pari a CHF 230,5 mio dai fondi reperiti per il finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura, si ha un aumento dell'indebitamento netto verso terzi di CHF 1696,5 mio, dovuto dall'accensione di prestiti pari a CHF 1493,0 mio per il risanamento parziale della Cassa pensioni FFS. L'ulteriore aumento dell'indebitamento netto di CHF 203,5 mio è destinato al finanziamento di materiale rotabile e ad altri investimenti commerciali.

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

| Mio di CHF | Nota | 2007 | 2006 |
|--|------|-----------------|-----------------|
| Ricavo d'esercizio | | | |
| Ricavi da traffico | 1 | 3 503,3 | 3 278,8 |
| Indennizzi | 2 | 668,7 | 631,3 |
| Ricavi locativi immobili | 3 | 327,0 | 317,4 |
| Ricavi complementari | 4 | 1 300,3 | 1 242,5 |
| Altri ricavi | 5 | 51,8 | 31,7 |
| Prestazioni proprie | 6 | 675,4 | 684,2 |
| Contributi federali per l'infrastruttura | 7 | 1 284,4 | 1 211,4 |
| Diminuzione del ricavo | 8 | -136,9 | -128,4 |
| Totale Ricavo d'esercizio | | 7 673,9 | 7 269,0 |
| Spese d'esercizio | | | |
| Spese per il materiale | 9 | -624,9 | -583,4 |
| Spese per il personale | 10 | -3 392,9 | -3 120,0 |
| Altre spese d'esercizio | 11 | -2 069,0 | -1 786,6 |
| Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali | 12 | -1 361,1 | -1 152,0 |
| Investimenti non attivabili | 13 | 0,0 | -283,2 |
| Totale Spese d'esercizio | | -7 447,9 | -6 925,2 |
| Risultato d'esercizio/ EBIT | | 226,0 | 343,8 |
| Ricavo finanziario | 14 | 97,5 | 85,9 |
| Oneri finanziari | 15 | -232,9 | -166,8 |
| Utile al lordo delle imposte | | 90,6 | 262,9 |
| Imposte | 16 | -8,6 | -0,5 |
| Quote di minoranza | | -1,6 | -3,0 |
| Utile del Gruppo | | 80,4 | 259,4 |

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

Bilancio del Gruppo FFS. Attivi.

| Mio di CHF | Nota | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|------|-----------------|-----------------|
| Attivo circolante | | | |
| Liquidità | 17 | 586,1 | 702,3 |
| Titoli | | 20,6 | 15,0 |
| Crediti da forniture e servizi | 18 | 680,4 | 661,5 |
| Altri crediti | 19 | 258,2 | 202,6 |
| Scorte di merci e lavori iniziati | 20 | 344,3 | 311,6 |
| Ratei e risconti attivi | | 521,5 | 385,0 |
| Totale Attivo circolante | | 2 411,1 | 2 277,9 |
| Attivo fisso | | | |
| Immobilizzazioni finanziarie | 21 | 1 275,2 | 1 310,1 |
| Immobilizzazioni materiali | 22 | 22 115,7 | 21 595,6 |
| Impianti in costruzione Immobilizzazioni materiali | 22 | 4 443,9 | 4 614,9 |
| Immobilizzazioni immateriali | 23 | 346,8 | 269,4 |
| Totale Attivo fisso | | 28 181,6 | 27 790,0 |
| Totale Attivi | | 30 592,7 | 30 067,9 |

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

Passivi.

| Mio di CHF | Nota | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|--|------|-----------------|-----------------|
| Capitale di terzi | | | |
| Debiti finanziari a breve termine | 24 | 105,1 | 136,4 |
| Debiti da forniture e servizi | 25 | 782,5 | 751,5 |
| Altri debiti a breve termine | 26 | 157,4 | 135,6 |
| Ratei e risconti passivi | 27 | 1 248,0 | 1 190,5 |
| Accantonamenti a breve termine | 28 | 460,9 | 355,7 |
| Totale Capitale di terzi a breve termine | | 2 753,9 | 2 569,6 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 29 | 5 775,0 | 5 427,6 |
| Altri debiti a lungo termine | 30 | 12 702,1 | 12 770,0 |
| Accantonamenti a lungo termine | 28 | 394,8 | 414,6 |
| Totale Capitale di terzi a lungo termine | | 18 872,0 | 18 612,2 |
| Totale Capitale di terzi | | 21 625,9 | 21 181,9 |
| Capitale proprio | | | |
| Capitale sociale | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Riserve di capitale | | 2 069,1 | 2 069,1 |
| Riserve da utili al lordo dell'utile del Gruppo | | -2 257,4 | -2 517,2 |
| Utile del Gruppo | | 80,4 | 259,4 |
| Capitale proprio escl. quote di minoranza | | 8 892,1 | 8 811,3 |
| Quote di minoranza | | 74,8 | 74,8 |
| Totale Capitale proprio | | 8 966,8 | 8 886,1 |
| Totale Passivi | | 30 592,7 | 30 067,9 |

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

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

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|--|-----------------|-----------------|
| Utile del Gruppo | 80,4 | 259,4 |
| Ammortamenti sull'attivo fisso | 1 349,7 | 1 152,0 |
| Perdite da riduzioni di valore | 11,4 | 0,0 |
| Proventi e spese da investimenti non attivabili | 20,0 | 204,4 |
| Riduzione ratei e risconti a lungo termine | -11,6 | -10,4 |
| Incremento accantonamenti | 84,7 | 29,0 |
| Altre spese/proventi senza impatto sui fondi | -17,3 | 6,2 |
| Utile da vendita di attivo fisso | -102,6 | -50,6 |
| Prestazioni proprie attivate su immobilizzazioni materiali | -371,8 | -395,0 |
| Utili percentuali dall'applicazione del metodo dell'equivalenza | -0,7 | -1,2 |
| Risultato quote di minoranza | 1,6 | 3,0 |
| Incremento titoli | -5,6 | -0,4 |
| Incremento crediti da forniture e servizi | -18,9 | -125,5 |
| Incremento/riduzione scorte di merci e lavori iniziati | -32,7 | 0,7 |
| Incremento altro attivo circolante | -163,7 | -18,9 |
| Riduzione/incremento debiti da forniture e servizi | -24,4 | 5,8 |
| Incremento/riduzione altri debiti a breve termine | 78,1 | -95,4 |
| Flusso monetario risultante da attività commerciale (cash flow operativo) | 876,8 | 963,1 |
| Pagamenti per la liquidazione di società consolidate | -0,8 | 0,0 |
| Riscossioni per la vendita di società consolidate | 0,0 | 0,5 |
| Pagamenti per investimenti in impianti in costruzione e immobilizzazioni materiali | -1 409,1 | -1 551,1 |
| Riscossioni per la dismissione di immobilizzazioni materiali | 192,3 | 86,2 |
| Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni finanziarie | -18,2 | -6,6 |
| Riscossioni per la dismissione di immobilizzazioni finanziarie | 8,3 | 13,1 |
| Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni immateriali | -79,9 | -6,9 |
| Riscossioni per la dismissione di immobilizzazioni immateriali | 0,8 | 0,0 |
| Flusso monetario risultante da attività d'investimento | -1 306,6 | -1 464,6 |
| Riscossioni per l'assunzione di un prestito | 0,0 | 150,0 |
| Rimborso di un prestito | -50,0 | -150,0 |
| Assunzione/rimborsi di debiti finanziari a breve termine | 31,7 | -20,2 |
| Assunzione di debiti finanziari a lungo termine | 414,2 | 3,7 |
| Rimborsi/assunzione di altri debiti a lungo termine | -82,1 | 373,2 |
| Pagamento di dividendi agli azionisti di minoranza | -0,8 | -1,3 |
| Flusso monetario risultante da attività di finanziamento | 312,9 | 355,4 |
| Totale flusso monetario | -116,9 | -146,1 |
| Liquidità al 1° gennaio | 702,3 | 847,8 |
| Differenza derivante dalle conversioni valutarie | 0,7 | 0,5 |
| Liquidità al 31 dicembre | 586,1 | 702,3 |
| Variazione liquidità | -116,9 | -146,1 |

Certificazione del capitale proprio del Gruppo FFS.

| | 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 |
|---|------------------|-----------------------------|------------------|--|---------------------------------|--------------------|---------------------------------|
| Mio di CHF | | | | | | | |
| Capitale proprio all'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 |
| Utile 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 |
| Variazione area di consolidamento | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,9 | -0,9 |
| Dividendi | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,8 | -0,8 |
| Utile del Gruppo | 0,0 | 0,0 | 80,4 | 0,0 | 80,4 | 1,6 | 82,0 |
| Differenze di conversione valutaria | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | 0,0 | 0,4 |
| Capitale proprio al 31. 12. 2007 | 9 000,0 | 2 069,1 | -2 179,5 | 2,5 | 8 892,1 | 74,8 | 8 966,8 |

Il capitale sociale è suddiviso in 180 mio di azioni nominative dal valore nominale di CHF 50 cadauna ed è completamente liberato.

Allegato al Conto del Gruppo 2007. 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 d'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 e la FFS SA, la gestione di questa partecipazione appartiene direttamente alla Confederazione, per cui non è possibile applicare il criterio della gestione unica all'interno del Gruppo FFS.

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

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

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 ricavi 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 | |
|-----|-------------|------|------------------------------|------------|
| | 2007 | 2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
| EUR | 1,65 | 1,58 | 1,66 | 1,61 |
| GBP | 2,39 | 2,31 | 2,25 | 2,35 |

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

Criteri di valutazione del conto del Gruppo.

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

Attivo circolante. La voce *Liquidità* comprende le giacenze di cassa, i depositi postali e bancari e gli investimenti finanziari realizzabili a breve termine.

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 in base all'età e allo stato di esecuzione.

Le *scorte di merci e i lavori iniziati*, destinati in gran parte ad 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, a seconda dell'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 ricavo 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. Le imposte latenti attive su differenze temporalmente limitate e su perdite pregresse vengono iscritte a bilancio solo se è altamente probabile che potranno essere realizzate con utili fiscali futuri.

La valutazione delle *immobilizzazioni materiali* si basa sui costi di acquisizione o di produzione, dopo detrazione degli ammortamenti necessari. L'ammortamento avviene secondo il metodo lineare, sull'intero periodo di utilizzo previsto per gli elementi in questione. La durata prevista 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 | |
| - Piccoli apparecchi, reti | 2-8 |
| - Impianti di telecomunicazione, impianti di radiotrasmissione ecc. | 10-20 |
| Veicoli | |
| - Locomotive e veicoli motori | 25-30 |
| - Carrozze viaggiatori | 20-30 |
| - Carri merci e veicoli di servizio | 20-33 |
| - Piccoli veicoli motori | 20-30 |
| - Veicoli stradali e altri | 7-20 |
| Tecnica ferroviaria | 15-33 |
| Urbanizzazione, impianti di approvvigionamento e smaltimento | 15-30 |
| Costruzioni di tecnica idrica | |
| - Condotte in pressione, captazione delle acque/dissabbiatori | 40-50 |
| - Altre costruzioni di tecnica idrica | 70-80 |
| Edifici | |
| - Edifici residenziali, amministrativi, commerciali e ad uso ufficio | 55-75 |
| - Altri edifici | 40-60 |

Gli interessi passivi per beni patrimoniali in settori che danno diritto all'indennità vengono iscritti all'attivo se, per la costruzione e la messa in funzione del bene, è necessario un arco di tempo notevole. L'attivazione degli interessi viene effettuata al massimo sul valore medio dell'immobilizzazione al tasso medio del capitale di terzi a tal fine impiegato.

I contratti di leasing, che da un punto di vista economico corrispondono a operazioni di acquisto (financial lease), sono iscritti all'attivo nel 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.

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

Gli *Impianti in costruzione* comprendono i costi del progetto attivabili accumulati relativi alle immobilizzazioni materiali. 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 la norma 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. Non esistono immobilizzazioni immateriali elaborate in proprio. 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 al 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 la norma 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 e la FFS Cargo SA – ad eccezione dei cosiddetti immobili non necessari ai fini aziendali – sono esonerate dalle imposte. Esse tengono

conto di tutti i fattori che hanno delle ripercussioni sulle imposte sul ricavo, 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.

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.

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 (p. 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 so-

cietà vorrà o dovrà contribuire al finanziamento (p. es. tramite contributi di risanamento).

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

Strumenti finanziari derivati. Nel settore finanziario le FFS hanno adottato una strategia che mira alla riduzione del rischio. Per questo gli strumenti finanziari derivati sono impiegati solo al fine di garantire le attività di base. 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. La valutazione viene effettuata analogamente all'attività base oggetto di copertura.

Impegni e crediti eventuali. Tra gli impegni e i crediti eventuali sono iscritti al valore nominale tutte le fidejussioni, gli obblighi e i crediti di garanzia, gli attivi costituiti in pegno e altri impegni e crediti aventi carattere di eventualità.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio. Gli impegni a lungo termine comprendono tutti gli impegni assunti che scadono dopo un anno dalla data di chiusura del bilancio o che non possono essere disdetti entro un anno. Essi vengono iscritti al valore nominale.

Note sul conto del Gruppo.

0 Note di carattere generale

A far data dal 1° gennaio 2007 sono entrate in vigore le Swiss GAAP RPC rivedute. Pertanto si sono resi necessari vari adeguamenti nel rapporto finanziario. Gli adeguamenti riguardano classificazioni e denominazioni. L'esercizio precedente è stato adeguato di conseguenza.

Le Swiss GAAP RPC rivedute non hanno ripercussioni sulle valutazioni e sul risultato consolidato.

Inoltre, le nuove Swiss GAAP RPC impongono altri obblighi di informazione, inseriti nei rispettivi paragrafi delle note.

0.1 Variazioni nell'area di consolidamento

Dal 1° gennaio 2007 l'area delle partecipazioni totalmente consolidate ha subito le seguenti modifiche:

Liquidazione: RailLink AG in liq., Berna (marzo 2007)

0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio

Plusvalenze e minusvalenze da vendita di attivo fisso

Le plusvalenze e minusvalenze da vendita di attivo fisso vengono iscritte nei ricavi complementari o nelle altre spese d'esercizio. L'esercizio precedente è stato adeguato di conseguenza.

Impianti in costruzione

La procedura di iscrizione a bilancio degli impianti in costruzione 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 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 delle rettifiche di valore sugli impianti in costruzione secondo lo stesso metodo.

A causa della variazione nell'iscrizione a bilancio, le posizioni dell'esercizio precedente «Investimenti non attivabili» e «Variazioni rettifiche di valore su impianti in costruzione» non sono confrontabili con i dati attuali. Non è prevista una riesposizione dei dati dell'esercizio precedente a causa del rapporto costo/beneficio non accettabile.

1 Ricavi da traffico

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---------------------------|----------------|----------------|
| Traffico viaggiatori | 2 321,0 | 2 159,7 |
| Traffico merci | 1 033,9 | 972,7 |
| Prestazioni d'esercizio | 87,7 | 89,2 |
| Infrastruttura | 60,7 | 57,2 |
| Ricavi da traffico | 3 503,3 | 3 278,8 |

Nell'esercizio di riferimento, i ricavi da traffico sono aumentati di CHF 224,5 mio, ovvero del 6,8 per cento.

Il ricavo del traffico viaggiatori è aumentato grazie alla maggiore offerta nel traffico a lunga percorrenza e ai traffici transfrontalieri (Lyria III e Cisalpino), oltre che all'espansione dell'offerta nel traffico regionale per un valore di CHF 161,3 mio, ovvero del 7,5 per cento.

I ricavi da traffico merci sono aumentati soprattutto a seguito dell'incremento del traffico all'estero e della contabilizzazione delle prestazioni supplementari del 6,3 per cento. Con l'ingresso di offerenti esterni nel mercato del traffico a carri completi si è inasprita la concorrenza in Svizzera.

I ricavi derivanti dalle prestazioni d'esercizio hanno registrato un leggero calo rispetto all'anno precedente (CHF -1,5 mio).

L'aumento dei carichi e del traffico con terzi nel traffico viaggiatori soprattutto per corse di prova nella galleria di base del Lötschberg e nel traffico di transito merci hanno generato un aumento dei ricavi da prestazioni per infrastrutture.

2 Indennizzi

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|--------------|--------------|
| Indennizzi traffico viaggiatori regionale | | |
| Confederazione | 348,7 | 337,0 |
| Cantoni | 204,7 | 187,3 |
| Contributi di terzi | 38,4 | 27,8 |
| Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale | 591,8 | 552,1 |
| Sovvenzioni a FFS Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci | | |
| per traffico combinato | 46,8 | 46,8 |
| per altro traffico merci | 18,4 | 18,6 |
| Totale Sovvenzioni per prezzi tracce d'orario | 65,2 | 65,4 |
| Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato | 11,7 | 13,8 |
| Indennizzi | 668,7 | 631,3 |

Nell'anno di riferimento gli indennizzi sono aumentati di CHF 37,4 mio. A determinare l'aumento sono stati gli indennizzi nel traffico regionale dei viaggiatori pari a CHF 39,7 mio, che hanno registrato un sensibile incremento a causa del potenziamento dell'offerta e della gestione di nuove linee, nonché dell'aumento dei costi d'esercizio e dell'impiego di nuovo materiale rotabile.

Le sovvenzioni per i prezzi delle tracce d'orario e gli indennizzi erogati a FFS Cargo per il traffico combinato sono rimasti praticamente ai livelli dell'anno precedente.

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 38,0 mio alla ZVV è stato detratto dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico viaggiatori regionale.

3 Ricavi locativi immobili

Nell'anno di riferimento i ricavi locativi immobili hanno segnato un aumento rispetto all'esercizio precedente. La crescita maggiore è stata conseguita ancora una volta grazie ai ricavi locativi collegati al fatturato dai concetti «RailCity» e «Stazione e altro».

4 Ricavi complementari

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Servizi per terzi | 511,6 | 494,6 |
| Lavori di assistenza e manutenzione | 79,6 | 102,9 |
| Ricavi da noleggi | 90,6 | 89,2 |
| Vendita di energia | 86,1 | 95,0 |
| Cambio valuta | 41,4 | 40,0 |
| Provvigioni, commissioni | 87,6 | 84,0 |
| Vendita stampati e materiali | 40,2 | 44,0 |
| Partecipazione alle spese, contributi | 220,7 | 201,9 |
| Utile da vendita attivo fisso | 107,3 | 52,3 |
| Altri ricavi complementari | 35,0 | 38,7 |
| Ricavi complementari | 1 300,3 | 1 242,5 |

I ricavi complementari sono aumentati di CHF 57,8 mio rispetto all'esercizio precedente, grazie soprattutto alle plusvalenze dalla vendita di attivo fisso pari a CHF 55,0 mio. Queste plusvalenze servono, fra l'altro, al pagamento di interessi e all'ammortamento del prestito assunto per il risanamento parziale della Cassa pensioni FFS.

Le maggiori prestazioni per terzi risultano principalmente dalle prestazioni erogate nel 2007 e dalla fornitura di materiale di ricambio per impianti di sicurezza sulla nuova tratta di Ferrovia 2000 Mattstetten-Rothrist.

Nell'esercizio in esame sono state erogate meno prestazioni nella manutenzione di materiale rotabile e per impianti infrastrutturali di terzi; ciò ha comportato una netta flessione dei ricavi per interventi di assistenza e manutenzione pari a CHF 23,3 mio.

I ricavi da noleggi si sono attestati praticamente al livello dell'anno precedente.

A seguito delle miti condizioni atmosferiche e degli elevati affluenti nei laghi artificiali, la produzione idroelettrica nelle centrali delle FFS e in quelle associate è stata superiore rispetto agli anni precedenti. Nell'esercizio di riferimento è stata contrattata meno energia a prezzi di mercato più bassi e il volume di contrattazione ha comportato conseguentemente una riduzione delle spese per l'energia (cfr. nota 11 «Spese per energia e smaltimento»).

La partecipazione alle spese e i contributi sono aumentati di CHF 18,8 mio a causa dei contributi di terzi a progetti di investimento e del congegno definitivo delle prestazioni assicurative per i danni provocati dal maltempo dell'agosto 2005.

5 Altri ricavi

Gli altri ricavi sono aumentati rispetto all'anno precedente a causa di penali per composizioni di treni consegnate in ritardo e a seguito del rimborso di un prestito già interamente rettificato.

6 Prestazioni proprie

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|----------------------------|--------------|--------------|
| Ordini d'investimento | 371,8 | 395,0 |
| Ordini di magazzino | 303,6 | 289,2 |
| Prestazioni proprie | 675,4 | 684,2 |

A causa della riduzione del volume di investimenti, le prestazioni proprie per ordini d'investimento sono state leggermente inferiori rispetto all'anno precedente. Al contrario sono state fornite maggiori prestazioni di magazzino per la manutenzione di materiale rotabile.

7 Contributi federali per l'infrastruttura

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|----------------|----------------|
| Ammortamento per l'infrastruttura | 838,9 | 855,5 |
| Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura | 445,5 | 355,9 |
| Contributi federali per l'infrastruttura | 1 284,4 | 1 211,4 |

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 73,0 mio. L'incremento risulta dall'aumento del contributo per l'esercizio dell'infrastruttura basato sulla nuova Convenzione sulle prestazioni 2007–2010 con la Confederazione. Con il contributo per l'esercizio più elevato vengono compensate le spese aggiuntive per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria ampliata e i pagamenti compensativi ridotti degli immobili. Il contributo dell'ammortamento ha subito una lieve flessione rispetto all'anno precedente (CHF –16,6 mio) a seguito della diminuzione delle spese per investimenti non attivabili.

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 38,0 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 ricavo

Le diminuzioni di ricavo sono salite di CHF 8,5 mio a seguito dell'aumento dei crediti e della relativa valutazione.

9 Spese per il materiale

Nell'ambito delle spese per il materiale è stato registrato un aumento di CHF 41,5 mio. Nell'esercizio precedente, attraverso questa posizione erano stati sciolti accantonamenti pari a CHF 30,5 mio. L'aumento nell'anno in esame è riconducibile alle elevate percentuali di materiale nella manutenzione di locomotive, alla crescita dei prezzi di mercato e all'acquisto di materiale di ricambio per impianti di sicurezza sulla nuova tratta di Ferrovia 2000 Mattstetten-Rothrist (cfr. nota 4 «Servizi per terzi»).

10 Spese per il personale

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Salari | 2 717,4 | 2 619,5 |
| Assicurazioni sociali | 461,3 | 388,4 |
| Spese per il personale NOA | 19,3 | 44,0 |
| Altre spese per il personale | 194,9 | 68,1 |
| Spese per il personale | 3 392,9 | 3 120,0 |

Nell'esercizio in esame, l'organico medio si è ridotto di 495 unità, attestandosi a 27 438 posti a tempo pieno. Nonostante questa flessione, le spese per il personale sono aumentate di CHF 272,9 mio. Questo incremento è stato determinato da vari adeguamenti nelle retribuzioni. I provvedimenti salariali del 2007 hanno incluso, oltre agli aumenti degli stipendi ordinari, il nuovo regolamento delle indennità e delle detrazioni assicurative, l'aumento dell'orario lavorativo settimanale da 40 a 41 ore, il cambio del primato nella Cassa pensioni FFS e canoni sensibilmente più elevati per personale temporaneo a causa del sottorganico.

Oltre agli adeguamenti summenzionati, le spese per le assicurazioni sociali sono state gravate dal riscatto della Cassa pensioni di Zentralbahn AG per un valore di CHF 8,9 mio.

La notevole variazione delle altre spese per il personale è dovuta alla formazione di accantonamenti per provvedimenti di ristrutturazione presso FFS Cargo per un valore di CHF 65,5 mio. Al contrario, nell'esercizio precedente, è stato possibile sciogliere gli accantonamenti non più vincolati per un ammontare di CHF 38,2 mio. Informazioni particolareggiate si trovano nella nota 28.

11 Altre spese d'esercizio

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|--|----------------|----------------|
| Noleggio di impianti | 39,8 | 36,0 |
| Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione | 439,9 | 316,4 |
| Veicoli | 151,7 | 127,5 |
| Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse | 64,9 | 49,0 |
| Energia e smaltimento | 154,6 | 172,3 |
| Amministrazione e informatica | 335,6 | 302,1 |
| Pubblicità | 66,8 | 59,3 |
| Perdita da vendita attivo fisso | 4,8 | 3,0 |
| Altre spese d'esercizio | 394,1 | 387,1 |
| Prestazioni d'esercizio di terzi | 346,9 | 279,0 |
| Indennizzi riduzione imposta precedente/Contributi federali | 69,9 | 55,0 |
| Altre spese d'esercizio | 2 069,0 | 1 786,6 |

In corso d'anno le altre spese d'esercizio sono aumentate di CHF 282,4 mio, ovvero del 15,8 percento.

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. I provvedimenti di ristrutturazione nel settore Manutenzione di FFS Cargo hanno comportato un ulteriore aumento di circa CHF 22 mio.

Nell'anno di riferimento, le spese per i veicoli sono aumentate di CHF 24,2 mio. Nell'anno precedente è stato possibile sciogliere gli accantonamenti non più vincolati per risanamenti del parco veicoli pari a CHF 23,1 mio, il che ha influito positivamente sulla posizione. Nell'esercizio in esame sono risultati necessari meno interventi di manutenzione sul materiale rotabile grazie alle temperature miti dell'inverno 2006/2007. Al contrario, i frequenti guasti al Cisalpino (ETR470) hanno causato un aumento delle spese. Per sostenere l'aumento del traffico merci, FFS Cargo ha dovuto noleggiare un numero maggiore di veicoli.

Il forte incremento delle spese nella posizione «Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse» è riconducibile allo scioglimento nell'esercizio 2006 di ratei e risconti per le imposte sugli utili da sostanza immobiliare che ha avuto luogo in seguito agli accertamenti fiscali definitivi effettuati. I premi assicurativi del 2007 sono rimasti praticamente invariati rispetto all'anno precedente, a fronte di un calo dei costi di transito per le capacità di trasmissione di energia elettrica.

Le spese per energia e smaltimento sono inferiori rispetto all'anno precedente a causa dei volumi di contrattazione ridotti e della diminuzione dei prezzi di mercato dell'energia.

Nelle spese per amministrazione e informatica, i nuovi investimenti non attivabili contabilizzati in base al periodo e al tipo di spesa per progetti di informatica hanno comportato un aumento delle spese di informatica. Questo effetto è stato ulteriormente intensificato dall'incremento del numero di progetti nel settore informatico. Le spese amministrative sono cresciute a causa dell'aumento delle mansioni di consulenza, in particolare in relazione al progetto Turnaround Cargo.

L'aumento delle altre spese d'esercizio risulta dagli accantonamenti non più vincolati sciolti l'anno precedente per rischi aziendali e processuali. 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, la riduzione avviene per la FFS SA con il 3,5 percento delle prestazioni dei poteri pubblici che le pervengono.

12 Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|----------------|----------------|
| Ammortamenti per immobilizzazioni finanziarie | 0,3 | -0,6 |
| Ammortamenti per immobilizzazioni materiali | 1 253,5 | 1 212,1 |
| Variazione rettifica di valore su impianti in costruzione | 0,0 | -176,9 |
| Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali | 65,3 | 68,9 |
| Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti | 42,0 | 48,5 |
| Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali | 1 361,1 | 1 152,0 |

Nell'esercizio precedente, la variazione positiva delle rettifiche di valore degli impianti in costruzione 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 al tipo 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»). Alla luce di tali effetti, gli ammortamenti nell'anno di riferimento sono aumentati di CHF 32,2 mio, in conseguenza all'aumento degli ammortamenti ordinari su una maggiore consistenza di impianti e agli ammortamenti da riduzioni di valore pari a CHF 9,8 mio.

13 Investimenti non attivabili

Si rimanda alle spiegazioni alla nota 0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio, paragrafo «Impianti in costruzione».

14 Ricavo finanziario

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|-------------|-------------|
| Ricavo finanziario terzi | 44,4 | 36,4 |
| Ricavo finanziario imprese associate | 0,7 | 0,7 |
| Ricavo finanziario azionista | 1,1 | 1,6 |
| Ricavo finanziario e proventi da altre partecipazioni | 1,1 | 1,2 |
| Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate | 6,1 | 7,1 |
| Altro ricavo finanziario | 44,1 | 38,9 |
| Ricavo finanziario | 97,5 | 85,9 |

Nel periodo di riferimento sono affluiti alle FFS fondi derivanti da ricavi da partecipazioni associate e da altre partecipazioni per un ammontare di CHF 5,5 mio (esercizio precedente CHF 7,0 mio).

L'aumento del ricavo finanziario verso terzi risulta principalmente dall'aumento dei corsi valutari.

15 Oneri finanziari

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|--------------|--------------|
| Oneri finanziari verso terzi | 186,3 | 135,1 |
| Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate | 1,1 | 0,1 |
| Altri oneri finanziari | 45,6 | 31,6 |
| Oneri finanziari | 232,9 | 166,8 |

Il deflusso monetario netto per entrate e uscite di interessi ammonta a CHF 154,0 mio (esercizio precedente CHF 105,9 mio).

L'aumento degli oneri finanziari verso terzi risulta dai prestiti assunti per il risanamento parziale della Cassa pensioni per un ammontare di CHF 1493,0 mio.

Gli effetti valutari, in particolare l'elevato corso dell'euro, hanno comportato un aumento degli altri oneri finanziari.

16 Imposte

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|--|------------|------------|
| Imposte correnti sul ricavo e sul capitale | 8,5 | 0,3 |
| Imposte sul ricavo latenti | 0,1 | 0,2 |
| Imposte | 8,6 | 0,5 |

Nel periodo di riferimento, le FFS hanno pagato imposte sul ricavo per un ammontare di CHF 14,1 mio (esercizio precedente CHF 12,6 mio). Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate ammonta a CHF 6,3 mio (esercizio precedente CHF 5,5 mio).

In base all'articolo 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.

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

17 Liquidità

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--------------------|--------------|--------------|
| Cassa | 45,7 | 47,0 |
| Conto postale | 142,4 | 118,0 |
| Banche | 340,2 | 474,1 |
| Depositi a termine | 88,3 | 81,2 |
| Conti di giro | -30,5 | -18,1 |
| Liquidità | 586,1 | 702,3 |

18 Crediti da forniture e servizi

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|--------------|--------------|
| Crediti da forniture e servizi verso terzi | 715,0 | 682,0 |
| verso partecipazioni non consolidate | 9,0 | 19,6 |
| Rettifiche di valore | -43,6 | -40,1 |
| Crediti da forniture e servizi | 680,4 | 661,5 |

L'aumento dei crediti da forniture e servizi verso terzi è dovuto a un maggiore fatturato.

19 Altri crediti

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

20 Scorte di merci e lavori iniziati

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|--------------|--------------|
| Scorte di merci | 506,1 | 465,0 |
| Lavori iniziati | 30,1 | 22,9 |
| Rettifiche di valore | -191,9 | -176,3 |
| Scorte di merci e lavori iniziati | 344,3 | 311,6 |

Nell'esercizio di riferimento, le scorte di merci e i lavori iniziati sono aumentati di CHF 32,7 mio. Tale aumento è riconducibile a maggiori disponibilità di parti di veicoli motori e carri, componenti di macchine e ricambi ETCS. L'aumento delle rettifiche di valore è dovuto alla commerciabilità delle parti a magazzino.

21 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 |
|---|--------------------------|-------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--|----------------|
| Mio di CHF | | | | | | |
| Valori d'acquisto | | | | | | |
| Stato all'1. 1. 2007 | 646,8 | 67,1 | 38,7 | 580,2 | 20,1 | 1 352,8 |
| Variazione di valutazione | -74,2 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -73,5 |
| Entrate | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 18,2 | 0,0 | 18,2 |
| Uscite | 0,0 | -0,1 | -0,1 | -6,4 | -1,6 | -8,1 |
| Ricontabilizzazioni | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 17,4 | 0,0 | 17,4 |
| Stato al 31. 12. 2007 | 572,6 | 67,6 | 38,6 | 609,4 | 18,5 | 1 306,8 |
| Ammortamenti cumulati | | | | | | |
| Stato all'1. 1. 2007 | 0,0 | 0,0 | -6,8 | -36,0 | 0,0 | -42,8 |
| Entrate | 0,0 | 0,0 | -0,3 | 0,0 | 0,0 | -0,3 |
| Uscite | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 11,4 | 0,0 | 11,5 |
| Ricontabilizzazioni | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stato al 31. 12. 2007 | 0,0 | 0,0 | -7,0 | -24,6 | 0,0 | -31,6 |
| Valore contabile netto all'1. 1. 2007 | 646,8 | 67,1 | 31,9 | 544,2 | 20,1 | 1 310,1 |
| Valore contabile netto al 31. 12. 2007 | 572,6 | 67,6 | 31,6 | 584,9 | 18,5 | 1 275,2 |

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

Sviluppo delle partecipazioni a società associate

| | Quota di Capitale proprio | Avviamento netto |
|---|---------------------------|------------------|
| Valore contabile netto all'1. 1. 2007 | 67,1 | 0,0 |
| Dividendi ricevuti | -4,3 | |
| Partecipazioni al risultato | 5,0 | |
| Uscite | -0,1 | 0,0 |
| Valore contabile netto al 31. 12. 2007 | 67,6 | 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 principalmente la concessione e il rimborso di prestiti.

22 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione

| | Veicoli (leasing incluso) | Sottostruttura/ sovra- struttura/ tecnica ferroviaria | Altre immo- bilizzazioni materiali | Fondi | Edifici | Totale Immo- bilizzazioni materiali | Impianti in costruzione e acconti | Totale |
|--|---------------------------------|---|--|----------------|-----------------|---|---|------------------|
| Mio di CHF | | | | | | | | |
| Valori d'acquisto | | | | | | | | |
| Stato all'1. 1. 2007 | 12 849,4 | 16 012,7 | 5 020,3 | 1 580,7 | 3 748,4 | 39 211,5 | 4 614,9 | 43 826,4 |
| Conversione valutaria | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,6 | 0,0 | 0,6 |
| Investimenti | 25,3 | 42,1 | 3,5 | 0,6 | 1,5 | 73,0 | 1 771,7 | 1 844,7 |
| Ricontabilizzazione di impianti in costruzione verso impianti | 677,8 | 854,0 | 250,3 | 4,4 | 179,7 | 1 966,2 | -2 028,4 | -62,2 |
| Promozione investimenti | -17,7 | -78,8 | -10,4 | -0,1 | -20,6 | -127,5 | 105,7 | -21,8 |
| Uscite impianti | -146,9 | -124,8 | -80,6 | -23,6 | -81,7 | -457,7 | -20,0 | -477,7 |
| Ricontabilizzazioni | -3,7 | 0,0 | 7,2 | 0,0 | -4,5 | -1,0 | 0,0 | -1,0 |
| Stato al 31.12.2007 | 13 384,7 | 16 705,1 | 5 190,4 | 1 562,0 | 3 822,8 | 40 665,0 | 4 443,9 | 45 108,9 |
| di cui leasing | 2 572,2 | | | | | 2 572,2 | | 2 572,2 |
| di cui immobili a rendimento | | | | 111,7 | 52,6 | 164,3 | | 164,3 |
| di cui fondi non edificati | | | | 58,1 | | 58,1 | | 58,1 |
| Ammortamenti cumulati | | | | | | | | |
| Stato all'1. 1. 2007 | -7 115,9 | -5 313,2 | -3 522,2 | -9,7 | -1 655,0 | -17 615,9 | 0,0 | -17 615,9 |
| Conversione valutaria | -0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,4 | 0,0 | -0,4 |
| Ammortizzazioni pianificate | -462,8 | -514,2 | -182,1 | 0,0 | -84,6 | -1 243,8 | 0,0 | -1 243,8 |
| Riduzioni di valore | -7,1 | 0,0 | 0,1 | -2,3 | -0,4 | -9,8 | 0,0 | -9,8 |
| Uscite | 121,9 | 103,3 | 71,4 | 0,2 | 23,1 | 319,9 | 0,0 | 319,9 |
| Ricontabilizzazioni | 2,9 | 0,0 | -4,3 | 0,0 | 2,0 | 0,6 | 0,0 | 0,6 |
| Stato al 31.12.2007 | -7 461,4 | -5 724,0 | -3 637,2 | -11,8 | -1 715,0 | -18 549,4 | 0,0 | -18 549,4 |
| di cui leasing | -1 080,1 | | | | | -1 080,1 | | -1 080,1 |
| di cui immobili a rendimento | | | | 0,0 | -12,3 | -12,3 | | -12,3 |
| di cui fondi non edificati | | | | -0,7 | | -0,7 | | -0,7 |
| Valore contabile netto all'1. 1. 2007 | 5 733,6 | 10 699,5 | 1 498,1 | 1 571,0 | 2 093,4 | 21 595,6 | 4 614,9 | 26 210,5 |
| Valore contabile netto al 31.12.2007 | 5 923,4 | 10 981,1 | 1 553,2 | 1 550,2 | 2 107,9 | 22 115,7 | 4 443,9 | 26 559,6 |
| di cui leasing | 1 492,0 | | | | | 1 492,0 | | 1 492,0 |
| di cui immobili a rendimento | | | | 111,7 | 40,2 | 152,0 | | 152,0 |
| di cui fondi non edificati | | | | 57,5 | | 57,5 | | 57,5 |

Nell'esercizio di riferimento sono stati iscritti all'attivo interessi per CHF 7,1 mio (esercizio precedente CHF 10,3 mio).

Informazioni sulle attività di investimento senza impatto sulla liquidità: sono stati stornati impianti in costruzione per un ammontare di CHF 20,0 mio (esercizio precedente CHF 21,0 mio). L'opera di raccordo della galleria dello Zimmerberg I è stata coperta da un prestito della Confederazione per un ammontare di CHF 42,0 mio.

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

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

23 Immobilizzazioni immateriali

| Mio di CHF | Avviamento | Diritti | Software | Impianti in costruzione | Totale |
|---|--------------|--------------|---------------|----------------------------|---------------|
| Valori d'acquisto | | | | | |
| Stato all'1. 1. 2007 | 11,2 | 191,3 | 404,0 | 11,9 | 618,5 |
| Entrate | 0,0 | 1,6 | 0,9 | 79,0 | 81,4 |
| Promozione investimenti | 0,0 | -0,1 | -0,2 | 0,0 | -0,3 |
| Uscite | 0,0 | 0,0 | -20,6 | -0,8 | -21,4 |
| Ricontabilizzazioni | 0,0 | 19,7 | 47,7 | -4,2 | 63,2 |
| Stato al 31. 12. 2007 | 11,2 | 212,5 | 431,9 | 85,9 | 741,5 |
| Ammortamenti cumulati | | | | | |
| Stato all'1. 1. 2007 | -10,1 | -51,7 | -287,2 | 0,0 | -349,1 |
| Ammortizzazioni pianificate | -0,5 | -12,4 | -51,1 | 0,0 | -63,9 |
| Riduzioni di valore | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,3 | -1,3 |
| Uscite | 0,0 | 0,0 | 20,2 | 0,0 | 20,3 |
| Ricontabilizzazioni | 0,0 | 0,0 | -0,6 | 0,0 | -0,6 |
| Stato al 31. 12. 2007 | -10,6 | -64,1 | -318,6 | -1,3 | -394,7 |
| Valore contabile netto all'1. 1. 2007 | 1,1 | 139,6 | 116,8 | 11,9 | 269,4 |
| Valore contabile netto al 31. 12. 2007 | 0,6 | 148,4 | 113,2 | 84,5 | 346,8 |

Informazioni sulle riduzioni di valore secondo RPC 20: la riduzione di valore di CHF 1,3 mio risulta dalla riduzione di valore di una piattaforma di ticketing in seguito al volume di prenotazioni inferiore alle aspettative.

24 Debiti finanziari a breve termine

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|--|--------------|--------------|
| Debiti bancari a breve termine | 7,4 | 12,0 |
| Debiti finanziari verso l'azionista Confederazione | 0,5 | 0,4 |
| Debiti finanziari verso terzi | 97,2 | 123,9 |
| Debiti finanziari a breve termine | 105,1 | 136,4 |

Per le transazioni senza impatto sulla liquidità si rimanda alla nota 29.

I debiti finanziari verso terzi comprendevano nell'esercizio precedente un prestito obbligazionario con scadenza nel 2007 della centrale elettrica di Amsteg AG pari a CHF 50,0 mio, sostituito a inizio 2007 con un prestito a lungo termine.

25 Debiti da forniture e servizi

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|---|--------------|--------------|
| Debiti da forniture e servizi verso terzi | 671,4 | 680,0 |
| verso compagnie ferroviarie | 105,9 | 71,3 |
| verso società associate | 5,2 | 0,2 |
| Debiti da forniture e servizi | 782,5 | 751,5 |

L'aumento dei debiti verso compagnie ferroviarie risulta, oltre che da un incremento del volume di fatturazione, dall'aumento dei corsi valutari, in particolare dell'euro.

26 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 canoni in funzione del fatturato nonché le spese di locazione e accessorie.

27 Ratei e risconti passivi

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| Titoli di trasporto | 520,1 | 478,6 |
| Interessi | 39,3 | 52,6 |
| Altri ratei e risconti | 688,6 | 659,2 |
| Ratei e risconti passivi | 1 248,0 | 1 190,5 |

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 e in seguito agli acquisti speculativi di biglietti in vista delle misure tariffarie di dicembre.

28 Accantonamenti

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|--------------------------------|--------------|--------------|
| Accantonamenti a breve termine | 460,9 | 355,7 |
| Accantonamenti a lungo termine | 394,8 | 414,6 |
| Accantonamenti | 855,7 | 770,4 |

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego

| Mio di CHF | Obblighi previdenziali | Siti contaminati | Risanamento settore energetico | Vacanze/straordinari | Ristrutturazione | Imposte a lungo termine | Altri accantonamenti | Totale |
|-----------------------------------|------------------------|------------------|--------------------------------|----------------------|------------------|-------------------------|----------------------|--------------|
| Situazione all'1. 1. 2007 | 2,2 | 75,4 | 238,8 | 121,0 | 36,5 | 3,0 | 293,4 | 770,4 |
| Conversione valutaria | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Formazione | 0,1 | 2,0 | 0,0 | 3,1 | 110,8 | 1,3 | 108,6 | 225,9 |
| Impiego | -0,1 | -3,4 | -7,3 | -4,3 | -15,3 | 0,0 | -70,1 | -100,5 |
| Scioglimento | -0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -12,8 | -1,2 | -25,6 | -40,1 |
| Ricontabilizzazione | 0,0 | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,5 | 0,0 |
| Situazione al 31. 12. 2007 | 1,7 | 74,6 | 231,5 | 119,9 | 119,2 | 3,1 | 305,7 | 855,7 |
| di cui a breve termine | 0,7 | 10,5 | 20,0 | 119,9 | 103,7 | 0,0 | 206,2 | 460,9 |
| di cui a lungo termine | 1,0 | 64,1 | 211,5 | 0,0 | 15,5 | 3,1 | 99,5 | 394,8 |

Una perizia tecnica esterna aveva rilevato che le FFS dovevano effettuare entro il 1° gennaio 1999 accantonamenti pari a CHF 393,0 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 110,0 mio destinato alle spese di risanamento da sostenere. Eventuali costi che superano tale importo saranno coperti dalla Confederazione nel quadro della Convenzione sulle prestazioni. Il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito nel 2007 a scapito degli accantonamenti disponibili.

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 231,5 mio in seguito alla vendita di centrali elettriche e partecipazioni, all'iscrizione di rettifiche di valore su immobilizzazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. In corso d'anno sono stati utilizzati CHF 7,3 mio.

Nell'esercizio di riferimento sono stati ridotti gli averi per vacanze e straordinari e alla fine dell'anno sono stati rivalutati ai costi attuali.

Dai provvedimenti di ristrutturazione presso FFS Cargo risultano a livello di Gruppo accantonamenti pari a CHF 96,0 mio, di cui CHF 89,1 mio per la formazione di accantonamenti e CHF 6,9 mio per rettifiche di valore su immobilizzazioni immateriali.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti assicurativi per sinistri oltre ad altri accantonamenti necessari fra l'altro nel settore materiale rotabile. Nell'esercizio di riferimento, la continua valutazione dei rischi ha comportato una formazione netta di CHF 12,3 mio.

29 Debiti finanziari a lungo termine

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|--|----------------|----------------|
| Debiti bancari | 1 062,0 | 658,5 |
| Impegni di leasing | 3 099,7 | 3 069,0 |
| Prestiti ipotecari | 10,0 | 10,0 |
| Prestiti obbligazionari | 250,0 | 250,0 |
| Cassa del personale | 1 353,3 | 1 440,1 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 5 775,0 | 5 427,6 |

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: CHF 13,0 mio di debiti finanziari a breve termine sono stati convertiti in prestiti a lungo termine. Gli adeguamenti al valore di mercato degli impegni di leasing senza impatto sulla liquidità ammontano a CHF 74,2 mio, le perdite non realizzate su valutazioni in valuta estera sono pari a CHF 5,5 mio.

I debiti bancari a lungo termine servono per il rifinanziamento dei prestiti concessi alle società affiliate. Una parte sostanziale rispetto all'esercizio precedente dell'aumento di debiti verso banche risulta dall'accensione di un prestito di CHF 293,0 mio per un pagamento diretto alla Cassa pensioni FFS nell'ambito del risanamento parziale.

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.

I prestiti obbligazionari includono prestiti della centrale elettrica di Amsteg (cfr. «Ulteriori indicazioni», paragrafo «Prestiti obbligazionari»).

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.

30 Altri debiti a lungo termine

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|---|-----------------|-----------------|
| Debiti verso terzi | 220,8 | 224,3 |
| Debiti verso l'azionista Confederazione | 8 456,2 | 8 225,8 |
| Impegni verso istituti di previdenza | 1 200,0 | 0,0 |
| Passivi degli istituti di previdenza RPC 16 | 2 825,1 | 4 319,9 |
| Altri debiti a lungo termine | 12 702,1 | 12 770,0 |

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: sono stati sciolti ratei e risconti a lungo termine pari a CHF 3,9 mio da debiti a lungo termine e CHF 7,7 mio da debiti a breve termine.

Dai debiti a lungo termine CHF 7,3 mio sono stati ricontabilizzati in debiti a breve termine. In relazione a un passaggio di immobilizzazioni alla Südostbahn si è registrato un trasferimento di un prestito federale di CHF 11,7 mio.

Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione

| Mio di CHF | 31. 12. 2007 | 31. 12. 2006 |
|---|----------------|----------------|
| Prestiti a interessi variabili | 2 495,9 | 2 358,9 |
| Prestiti a interessi variabili per Fondo grandi progetti ferroviari | 5 956,3 | 5 862,0 |
| Altri debiti a lungo termine | 4,0 | 4,8 |
| Totale | 8 456,2 | 8 225,8 |

Nell'anno in esame, i debiti verso l'azionista Confederazione sono aumentati complessivamente di CHF 230,5 mio.

Informazioni sugli istituti di previdenza

| Beneficio economico/obbligo economico e spesa previdenziale | Copertura in eccesso/ deficit di copertura | Quota economica dell'organizzazione | | Variazione con impatto sul risultato rispetto all'esercizio precedente | Contributi limitati ai periodi | Spesa previdenziale nelle spese per il personale | |
|---|--|-------------------------------------|-----------------|--|--------------------------------|--|---------------|
| | | 31.12.2007 | 31.12.2006 | | | 2007 | 2006 |
| Mio di CHF | | | | | | | |
| Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10,7 | -5,4 | -16,1 | -3,2 |
| Piani previdenziali con copertura in eccesso ¹ | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -3,4 | -3,4 | -3,5 |
| Piani previdenziali con deficit di copertura | -1 100,5 | -2 825,1 | -4 319,9 | -1,8 | -265,9 | -264,1 | -191,4 |
| Totale | -1 100,5 | -2 825,1 | -4 319,9 | 8,9 | -274,7 | -283,6 | -198,2 |

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.

Passivi degli istituti di previdenza

La riduzione dei passivi degli istituti di previdenza deriva dal contributo di risanamento di CHF 1493,0 mio versato alla Cassa pensioni FFS, di cui sono stati concessi CHF 1200,0 mio sotto forma di prestito dalla Cassa pensioni FFS ed è stato effettuato un pagamento dell'ammontare di CHF 293,0 mio. A garanzia del prestito della Cassa pensioni FFS sono stati ceduti alla Cassa pensioni tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione attuali e futuri delle RailCity FFS di Basilea, Berna e Zurigo con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

Indebitamento netto

| Mio di CHF | Nota | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|---|------|-----------------|-----------------|
| Debiti finanziari a breve termine | 24 | 105,1 | 136,4 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 29 | 5 775,0 | 5 427,6 |
| Altri debiti a lungo termine | 30 | 12 702,1 | 12 770,0 |
| ./. Ratei e risconti a lungo termine | | -141,0 | -140,1 |
| ./. Passivi degli istituti di previdenza RPC 16 | | -2 825,1 | -4 319,9 |
| Totale debiti finanziari | | 15 616,2 | 13 873,9 |
| ./. Liquidità e titoli | | -1 179,3 | -1 364,0 |
| Indebitamento netto | | 14 436,9 | 12 509,9 |
| Variazioni rispetto all'esercizio precedente | | 1 927,0 | 577,6 |

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato considerevolmente (CHF +1927,0 mio). A determinare tale aumento è stata l'accensione di prestiti pari a CHF 1493,0 mio per il risanamento parziale della Cassa pensioni FFS.

Ulteriori indicazioni

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| Fideiussioni, obblighi di garanzia | 2,3 | 24,3 |
| Attivi costituiti in pegno | 105,3 | 90,6 |
| Altri impegni quantificabili | 245,8 | 247,7 |
| Totale | 353,3 | 362,6 |

Altri impegni da non iscrivere a bilancio

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Impegni per investimenti | 2 289,0 | 1 661,0 |
| Impegni di acquisto energia | 970,1 | 1 017,3 |
| Altri | 316,8 | 283,4 |
| Totale | 3 576,0 | 2 961,7 |

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.

Impegni di leasing non iscritti a bilancio

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Scadenza entro un anno | 10,9 | 13,0 |
| Scadenza entro 1-2 anni | 7,4 | 8,5 |
| Scadenza entro 2-3 anni | 4,1 | 3,9 |
| Scadenza entro 3-4 anni | 0,7 | 1,2 |
| Totale | 23,1 | 26,5 |

Crediti eventuali

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|--------------|--------------|
| Fideiussioni e garanzie di adempimento ricercate | 332,9 | 491,2 |
| Totale | 332,9 | 491,2 |

Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|------------------------|----------------|------------|
| Debiti a breve termine | 2,4 | 0,3 |
| Debiti a lungo termine | 1 200,0 | 0,0 |
| Totale | 1 202,4 | 0,3 |

Prestiti obbligazionari

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|--------------|--------------|
| 3,500 % prestito Kraftwerk Amsteg AG 1998–2007 | 0,0 | 50,0 |
| 3,750 % prestito Kraftwerk Amsteg AG 2001–2009 | 100,0 | 100,0 |
| 2,375 % prestito Kraftwerk Amsteg AG 2006–2018 | 150,0 | 150,0 |
| Totale | 250,0 | 300,0 |

Nell'anno precedente il prestito al 3,500 per cento con scadenza entro il 2007 è stato iscritto, a causa della scadenza, tra i debiti finanziari a breve termine.

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 1672.0 mio. L'importo totale è così composto:

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|----------------|----------------|
| Ammortamento per l'infrastruttura | 838,9 | 855,5 |
| Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura | 445,5 | 355,9 |
| Partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi | -38,0 | -35,0 |
| Indennizzo traffico regionale viaggiatori | 348,7 | 337,0 |
| Sovvenzioni a FFS Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci | 65,2 | 65,4 |
| Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato | 11,7 | 13,8 |
| Totale | 1 672,0 | 1 592,6 |

In merito ai debiti verso l'azionista Confederazione si rimanda al prospetto contenuto nella nota 30.

Strumenti finanziari

Nel secondo semestre dell'anno di riferimento è cessata la tendenza al ribasso 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:

| Mio di CHF | Finalità | 31.12.2007 | | | 31.12.2006 | | |
|-------------------|-----------|----------------------|---------------|-------------|----------------------|---------------|------------|
| | | Volume dei contratti | Valori attivo | passivo | Volume dei contratti | Valori attivo | passivo |
| Valute | Copertura | 68,1 | 1,5 | 0,6 | 53,4 | 0,8 | 0,3 |
| Interessi | Copertura | 1 772,4 | 81,7 | 53,4 | 1 256,0 | 7,9 | 6,1 |
| Altri valori base | Copertura | 15,9 | 0,0 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Totale | | 1 856,4 | 83,2 | 55,2 | 1 309,4 | 8,7 | 6,4 |

Nell'ambito degli acquisti di materiale rotabile, le FFS assicurano la copertura dei relativi finanziamenti futuri a livello di interessi e di valuta, impiegando strategie forward e di opzione.

Per assicurare l'acquisto di energia a prezzi stabili, nel 2007 sono state concluse operazioni forward.

Per la gestione di transazioni di leasing sovranazionali le FFS dispongono di contatti con società veicolo (SPE). Le FFS non hanno quote di partecipazione, opzioni su azioni, né diritti di voto o altri diritti generali su queste società veicolo, per cui viene meno l'inserimento nell'area di consolidamento. Queste operazioni vengono iscritte a bilancio come Financial Lease.

L'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.

Eventi successivi alla chiusura del bilancio

Il conto del Gruppo è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 6 marzo 2008. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio.

Relazione per segmenti

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

I segmenti comprendono le società del Gruppo secondo la lista delle partecipazioni alle pagine 132 e 133.

Sovvenzione a FFS Infrastruttura

Nell'ambito della strategia 2007–2010 adottata dalla Confederazione quale proprietaria, le FFS hanno concordato con la Confederazione sovvenzioni versate dal settore Immobili a favore di FFS Infrastruttura. I versamenti annui sono stati fissati a CHF 150,0 mio.

La sovvenzione a favore della divisione Infrastruttura per l'esercizio 2007 è versata dal settore Immobili (CHF 74,0 mio) e dai Settori centrali (CHF 76,0 mio). La sovvenzione di CHF 76,0 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.

| Mio di CHF | Traffico viaggiatori | | Traffico merci | |
|--|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 |
| Ricavo d'esercizio | | | | |
| Ricavi da traffico ¹ | 2 471,6 | 2 307,4 | 1 062,6 | 1 005,9 |
| Indennizzi | 591,8 | 552,1 | 11,7 | 13,8 |
| Ricavi locativi immobili | 5,7 | 5,1 | 4,1 | 3,4 |
| Ricavi complementari | 713,3 | 710,9 | 146,6 | 153,3 |
| Altri ricavi | 34,5 | 20,6 | 3,7 | 7,8 |
| Prestazioni proprie | 152,5 | 142,2 | 64,5 | 62,1 |
| Contributi federali per l'infrastruttura | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Diminuzione del ricavo | -123,2 | -122,8 | -24,4 | -17,4 |
| Contributo Settori centrali | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Totale Ricavo d'esercizio | 3 846,3 | 3 615,5 | 1 268,8 | 1 229,0 |
| Spese d'esercizio | | | | |
| Spese per il materiale | -283,7 | -246,5 | -143,8 | -129,5 |
| Spese per il personale | -1 413,6 | -1 299,8 | -608,9 | -495,7 |
| Altre spese d'esercizio ² | -1 407,1 | -1 344,5 | -595,3 | -513,4 |
| Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali | -442,4 | -411,6 | -82,9 | -97,5 |
| Spese per investimenti non attivabili | 0,0 | -17,8 | 0,0 | -5,4 |
| Contributo Settori centrali | -50,0 | -45,3 | -17,9 | -16,8 |
| Totale Spese d'esercizio | -3 596,7 | -3 365,4 | -1 448,8 | -1 258,2 |
| Risultato d'esercizio/EBIT | 249,5 | 250,0 | -180,0 | -29,2 |
| Ricavo finanziario | 24,2 | 18,7 | 12,2 | 12,5 |
| Oneri finanziari | -77,0 | -67,2 | -21,1 | -17,9 |
| Contributo Settori centrali | -1,2 | -5,2 | -0,4 | -1,9 |
| Utile al lordo delle imposte | 195,5 | 196,4 | -189,3 | -36,5 |
| Imposte | -1,9 | -0,8 | -1,1 | -0,8 |
| Pagamenti compensativi | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Quote di minoranza | -0,6 | -1,9 | 0,0 | 0,0 |
| Utile del Gruppo | 193,0 | 193,7 | -190,4 | -37,3 |
| 1 di cui utilizzo di infrastrutture | 2,3 | 2,4 | 0,0 | 0,0 |
| 2 di cui tariffe di percorrenza | -514,9 | -487,7 | -224,1 | -208,2 |

| Infrastruttura | | Immobili | | Settori centrali | | Eliminazioni | | Totale FFS | | |
|-----------------|-----------------|---------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------|
| 2007 | 2006 | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 | 2006 | 2007 | 2006 |
| 723,2 | 710,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -754,2 | -745,1 | 3 503,3 | 3 278,8 | |
| 65,2 | 65,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 668,7 | 631,3 | |
| 1,7 | 2,2 | 443,1 | 421,0 | 1,1 | 1,2 | -128,8 | -115,6 | 327,0 | 317,4 | |
| 591,7 | 626,5 | 216,2 | 173,3 | 412,8 | 377,7 | -780,4 | -799,1 | 1 300,3 | 1 242,5 | |
| 15,3 | 5,9 | -1,5 | 3,7 | 8,3 | 7,0 | -8,4 | -13,3 | 51,8 | 31,7 | |
| 433,7 | 446,2 | 4,8 | 4,7 | 0,9 | 3,3 | 19,0 | 25,7 | 675,4 | 684,2 | |
| 1 284,4 | 1 211,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 284,4 | 1 211,4 | |
| 0,0 | -1,2 | -0,9 | -0,2 | 0,3 | -0,3 | 11,3 | 13,5 | -136,9 | -128,4 | |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 118,3 | 108,8 | -118,3 | -108,8 | 0,0 | 0,0 | |
| 3 115,2 | 3 067,0 | 661,6 | 602,5 | 541,7 | 497,7 | -1 759,7 | -1 742,7 | 7 673,9 | 7 269,0 | |
| -229,4 | -234,3 | -5,4 | -9,2 | -0,7 | -0,5 | 38,0 | 36,5 | -624,9 | -583,4 | |
| -1 169,5 | -1 113,1 | -91,2 | -90,6 | -193,4 | -209,5 | 83,6 | 88,6 | -3 392,9 | -3 120,0 | |
| -1 072,7 | -962,7 | -178,1 | -186,1 | -337,6 | -287,3 | 1 521,7 | 1 507,3 | -2 069,0 | -1 786,6 | |
| -706,2 | -588,3 | -110,6 | -58,6 | -19,0 | 4,2 | 0,0 | 0,0 | -1 361,1 | -1 152,0 | |
| 0,0 | -218,0 | 0,0 | -23,2 | 0,0 | -24,6 | 0,0 | 5,7 | 0,0 | -283,2 | |
| -44,9 | -41,8 | -5,5 | -5,0 | 0,0 | 0,0 | 118,3 | 108,8 | 0,0 | 0,0 | |
| -3 222,7 | -3 158,1 | -390,7 | -372,8 | -550,6 | -517,7 | 1 761,7 | 1 747,0 | -7 447,9 | -6 925,2 | |
| -107,5 | -91,1 | 270,9 | 229,8 | -9,0 | -20,0 | 2,0 | 4,3 | 226,0 | 343,8 | |
| 9,6 | 10,9 | 1,1 | 1,4 | 234,5 | 212,5 | -184,1 | -170,1 | 97,5 | 85,9 | |
| -19,2 | -19,5 | -85,3 | -77,7 | -215,4 | -154,5 | 185,0 | 169,8 | -232,9 | -166,8 | |
| -1,1 | -4,8 | -0,1 | -0,6 | 2,9 | 12,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| -118,1 | -104,4 | 186,5 | 153,0 | 13,1 | 50,4 | 2,9 | 4,0 | 90,6 | 262,9 | |
| 0,7 | 4,7 | -5,9 | -3,2 | -0,5 | -0,4 | 0,0 | 0,0 | -8,6 | -0,5 | |
| 150,0 | 192,0 | -148,1 | -122,0 | -1,9 | -70,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| -0,5 | -0,5 | 0,0 | 0,0 | -0,5 | -0,6 | 0,0 | 0,0 | -1,6 | -3,0 | |
| 32,2 | 91,8 | 32,6 | 27,8 | 10,2 | -20,5 | 2,9 | 4,0 | 80,4 | 259,4 | |
| 685,6 | 663,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -627,1 | -611,6 | 60,7 | 54,2 | |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 627,1 | 611,1 | -111,9 | -84,8 | |

Informazioni sui segmenti Bilancio del Gruppo FFS. Attivi.

| Mio di CHF | Traffico viaggiatori | | Traffico merci | |
|---|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
| Attivo circolante | | | | |
| Liquidità | 209,4 | 271,4 | 68,2 | 53,0 |
| Titoli | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Crediti da forniture e servizi | 368,0 | 327,9 | 184,6 | 184,8 |
| Altri crediti | 274,4 | 152,0 | 67,1 | 73,4 |
| Scorte di merci e lavori iniziati | 137,6 | 111,4 | 69,1 | 60,7 |
| Ratei e risconti attivi | 377,3 | 276,1 | 43,8 | 49,1 |
| Totale Attivo circolante | 1 366,8 | 1 138,8 | 432,9 | 421,0 |
| Attivo fisso | | | | |
| Immobilizzazioni finanziarie | 5,1 | 5,0 | 14,0 | 13,4 |
| Immobilizzazioni materiali | 5 133,0 | 4 960,3 | 825,6 | 860,7 |
| Impianti in costruzione, Immobilizzazioni materiali | 514,4 | 571,5 | 29,9 | 35,2 |
| Immobilizzazioni immateriali | 103,2 | 101,3 | 20,0 | 19,9 |
| Totale Attivo fisso | 5 755,8 | 5 638,0 | 889,5 | 929,2 |
| Totale Attivi | 7 122,5 | 6 776,9 | 1 322,4 | 1 350,2 |

| Infrastruttura | | Immobili | | Settori centrali | | Eliminazioni | | Totale FFS | | |
|-----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|-----------------|
| 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2006 |
| 4,9 | 19,9 | 13,5 | 30,2 | 290,0 | 327,8 | 0,0 | 0,0 | 586,1 | | 702,3 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 20,6 | 15,0 | 0,0 | 0,0 | 20,6 | | 15,0 |
| 240,5 | 268,6 | 41,0 | 25,5 | 149,2 | 95,4 | -303,0 | -240,7 | 680,4 | | 661,5 |
| 230,0 | 129,2 | 24,0 | 19,3 | 891,8 | 619,3 | -1 229,0 | -790,7 | 258,2 | | 202,6 |
| 137,8 | 140,5 | 4,2 | 4,2 | 0,0 | 0,3 | -4,5 | -5,4 | 344,3 | | 311,6 |
| 101,8 | 71,1 | 9,6 | 11,6 | 69,5 | 66,8 | -80,5 | -89,8 | 521,5 | | 385,0 |
| 715,0 | 629,2 | 92,3 | 90,8 | 1 421,1 | 1 124,6 | -1 617,0 | -1 126,5 | 2 411,1 | | 2 277,9 |
| 67,1 | 55,4 | 10,2 | 11,0 | 6 553,5 | 6 497,5 | -5 374,7 | -5 272,3 | 1 275,2 | | 1 310,1 |
| 13 219,0 | 12 831,3 | 2 927,9 | 2 935,3 | 10,2 | 8,1 | 0,0 | 0,0 | 22 115,7 | | 21 595,6 |
| 3 592,5 | 3 656,2 | 302,1 | 330,4 | 4,8 | 21,6 | 0,0 | 0,0 | 4 443,9 | | 4 614,9 |
| 185,4 | 118,5 | 8,2 | 4,9 | 30,1 | 24,8 | 0,0 | 0,0 | 346,8 | | 269,4 |
| 17 064,1 | 16 661,5 | 3 248,4 | 3 281,6 | 6 598,6 | 6 552,0 | -5 374,7 | -5 272,3 | 28 181,6 | | 27 790,0 |
| 17 779,1 | 17 290,7 | 3 340,7 | 3 372,3 | 8 019,7 | 7 676,6 | -6 991,7 | -6 398,8 | 30 592,7 | | 30 067,9 |

Informazioni sui segmenti Bilancio del Gruppo FFS.

Passivi.

| Mio di CHF | Traffico viaggiatori | | Traffico merci | |
|--|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
| Capitale di terzi | | | | |
| Debiti finanziari a breve termine | 6,4 | 11,2 | 194,0 | 160,0 |
| Debiti da forniture e servizi | 421,2 | 335,8 | 108,5 | 88,5 |
| Altri debiti a breve termine | 154,2 | 135,6 | 68,2 | 66,2 |
| Ratei e risconti passivi | 944,0 | 922,4 | 86,0 | 88,5 |
| Accantonamenti a breve termine | 87,0 | 70,8 | 126,3 | 44,4 |
| Totale Capitale di terzi a breve termine | 1 612,7 | 1 475,8 | 583,0 | 447,6 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 93,8 | 133,4 | 0,0 | 0,0 |
| Altri debiti a lungo termine | 2 063,9 | 2 008,4 | 368,6 | 344,6 |
| Accantonamenti a lungo termine | 7,6 | 12,7 | 39,6 | 36,8 |
| Totale Capitale di terzi a lungo termine | 2 165,3 | 2 154,5 | 408,2 | 381,4 |
| Totale Capitale di terzi | 3 778,0 | 3 630,2 | 991,2 | 829,0 |
| 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 | 804,1 | 610,5 | -203,6 | -166,7 |
| Utile del Gruppo | 193,0 | 193,7 | -190,4 | -37,3 |
| Capitale proprio escl. quote di minoranza | 3 282,6 | 3 089,6 | 331,2 | 521,2 |
| Quote di minoranza | 62,0 | 57,1 | 0,0 | 0,0 |
| Totale Capitale proprio | 3 344,5 | 3 146,6 | 331,2 | 521,2 |
| Totale Passivi | 7 122,5 | 6 776,9 | 1 322,4 | 1 350,2 |

| Infrastruttura | | Immobili | | Settori centrali | | Eliminazioni | | Totale FFS | |
|-----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
| 288,1 | 89,3 | 245,0 | 350,2 | 407,9 | 168,3 | -1 036,3 | -642,6 | 105,1 | 136,4 |
| 380,7 | 413,8 | 43,8 | 54,1 | 106,6 | 56,0 | -278,3 | -196,7 | 782,5 | 751,5 |
| 77,4 | 44,9 | 14,2 | 13,6 | 36,1 | 23,6 | -192,8 | -148,3 | 157,4 | 135,6 |
| 142,9 | 130,3 | 52,7 | 38,5 | 132,6 | 150,2 | -110,3 | -139,6 | 1 248,0 | 1 190,5 |
| 84,8 | 71,3 | 5,6 | 2,1 | 162,6 | 168,8 | -5,3 | -1,5 | 460,9 | 355,7 |
| 974,0 | 749,6 | 361,4 | 458,5 | 845,8 | 566,8 | -1 622,9 | -1 128,7 | 2 753,9 | 2 569,6 |
| 331,0 | 305,0 | 10,0 | 10,0 | 5 340,3 | 4 979,2 | 0,0 | 0,0 | 5 775,0 | 5 427,6 |
| 8 438,5 | 8 216,7 | 2 217,5 | 2 184,2 | 4 078,5 | 4 378,6 | -4 464,9 | -4 362,5 | 12 702,1 | 12 770,0 |
| 274,4 | 290,5 | 22,2 | 22,6 | 59,4 | 61,2 | -8,3 | -9,2 | 394,8 | 414,6 |
| 9 043,9 | 8 812,2 | 2 249,6 | 2 216,8 | 9 478,2 | 9 419,1 | -4 473,2 | -4 371,7 | 18 871,9 | 18 612,2 |
| 10 017,8 | 9 561,8 | 2 611,0 | 2 675,3 | 10 324,0 | 9 985,9 | -6 096,1 | -5 500,3 | 21 625,8 | 21 181,9 |
| 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 |
| 620,9 | 529,2 | 73,5 | 45,7 | -3 377,0 | -3 356,4 | -175,4 | -179,4 | -2 257,4 | -2 517,2 |
| 32,2 | 91,8 | 32,6 | 27,8 | 10,2 | -20,5 | 2,9 | 4,0 | 80,4 | 259,4 |
| 7 748,5 | 7 716,3 | 729,7 | 697,1 | -2 304,3 | -2 314,5 | -895,5 | -898,4 | 8 892,1 | 8 811,3 |
| 12,8 | 12,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5,2 | 0,0 | 0,0 | 74,8 | 74,8 |
| 7 761,2 | 7 728,9 | 729,7 | 697,1 | -2 304,3 | -2 309,3 | -895,5 | -898,4 | 8 966,8 | 8 886,1 |
| 17 779,1 | 17 290,7 | 3 340,7 | 3 372,3 | 8 019,7 | 7 676,6 | -6 991,7 | -6 398,8 | 30 592,7 | 30 067,9 |

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

| Ragione sociale | | Capitale sociale in mio | Partecipazione FFS in mio | Partecipazione FFS in % 31.12.2007 | Partecipazione FFS in % 31.12.2006 | 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 |
| Thurbo AG, Kreuzlingen | CHF | 75,00 | 67,50 | 90,00 | 90,00 | V P |
| RailAway SA, Lucerna | CHF | 0,10 | 0,09 | 86,00 | 86,00 | V P |
| RailAway GmbH, Stoccarda | EUR | 0,03 | 0,03 | 86,00 | 86,00 | V P |
| RegionAlps 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 |
| Cisalpine 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 | 0,08 | 0,02 | 26,00 | 26,00 | E P |
| Rhealys SA, Lussemburgo | EUR | 0,05 | 0,00 | 0,00 | 25,00 | E P |
| Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia | EUR | 0,03 | 0,01 | 50,00 | 50,00 | 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 |
| RAAlpin 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 % 31.12.2007 | Partecipazione FFS in % 31.12.2006 | 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 in liquidazione, Berna (liquidata) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 55,00 | V | P |
| Securitrans Public Transport Security SA, Berna | CHF | 2,00 | 1,02 | 51,00 | 51,00 | V | P |
| 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 | 0,00 | 0,00 | 25,00 | E | I |
| Traccia Svizzera SA, Berna | CHF | 0,10 | 0,03 | 25,00 | 25,00 | 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 dell'Ufficio di revisione.

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 dei fondi, certificazione del capitale proprio ed allegato/pagine da 101 a 133) delle Ferrovie federali svizzere FFS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007.

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

Berna, 6 marzo 2008
Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Revisore responsabile)

Alessandro Miolo

Esperto-contabile diplomato

Conto economico FFS SA.
Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

| Mio di CHF | Nota | 2007 | 2006 |
|---|------|-----------------|-----------------|
| Ricavo d'esercizio | | | |
| Ricavi da traffico | 1 | 2 480,8 | 2 348,3 |
| Indennizzi | 2 | 466,9 | 447,7 |
| Ricavi locativi immobili | | 345,7 | 330,7 |
| Ricavi complementari | 3 | 1 292,7 | 1 242,0 |
| Altri ricavi | | 62,7 | 39,4 |
| Prestazioni proprie | | 602,4 | 609,1 |
| Contributi federali per l'infrastruttura | 4 | 1 284,4 | 1 211,4 |
| Diminuzione del ricavo | | -100,5 | -100,7 |
| Totale Ricavo d'esercizio | | 6 435,1 | 6 127,9 |
| Spese d'esercizio | | | |
| Spese per il materiale | | -481,4 | -456,3 |
| Spese per il personale | 5 | -2 607,5 | -2 456,3 |
| Altre spese d'esercizio | 6 | -1 788,5 | -1 629,8 |
| Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali | | -1 410,2 | -1 031,6 |
| Investimenti non attivabili | | 0,0 | -274,7 |
| Totale Spese d'esercizio | | -6 287,7 | -5 848,8 |
| Attribuzione straordinaria ai passivi degli istituti di previdenza ¹ | | 0,0 | -2 985,0 |
| Risultato d'esercizio/EBIT | | 147,4 | -2 705,8 |
| Ricavo finanziario | | 115,8 | 102,4 |
| Oneri finanziari | | -210,8 | -142,5 |
| Utile/Perdita al lordo delle imposte | | 52,4 | -2 745,9 |
| Imposte | | -5,9 | 1,9 |
| Utile/Perdita d'esercizio | 7 | 46,6 | -2 744,0 |

¹ Vedere l'osservazione nella nota 0.3.

Bilancio FFS SA.

Attivi.

| Mio di CHF | Nota | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|------|-----------------|-----------------|
| Attivo circolante | | | |
| Liquidità | | 399,4 | 523,2 |
| Titoli | | 2,0 | 0,0 |
| Crediti da forniture e servizi | 8 | 573,1 | 530,5 |
| Altri crediti | | 414,4 | 349,3 |
| Scorte di merci e lavori iniziati | | 275,8 | 251,6 |
| Ratei e risconti attivi | | 478,2 | 359,9 |
| Totale Attivo circolante | | 2 142,9 | 2 014,6 |
| Attivo fisso | | | |
| Immobilizzazioni finanziarie | 9 | 2 704,6 | 2 855,9 |
| Immobilizzazioni materiali | | 20 293,6 | 19 748,5 |
| Impianti in costruzione Immobilizzazioni materiali | | 4 230,1 | 4 417,3 |
| Immobilizzazioni immateriali | | 320,0 | 241,0 |
| Totale Attivo fisso | | 27 548,3 | 27 262,7 |
| Totale Attivi | | 29 691,2 | 29 277,3 |

Passivi.

| Mio di CHF | Nota | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|---|------|-----------------|-----------------|
| Capitale di terzi | | | |
| Debiti finanziari a breve termine | | 74,3 | 73,4 |
| Debiti da forniture e servizi | 10 | 714,2 | 680,5 |
| Altri debiti a breve termine | | 116,1 | 103,3 |
| Ratei e risconti passivi | | 1 147,4 | 1 108,1 |
| Accantonamenti a breve termine | 11 | 323,5 | 300,9 |
| Totale Capitale di terzi a breve termine | | 2 375,6 | 2 266,3 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 12 | 5 350,3 | 4 989,2 |
| Altri debiti a lungo termine | 13 | 12 503,6 | 12 579,4 |
| Accantonamenti a lungo termine | 11 | 714,8 | 742,0 |
| Totale Capitale di terzi a lungo termine | | 18 568,7 | 18 310,6 |
| Totale Capitale di terzi | | 20 944,2 | 20 576,9 |
| Capitale proprio | | | |
| Capitale azionario | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Riserve legali | | | |
| Riserve legali generali | | 2 000,0 | 2 000,0 |
| Riserva Lferr 64 | | 615,2 | 502,2 |
| Perdita di bilancio | 14 | | |
| Perdita portata a nuovo | | -2 914,8 | -57,8 |
| Utile/Perdita d'esercizio | | 46,6 | -2 744,0 |
| Totale Capitale proprio | | 8 746,9 | 8 700,4 |
| Totale Passivi | | 29 691,2 | 29 277,3 |

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).

0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio

Plusvalenze e minusvalenze da vendita di attivo fisso

Le plusvalenze e minusvalenze da vendita di attivo fisso vengono nuovamente iscritte nei ricavi complementari o nelle altre spese d'esercizio. L'esercizio precedente è stato adeguato di conseguenza.

Impianti in costruzione

La procedura di iscrizione in bilancio degli impianti in costruzione 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 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 dell'esercizio precedente «Investimenti non attivabili» e «Variazioni rettifiche di valore su impianti in costruzione» non sono confrontabili con i dati attuali.

0.3 Obblighi previdenziali

Nell'esercizio 2006, l'ammontare degli obblighi previdenziali della FFS SA verso la Cassa pensioni FFS è stato calcolato in analogia alla raccomandazione Swiss GAAP RPC 16 e iscritto a bilancio come obbligo economico verso gli istituti previdenziali. La differenza fra l'obbligo economico complessivo calcolato di CHF 4,3 mia e l'attuale accantonamento di CHF 1,3 mia è stata contabilizzata in conto economico come spesa straordinaria conformemente alle disposizioni del diritto delle obbligazioni. Nell'esercizio 2007, la FFS SA ha proceduto a un risanamento parziale della Cassa pensioni FFS dell'ammontare di CHF 1,5 mia. Il deficit di copertura statico al 31 dicembre 2007 ammonta CHF 1,1 mia (esercizio precedente: CHF 1,9 mia). Il grado di copertura è del 92,4 per cento (esercizio precedente: 86,5 per cento).

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

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 38,0 mio (esercizio precedente: 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 regionale viaggiatori 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 594,1 mio in seguito alla vendita di centrali elettriche e partecipazioni, all'iscrizione di rettifiche di valore su immobilizzazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. In corso d'anno sono stati utilizzati CHF 19,2 mio.

0.6 Contaminazione dell'ambiente

Una perizia tecnica esterna aveva rilevato che le FFS dovevano effettuare entro il 1° gennaio 1999 accantonamenti pari a CHF 393,0 mio per siti contaminati. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questi accantonamenti, è stato concordato con la Confederazione di non effettuare un accantonamento totale nel bilancio di apertura, bensì di attivare un accantonamento di CHF 110,0 mio destinato alle spese di risanamento da sostenere. Eventuali costi che superano tale importo saranno coperti dalla Confederazione nel quadro della Convenzione sulle prestazioni. Nel 2007, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito in misura modesta e i costi di CHF 0,8 mio sono stati addebitati all'accantonamento, che quindi ammonta ancora a CHF 72,0 mio.

0.7 Imposte

In base all'articolo 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.

Informazioni dettagliate su bilancio e conto economico.

1 Ricavi da traffico

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---------------------------|----------------|----------------|
| Traffico viaggiatori | 2 104,0 | 1 958,5 |
| Prestazioni d'esercizio | 133,0 | 144,6 |
| Infrastruttura | 243,8 | 245,1 |
| Ricavi da traffico | 2 480,8 | 2 348,3 |

2 Indennizzi

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|--------------|--------------|
| Indennizzi traffico viaggiatori regionale | | |
| Confederazione | 246,5 | 239,1 |
| Cantoni | 155,0 | 143,1 |
| Contributi di terzi | 0,1 | 0,1 |
| Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale | 401,7 | 382,3 |
| Sovvenzioni a FFS Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci | | |
| per traffico combinato | 46,8 | 46,8 |
| per altro traffico merci | 18,4 | 18,6 |
| Totale Sovvenzioni per prezzi tracce d'orario | 65,2 | 65,4 |
| Indennizzi | 466,9 | 447,7 |

3 Ricavi complementari

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Servizi | 475,1 | 454,2 |
| Lavori di assistenza e manutenzione | 75,9 | 94,2 |
| Ricavi da noleggi | 87,3 | 80,0 |
| Vendita di energia | 86,5 | 97,7 |
| Cambio valuta | 41,4 | 39,9 |
| Provvigioni, commissioni | 86,9 | 83,4 |
| Vendita stampati e materiali | 53,2 | 61,2 |
| Partecipazione alle spese, contributi | 234,2 | 219,1 |
| Utile da vendita di attivo fisso | 100,8 | 49,7 |
| Altri ricavi complementari | 51,5 | 62,7 |
| Ricavi complementari | 1 292,7 | 1 242,0 |

4 Contributi federali per l'Infrastruttura

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|---|----------------|----------------|
| Ammortamento per l'infrastruttura | 838,9 | 855,5 |
| Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura | 445,5 | 355,9 |
| Contributi federali per l'infrastruttura | 1 284,4 | 1 211,4 |

5 Spese per il personale

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Salari | 2 134,1 | 2 041,9 |
| Assicurazioni sociali | 355,0 | 298,0 |
| Spese per il personale NOA | 11,4 | 29,5 |
| Altre spese per il personale | 107,0 | 87,0 |
| Spese per il personale | 2 607,5 | 2 456,3 |

6 Altre spese d'esercizio

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|--|----------------|----------------|
| Noleggio di impianti | 40,3 | 34,8 |
| Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione | 445,0 | 339,5 |
| Veicoli | 104,3 | 104,5 |
| Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse | 57,5 | 42,1 |
| Energia e smaltimento | 192,8 | 212,9 |
| Amministrazione e informatica | 300,2 | 273,8 |
| Pubblicità | 52,0 | 46,4 |
| Perdita da vendita di attivo fisso | 4,1 | 2,8 |
| Altre spese d'esercizio | 368,2 | 380,5 |
| Prestazioni d'esercizio di terzi | 160,0 | 143,2 |
| Indennizzi riduzione imposta precedente/Contributi federali | 64,2 | 49,3 |
| Altre spese d'esercizio | 1 788,5 | 1 629,8 |

7 Utile/Perdita d'esercizio

| Mio di CHF | 2007 | 2006 |
|--|-------------|-----------------|
| Utile/Perdita d'esercizio da settori che danno diritto all'indennità ai sensi dell'art. 64 Lferr | | |
| Infrastruttura | -15,4 | 88,2 |
| Traffico regionale viaggiatori (TRV) | 30,8 | 23,9 |
| Utile/Perdita d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità | 31,1 | -2 856,1 |
| Utile/Perdita d'esercizio | 46,6 | -2 744,0 |

8 Crediti da forniture e servizi

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|--------------|--------------|
| Crediti da forniture e servizi verso terzi | 523,5 | 490,7 |
| verso società del gruppo | 81,6 | 72,8 |
| verso società associate | 2,5 | 1,8 |
| Rettifiche di valore | -34,5 | -34,8 |
| Crediti da forniture e servizi | 573,1 | 530,5 |

9 Immobilizzazioni finanziarie

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|----------------|----------------|
| Titoli dell'attivo fisso | 572,6 | 646,7 |
| Partecipazioni ¹ | 696,2 | 894,7 |
| Crediti a lungo termine verso terzi | 583,8 | 543,3 |
| Crediti a lungo termine verso società del Gruppo | 833,7 | 751,6 |
| Crediti a lungo termine verso società associate | 18,3 | 19,6 |
| Immobilizzazioni finanziarie | 2 704,6 | 2 855,9 |

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

Sul prestito concesso a FFS Cargo SA pari a CHF 200,0 mio è stata firmata una dichiarazione di postergazione di rango a favore di FFS Cargo SA, che sarà mantenuta fino al risanamento finanziario della società. I relativi ammortamenti vengono dilazionati per l'intera durata dell'accordo. Inoltre è stata offerta una promessa di liquidità limitata a CHF 200,0 mio a favore di FFS Cargo SA valida fino al 31.12.2008 (cfr. nota 15.1).

10 Debiti da forniture e servizi

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|---|--------------|--------------|
| Debiti da forniture e servizi verso terzi | 676,9 | 646,8 |
| verso società del Gruppo | 32,8 | 33,6 |
| verso società associate | 4,5 | 0,2 |
| Debiti da forniture e servizi | 714,2 | 680,5 |

11 Accantonamenti**Accantonamenti per scadenza**

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| Accantonamenti a breve termine | 323,5 | 300,9 |
| Accantonamenti a lungo termine | 714,8 | 742,0 |
| Accantonamenti | 1 038,4 | 1 042,9 |

Accantonamenti per scopo d'impiego

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Contaminazione dell'ambiente | 72,0 | 72,8 |
| Risanamento nel settore energetico | 594,1 | 613,3 |
| Vacanze/straordinari | 90,8 | 90,9 |
| Ristrutturazione | 9,5 | 8,8 |
| Altri accantonamenti | 272,0 | 257,1 |
| Accantonamenti | 1 038,4 | 1 042,9 |

12 Debiti finanziari a lungo termine

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|----------------|----------------|
| Debiti bancari | 887,3 | 470,1 |
| Impegni di leasing | 3 099,7 | 3 069,0 |
| Debiti ipotecari | 10,0 | 10,0 |
| Cassa del personale | 1 353,3 | 1 440,1 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 5 350,3 | 4 989,2 |

13 Altri debiti a lungo termine

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|---|-----------------|-----------------|
| Debiti verso terzi | 154,2 | 158,2 |
| Debiti verso l'azionista Confederazione | 8 324,4 | 8 103,2 |
| Impegni verso istituti di previdenza | 1 200,0 | 0,0 |
| Passivi degli istituti di previdenza ¹ | 2 825,0 | 4 318,0 |
| Altri debiti a lungo termine | 12 503,6 | 12 579,4 |

1 Si rimanda alla nota 0.3 Obblighi previdenziali e ai chiarimenti relativi ai passivi degli istituti di previdenza riportati nella relazione del Gruppo.

Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|----------------|----------------|
| Prestiti federali | 1 231,1 | 1 231,1 |
| Fabbisogno di base | 1 137,1 | 1 010,1 |
| Totale prestiti a interessi variabili | 2 368,1 | 2 241,2 |
| Prestiti Ferrovia 2000 | 5 778,3 | 5 742,2 |
| Prestiti accessi Alptransit | 175,8 | 119,8 |
| Totale Prestiti ad interessi variabili per | 2,1 | 0,0 |
| Fondo grandi progetti ferroviari | 5 956,3 | 5 862,0 |
| Totale | 8 324,4 | 8 103,2 |

Indebitamento netto

| Mio di CHF | Note | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|---|------|-----------------|-----------------|
| Debiti finanziari a breve termine | | 74,3 | 73,4 |
| Debiti finanziari a lungo termine | 12 | 5 350,3 | 4 989,2 |
| Altri debiti a lungo termine | 13 | 12 503,6 | 12 579,4 |
| meno Ratei e risconti a lungo termine | | -132,2 | -140,1 |
| meno Passivi degli istituti di previdenza | | -2 825,0 | -4 318,0 |
| Totale debiti finanziari | | 14 970,9 | 13 183,9 |
| ./. Liquidità e titoli | | -974,0 | -1 170,0 |
| Indebitamento netto | | 13 996,9 | 12 013,9 |
| Variazioni rispetto all'esercizio precedente | | 1 983,0 | 484,1 |

14 Perdita di bilancio

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|---|-----------------|-----------------|
| Perdita portata a nuovo | | |
| a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr | -2 914,8 | -57,8 |
| Totale Perdita portata a nuovo | -2 914,8 | -57,8 |
| Utile/Perdita d'esercizio | | |
| a destinazione vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr | 15,4 | 112,9 |
| a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr | 31,1 | -2 856,9 |
| Totale Utile/Perdita d'esercizio | 46,6 | -2 744,0 |
| Totale Perdita di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr | -2 868,2 | -2 801,8 |

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

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|---|--------------|--------------|
| Fideiussioni e garanzie | 308,9 | 217,2 |
| Clausole di responsabilità statutarie | 130,0 | 130,0 |
| Impegni derivanti da capitale sociale non versato | 147,2 | 147,2 |
| Altri | 11,5 | 11,5 |
| Totale | 597,6 | 505,9 |

A favore di FFS Cargo SA è stata offerta una promessa di liquidità limitata a CHF 200,0 mio. A tale proposito si rimanda alle spiegazioni alla nota 9.

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

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Scadenza entro un anno | 9,9 | 12,7 |
| Scadenza entro 1-2 anni | 6,3 | 8,2 |
| Scadenza entro 2-3 anni | 3,3 | 3,7 |
| Scadenza entro 3-4 anni | 0,7 | 1,1 |
| Scadenza oltre 4 anni | 0,0 | 0,0 |
| Totale | 20,2 | 25,7 |

15.4 Partecipazioni importanti

| Ragione sociale | | Capitale sociale in mio | Partecipazione FFS SA in mio | Partecipazione FFS SA in % 31.12.2007 | Partecipazione FFS SA in % 31.12.2006 |
|--|-----|----------------------------|---------------------------------|---|---|
| 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 |
| Thurbo AG, Kreuzlingen | CHF | 75,00 | 67,50 | 90,00 | 90,00 |
| RailAway SA, Lucerna | CHF | 0,10 | 0,09 | 86,00 | 86,00 |
| RegionAlps SA, Martigny | CHF | 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 | 0,08 | 0,02 | 26,00 | 26,00 |
| Rhealys SA, Lussemburgo | EUR | 0,05 | 0,00 | 0,00 | 25,00 |
| Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia | EUR | 0,03 | 0,01 | 50,00 | 50,00 |
| 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 in liquidazione, Berna (liquidata) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 55,00 |
| Securitrans Public Transport Security SA, Berna | 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 | 0,00 | 0,00 | 25,00 |
| Traccia Svizzera SA, Berna | CHF | 0,10 | 0,03 | 25,00 | 25,00 |

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

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

Il Consiglio d'amministrazione chiede all'Assemblea generale di impiegare la perdita di bilancio al 31 dicembre 2007 come segue:

| Mio di CHF | 31.12.2007 | 31.12.2006 |
|--|-----------------|-----------------|
| Utile/Perdita d'esercizio | 46,6 | -2 744,0 |
| Perdita portata a nuovo esercizio precedente | -2 914,8 | -57,8 |
| Perdita di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr | -2 868,2 | -2 801,8 |
| verso o da riserve ai sensi dell'art. 64 Lferr | | |
| - Traffico viaggiatori | -30,8 | -23,9 |
| - Traffico viaggiatori (aggiunta dall'esercizio 2005) | 0,0 | -0,8 |
| - Infrastruttura | 15,4 | -88,2 |
| Perdita di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale | -2 883,6 | -2 914,8 |
| Riporto a nuovo | -2 883,6 | -2 914,8 |

Rapporto dell'Ufficio di revisione

All'Assemblea generale degli azionisti delle Ferrovie federali svizzere FFS, Berna. In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato la contabilità ed il conto annuale (conto economico, bilancio ed allegato/pagine 135 a 145) delle Ferrovie federali svizzere FFS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007.

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 la contabilità ed il conto annuale sono conformi 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 2007, secondo il suo rapporto del 5 marzo 2008.

Berna, 6 marzo 2008

Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Revisore responsabile)

Alessandro Miolo

Esperto-contabile diplomato

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |

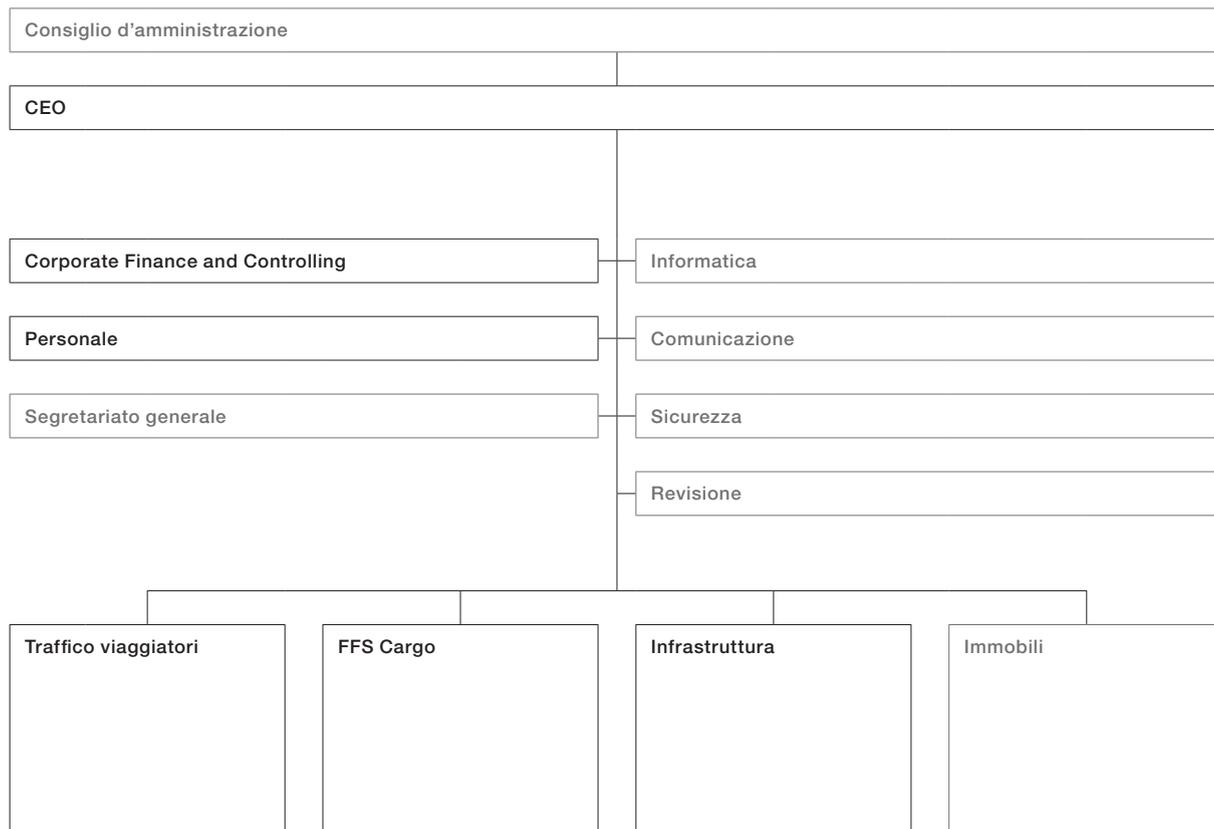


Il desiderio di André Béchir (58), di Freienstein ZH, CEO di Good News Productions SA, il maggiore organizzatore di concerti ed eventi della Svizzera.

«Mi reco spesso in Ticino per lavoro. Del resto lo sento dire spesso anche dalle star internazionali che ospitiamo nei nostri eventi: semplicemente fantastici. Ogni anno la nostra società organizza un centinaio di manifestazioni che attirano complessivamente dai 600 000 agli 800 000 visitatori. Perché tutto funzioni a dovere è necessario che le FFS e Good News operino in stretta collaborazione sin dalle primissime fasi di pianificazione, lavorando insieme fianco a fianco. Se tutti si siedono semplicemente intorno a un tavolo chiedendo chi sarà a pagare, non può uscire niente di buono. Perché quello che serve davvero sono idee e una buona dose di iniziativa da parte di tutti. A volte vorrei che le FFS dimostrassero un po' più di flessibilità e di spirito imprenditoriale. Sicuramente sarebbe auspicabile che anche alle FFS ci fosse un Mister o una Miss «grandi eventi», un interlocutore unico di grande esperienza che sappia garantire la competenza necessaria. Grandi eventi come ad esempio il concerto dei Rolling Stones sono un importante fattore d'immagine anche per le FFS. Quindi le FFS potrebbero impegnarsi un po' di più sul fronte della pubblicità. Perché un buon concerto e una buona prestazione delle FFS sono due facce della stessa medaglia. Solo così i nostri clienti sono soddisfatti».

| | |
|---------------------------------|----|
| Rapporto del Gruppo | 04 |
| Strategia/Ragg. degli obiettivi | 14 |
| Poteri pubblici | 16 |
| I desideri dei clienti | 18 |
| Ambiente | 20 |
| Personale/Ambito sociale | 22 |
| Sicurezza | 28 |
| Management dei rischi | 31 |
| Informatica | 32 |
| Cassa pensioni | 34 |
| Traffico viaggiatori | 36 |
| Traffico merci | 46 |
| Infrastruttura | 56 |
| Immobili | 66 |
| Corporate Governance | 76 |
| Cronaca | 87 |
| Rapporto finanziario | 91 |





Membro della Direzione aziendale

Il rapporto di gestione 2007 delle FFS è disponibile in lingua tedesca, francese, italiana e inglese; lo si può anche consultare al sito www.ffs.ch. La stampa della versione tedesca è la sola che faccia stato.

Impressum

Editrice: FFS SA, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berna 65
Concetto e impostazione: schneiter meier külling AG, Zurigo
Sistema della redazione e impostazione: Stämpfli Pubblicazioni SA, Berna
Traduzione: Servizio linguistico delle FFS
Foto: Gerry Amstutz e Franz Rindlisbacher, Zurigo
Litografia: Visiolink AG, Zurigo
Stampa: W. Gassmann AG, Biel-Bienne
Carta: Munken Polar

ISSN 1660-1661

Le FFS s'impegnano a esaudire i desideri dei clienti

Anche lo scorso anno le FFS hanno dimostrato di essere in grado di gestire grandi eventi della più svariata natura. Per ognuno di essi hanno infatti elaborato di volta in volta soluzioni di trasporto diverse e specifiche, perché in questi casi non esistono soluzioni standard. È anche per questo che, fin dalle prime fasi di pianificazione di una grande manifestazione, al concetto di trasporto deve essere attribuito un ruolo del tutto centrale. In questo ambito, in futuro le FFS intendono quindi collaborare ancora più attivamente con gli organizzatori o con i Comuni e le autorità.

Purtroppo alle FFS manca ancora un Mister o una Miss «grandi eventi». L'azienda ha però creato un comitato interdivisionale che ha il compito di garantire una pianificazione e un'attuazione globali delle grandi manifestazioni. E dopo ogni evento si provvederà ad analizzare le esperienze maturate, in modo da ricavarne misure valide e concrete per le future manifestazioni.

Buone notizie anche per i viaggiatori che si recano in Ticino: con il cambiamento d'orario previsto per dicembre del 2008, sulla linea del San Gottardo le FFS adotteranno il loro moderni treni ad assetto variabile, assicurando così tempi di viaggio più brevi e maggiore comfort. Ogni convoglio ferroviario ad assetto variabile sarà inoltre dotato di una carrozza ristorante con personale di servizio.

- Le FFS assicurano un servizio di trasporto ottimale per le persone che si recano ai grandi eventi.
- Nessuna manifestazione è uguale all'altra: il concetto di trasporto deve essere definito sin dalle prime fasi di pianificazione.
- Un comitato interdivisionale delle FFS garantisce una visione globale delle sfide poste da un grande evento.
- Sulla strada dell'eccellenza: analizzare minuziosamente le esperienze maturate per migliorare l'offerta futura.

