



Nel 2008 il risultato complessivo della FFS SA è migliorato sensibilmente, grazie ai risultati positivi ottenuti dai segmenti. Il traffico viaggiatori ha registrato livelli record, con un numero di viaggiatori mai raggiunto in precedenza. Il traffico merci ha ridotto le prestazioni di trasporto, conseguendo al contempo un miglioramento notevole del risultato del segmento. Immobili ha nuovamente erogato sostanziali pagamenti compensativi a Infrastruttura, aumentando le prestazioni per il risanamento della Cassa pensioni delle FFS. Malgrado i risultati positivi, gli incassi delle FFS non sono sufficienti per coprire gli investimenti. Il free cash flow negativo è sensibilmente aumentato. Il limite di capacità della rete FFS sta per essere raggiunto. Occorrono grandi sforzi per far sì che i nostri clienti continuino a scegliere il treno quale mezzo di trasporto.

Gruppo FFS

Mio di CHF	2008	2007
Ricavo del traffico viaggiatori	2 535,7	2 321,0
Ricavo del traffico merci	1 013,1	1 033,9
Risultato d'esercizio/EBIT	476,0	226,0
Utile del Gruppo	345,0	80,4
Totale del bilancio	31 418,1	30 592,7
Capitale proprio	9 312,3	8 966,8

Cifre delle prestazioni

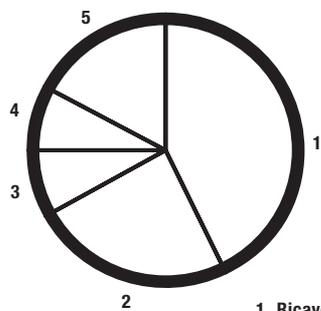
	2008	2007
Persone trasportate (mio)	322,6	306,7
Viaggiatori-chilometro (mio)	16 144,3	15 134,0
Abbonamenti generali ¹	374 769	344 542
Abbonamenti metà prezzo ¹	2 206 712	2 124 650
Tonnellate-chilometro (mio)	12 530,9	13 368,1
Tracce-chilometro (mio) ²	158,7	154,7
Entità media dell'organico	27 822	27 438

1 In circolazione alla fine dell'anno

2 Tratte a scartamento normale

Il franco FFS

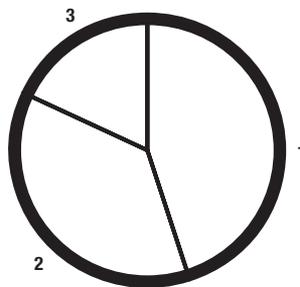
Franco ricavato: da dove viene



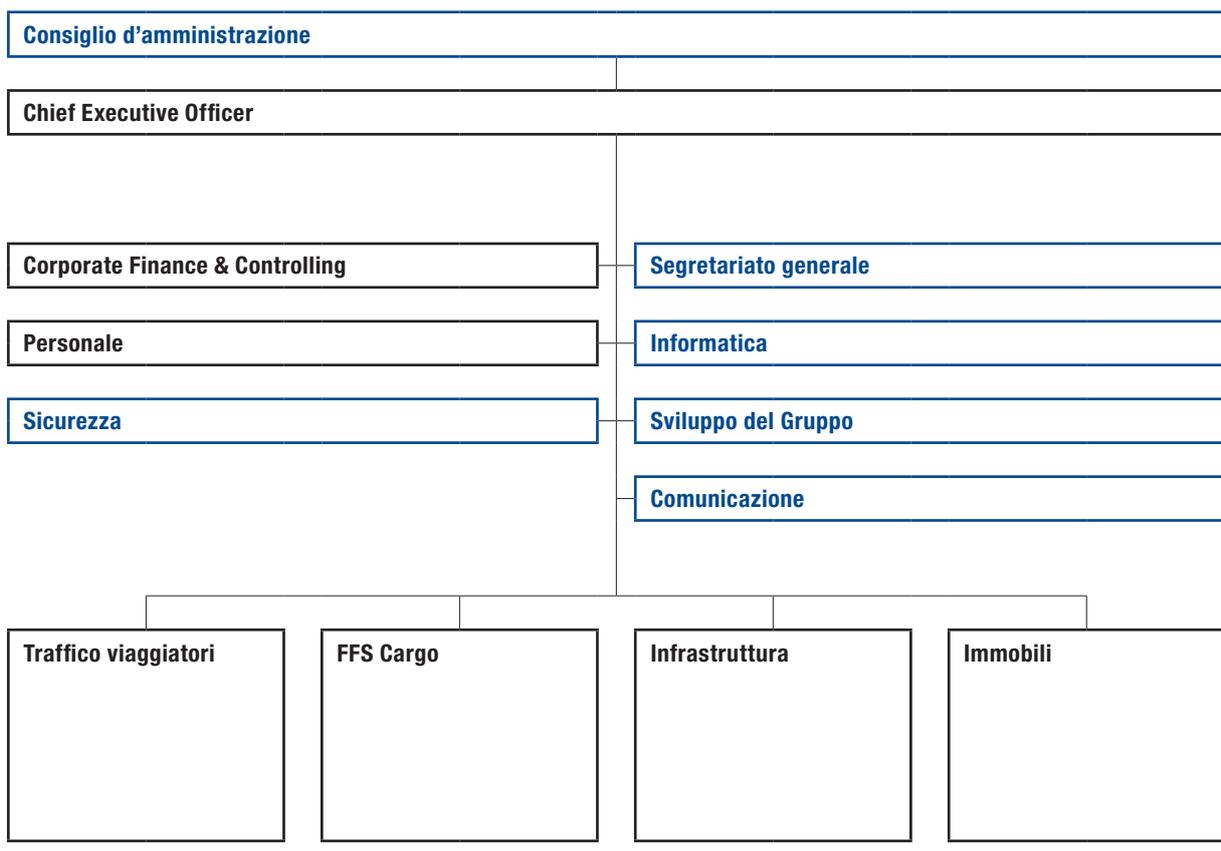
- 1 Ricavo da traffico 43 cts
- 2 Altri ricavi 24 cts
- 3 Prestazioni proprie 8 cts
- 4 Indennizzi 8 cts
- 5 Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura 17 Rp.

Il franco FFS

Franco speso: dove va



- 1 Spese per il personale 45 cts
 - 2 Altre spese 37 cts
 - 3 Ammortamenti 18 cts
-



Membro della Direzione del Gruppo

2008

Rapporto di gestione delle FFS.

Sommario

Introduzione	U2
Prefazione	5
Rapporto del Gruppo	18
Strategia/Obiettivi	36
Prestazioni dei poteri pubblici	38
Personale/Ambito sociale	40
Cassa pensioni	44
Ambiente/Energia	46
Management dei rischi	48
Sicurezza	49
Informatica	52
Traffico viaggiatori	54
Traffico merci	60
Infrastruttura	66
Immobili	72
Corporate Governance	78
Cronaca	89
Rapporto finanziario	93

Prefazione

Sentirsi in buone mani. Arrivare tranquilli a destinazione.

In tempi di crisi e di insicurezza i parametri fissi sono i benvenuti, unica costante in un mondo in continuo mutamento. Siamo alla ricerca di istituzioni che durino nel tempo, di valori e caratteristiche che siano l'incarnazione dell'affidabilità, di pietre miliari che servano come punti di riferimento. In Svizzera le FFS sono una di queste certezze. Ma non solo, perché le FFS rappresentano l'emblema stesso di questa Svizzera, con la sua varietà linguistica e culturale, e di quelle caratteristiche peculiari che costituiscono le basi del successo economico del Paese: sicurezza, pulizia, puntualità, efficienza e innovazione. Questa è la Svizzera e queste sono le FFS: un pezzo della nostra identità nazionale. E noi vogliamo sfruttare e riscoprire ogni giorno questa opportunità: per i nostri clienti, per la nostra azienda, per questo Paese.

Nel 2008 322,6 mio di persone hanno viaggiato con le FFS: ciò significa che il numero di passeggeri è ulteriormente aumentato del 5,2 per cento. Ogni giorno circa 900 000 persone viaggiano in modo semplice e sicuro con il treno – per andare al lavoro, a scuola o a fare visita agli amici. In nessun altro Paese del mondo la ferrovia è così sfruttata come da noi. Un primato che ci rende molto orgogliosi, e che depone a favore dei 27 822 collaboratori delle FFS e dei loro clienti.

Le FFS e tutti i trasporti pubblici forniscono un importante contributo alla qualità del nostro territorio, facendo della Svizzera un luogo favorevole per il lavoro e l'economia, una splendida regione in cui trascorrere il tempo libero e un Paese turistico ricco di fascino.

La grande fiducia che i clienti ripongono nelle FFS si basa sulle elevate aspettative in termini di qualità dei servizi della nostra azienda. Una delle grandi sfide che le FFS si trovano ad affrontare consiste nel fornire e migliorare ogni giorno questa qualità su una rete ferroviaria che, grazie all'andamento positivo della domanda degli ultimi anni, si avvicina in molti punti al limite delle proprie capacità. Offrire un servizio sicuro, pulito, puntuale, svizzero: questa è la sfida che le FFS raccolgono ogni giorno per i loro clienti. La disponibilità di posti a sedere e il servizio di informazione alla clientela in

caso di perturbazione, in particolare, sono tuttora insoddisfacenti e rappresentano troppo spesso motivo di irritazione per i nostri clienti. Sotto questi aspetti abbiamo ancora strada da fare, ma ce la stiamo mettendo tutta per migliorare anche su questo fronte.

Nel 2009 sarà importante imboccare la direzione giusta per garantire anche in futuro l'efficienza della rete ferroviaria svizzera. Con miliardi di investimenti in nuovo materiale rotabile da parte delle FFS e con il rapido stanziamento di fondi pubblici per l'ampliamento delle infrastrutture per il traffico.

Questo è importante, ma non è ancora abbastanza. I nostri clienti si aspettano di più: vogliono sentirsi in buone mani, vogliono arrivare tranquilli a destinazione. Ed è questo il nostro obiettivo. Quando il cliente si sente a proprio agio, le FFS sono presenti.

Desideriamo ringraziarvi per la fiducia che ci dimostrate. Ci fa sentire in obbligo di impegnarci con tutte le nostre forze e di continuare a perfezionare le nostre prestazioni malgrado la difficile realtà economica. Per un futuro ricco di successi. Per i nostri clienti. Per tutti voi.



Ulrich Gygi
Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS



Andreas Meyer
CEO FFS



A 2200 metri di altezza sul Pizzo Tremorgio, nella Leventina, i collaboratori delle FFS valutano la struttura del manto nevoso per essere in grado di stimare il rischio di valanghe.



Nella Dirigenza centrale Cargo di Basilea i treni di FFS Cargo vengono accuratamente instradati 24 ore su 24 in modo tale che tutte le merci possano arrivare regolarmente e puntualmente a destinazione.



La centrale di distribuzione Coop di Dietikon è uno dei 323 punti di consegna che FFS Cargo gestisce ogni giorno, fornendo così un importante contributo al servizio di base della Svizzera.





Malgrado il progresso tecnologico, i 40 guardiatratta delle FFS sono indispensabili per il controllo regolare degli oltre 3000 chilometri di rete.



Ogni sei anni 20 ispettori sottopongono ad accurati controlli i 6100 ponti delle FFS, con un ritmo di circa sei ponti al giorno.
Nella foto un ponte sul San Gottardo (Häggrigerbachbrücke).



Nello stabilimento industriale di Olten il parco veicoli esistente viene sottoposto ad interventi volti a preservarne il valore. La foto ritrae un collaboratore che dispone le apposite coperture nella cabina di verniciatura. A lato una carrozza CU IV appena verniciata.





Malgrado le estese opere di costruzione nella RailCity di Zurigo, i clienti continuano come sempre a godere di una molteplice offerta di servizi grazie alla «Zentrum Plaza» provvisoria (a sinistra).



I viaggiatori possono trascorrere i tempi di attesa tra un treno e l'altro immergendosi nella piacevole atmosfera dei moderni ambienti predisposti per il momento a Zurigo, Lucerna e Berna (nella foto).



Gli specialisti della pulizia lavorano a turno 24 ore su 24 al servizio dei viaggiatori – qui nella carrozza di prima classe di un IC 2000.



Gli assistenti alla clientela sono lieti di assistere gli appassionati di sport invernali durante i fine settimana (nella foto la stazione di Visp) come pure nel corso di grandi eventi e in caso di perturbazioni.

Rapporto del Gruppo

Notevole miglioramento del risultato consolidato. Gli investimenti hanno tuttavia incrementato l'indebitamento.

Grazie ai buoni risultati di Viaggiatori e Immobili e ai progressi nel traffico merci, il risultato consolidato delle FFS nel 2008 è migliorato notevolmente. Il numero di viaggiatori ha segnato un ulteriore aumento. Nel traffico merci la prestazione di trasporto è calata, nel contempo il risultato è nettamente migliorato. Immobili ha versato ingenti pagamenti compensativi a Infrastruttura e ha incrementato le prestazioni per risanare la Cassa pensioni. Le capacità della rete sono sempre più ridotte; gli investimenti per l'espansione delle capacità sono ormai urgenti e inderogabili. Non è stato possibile finanziare interamente gli investimenti con mezzi propri, l'indebitamento è ulteriormente aumentato.

Il 2008 è stato un anno complessivamente positivo per le FFS. Nel traffico viaggiatori la domanda ha continuato a crescere anche nell'anno in esame e il numero di clienti è aumentato di un ulteriore 5,2 per cento. Il risanamento del traffico merci ha compiuto passi importanti. Il risultato del segmento è migliorato sensibilmente. Nel 2008 FFS Infrastruttura ha registrato un utilizzo ancora più intenso della rete FFS, che ha fatto lievitare notevolmente i costi per la manutenzione della rete. FFS Immobili ha nuovamente migliorato il risultato d'esercizio. La parte sostanziale delle risorse conseguite nel settore immobiliare è confluita anche quest'anno nei pagamenti compensativi versati a FFS Infrastruttura e nel risanamento della Cassa pensioni.

La capacità della rete FFS, sottoposta a uno sfruttamento ancora più intensivo, si riduce sempre più. Per poter garantire anche in futuro l'efficienza del sistema ferroviario svizzero, sono assolutamente necessari investimenti ingenti in nuovo materiale rotabile e nell'espansione dell'infrastruttura. I programmi strutturali promossi dalla Confederazione per favorire la congiuntura offrono l'opportunità di affrontare in modo più mirato l'attuale necessità di recuperare terreno.

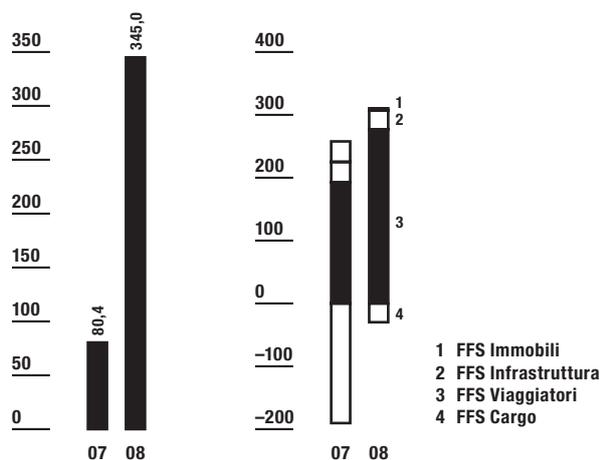
La congiuntura recessiva danneggia sensibilmente il traffico merci, attenuando l'efficacia degli interventi di risanamento messi in atto da FFS Cargo. Già verso la fine dell'estate 2008 le FFS hanno avviato interventi immediati, ridimensionando le prestazioni Cargo e imponendo una sospensione selettiva delle assunzioni. Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo seguono con molta attenzione l'andamento dell'economia. Sono già state prese decisioni condizionali su ulteriori interventi.

Il risanamento della Cassa pensioni FFS continua a essere un problema irrisolto. La crisi finanziaria del 2008 ha generato un allargamento massiccio del deficit di copertura; a fine anno il grado di copertura della Cassa era appena al 79,2 per cento. Le conseguenze derivanti dall'attuale crisi finanziaria sul risanamento della Cassa pensioni dovranno essere sostenute congiuntamente dalle FFS e dai collaboratori. Per il risanamento di quella parte di copertura insufficiente dovuta al finanziamento incompleto fornito dalla Confederazione alla Cassa pensioni nel 1999, le FFS si attendono invece un importante sostegno da parte della Confederazione.

I prossimi mesi metteranno le FFS sotto notevole pressione. L'azienda dovrà reagire alle conseguenze congiunturali con attenzione e oculatezza, in particolare al crollo registrato nel traffico merci. I singoli settori aziendali hanno messo in atto vari preparativi per poter rispondere rapidamente, all'occorrenza, al sopraggiun-

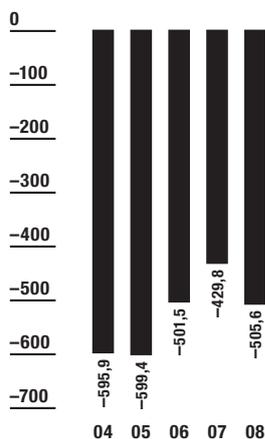
Risultato consolidato e risultati annui delle divisioni

Mio di CHF



Free cash flow negativo

Mio di CHF



gere di diverse condizioni del mercato. Al tempo stesso, il previsto andamento positivo della domanda nel medio e nel lungo termine richiede il perfezionamento dell'offerta. Nonostante la difficile situazione finanziaria, le FFS hanno in previsione un ingente programma di investimenti in materiale rotabile nuovo, mirato a preparare il parco veicoli per far fronte alle esigenze del futuro.

Risultato annuo decisamente migliorato e debiti in crescita.

Le FFS hanno chiuso il 2008 con un utile del Gruppo di CHF 345,0 mio. Nell'esercizio precedente era stato realizzato un utile di CHF 80,4 mio. Questo miglioramento notevole del risultato annuo è stato possibile grazie ai buoni risultati conseguiti nei segmenti del traffico viaggiatori, del traffico merci e degli immobili. FFS Viaggiatori ha realizzato un risultato annuo di CHF 276,8 mio, CHF 83,8 mio in più rispetto all'esercizio precedente. FFS Cargo ha chiuso il 2008 con un risultato negativo di CHF -29,9 mio; nell'esercizio precedente il deficit con accantonamenti pari a CHF 102,5 mio ammontava a CHF -190,4 mio. Tutti i tre settori di FFS Cargo hanno registrato dati positivi. FFS Immobili ha migliorato il risultato d'esercizio del 7,6 per cento, attestandosi a CHF 291,6 mio. Dopo i pagamenti compensativi versati a FFS Infrastruttura (CHF 69,0 mio) e gli addebiti per interessi e ammortamenti alla Cassa pensioni FFS (CHF 132,1 mio), il risultato annuo nell'anno di riferimento è passato da CHF 32,6 mio (2007) a CHF 3,3 mio. Il risultato annuo di FFS Infrastruttura, pari a CHF 30,4 mio, è stato inferiore di CHF 1,8 mio rispetto all'esercizio precedente: a questo risultato hanno concorso il settore aziendale Rete di FFS Infrastruttura con un dato negativo di CHF -10,1 mio e il settore aziendale Energia con un utile di CHF 40,5 mio.

L'elevata necessità dell'azienda di effettuare investimenti ha causato anche nel 2008 un deflusso dei fondi: tale deflusso è cresciuto di CHF 75,8 mio, raggiungendo CHF -505,6 mio poiché anche nell'anno di riferimento la somma d'investimento ha superato considerevolmente il flusso di fondi risultante dall'attività commerciale delle FFS. Nel 2008 le prestazioni versate dai poteri pubblici alle FFS sono state pari a CHF 2603,6 mio (2007: CHF 2183,6 mio). L'incremento di CHF 420,0 mio è sostanzialmente riconducibile alla realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali conseguiti con le risorse attinte dal fondo infrastrutturale. Le prestazioni con impatto sul risultato versate a FFS Infrastruttura sono state pari a CHF 1360,2 mio (CHF 1284,4 mio). Gli indennizzi per le prestazioni nel traffico viaggiatori regionale sono stati di CHF 605,0 mio (2007: CHF 591,8 mio).

Free cash flow negativo. Nonostante il buon andamento del risultato, non è stato possibile finanziare gli investimenti interamente con le proprie risorse. L'indebitamento delle FFS è pertanto ulteriormente aumentato. Gli investimenti necessari per il futuro continueranno a far lievitare considerevolmente l'indebitamento delle FFS. L'azienda necessita di condizioni quadro che le permettano di conseguire i mezzi necessari ad uno sviluppo continuo nell'interesse dei clienti.

Oggi le FFS possono realizzare utili solo in due settori aziendali su cinque: nel traffico viaggiatori a lunga percorrenza e nel settore degli immobili. Le risorse realizzate in quest'ultimo sono tuttavia destinate ai pagamenti compensativi da versare a FFS Infrastruttura e al risanamento della Cassa pensioni FFS. Nel traffico regionale e nel settore infrastruttura le normative legali vigenti impediscono di conseguire utili, il traffico merci è in deficit e la crisi mondiale attuale rende ancor più difficile proseguire il cammino intrapreso nella zona utili.

Un grazie ai clienti. Nel 2008 il numero di viaggiatori delle FFS è aumentato. Da anni il numero di clienti è in continua crescita e questo rappresenta un buon segno di riconoscimento per le FFS e i suoi 27 822 collaboratori. Al tempo stesso questa fiducia esige un impegno di vicinanza alla clientela e di qualità. Considerata la scarsità di risorse, garantire l'alta qualità tipica delle FFS e che i clienti giustamente si attendono in tutti i settori aziendali è la sfida centrale che l'intera azienda deve affrontare. Anche nel 2009 le FFS si impegneranno attivamente per migliorare ulteriormente la qualità delle loro prestazioni nel traffico viaggiatori, nel traffico merci e nel settore degli immobili e dell'infrastruttura. Le FFS lo devono ai loro clienti; se lo meritano. Un servizio umano continua a essere la nostra motivazione anche per il 2009.

Esprimiamo un sentito grazie ai nostri clienti.

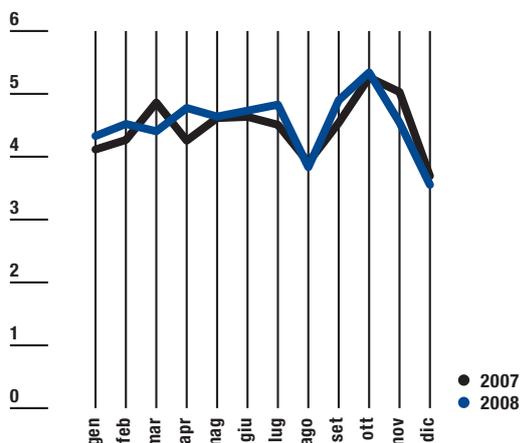
Un ringraziamento al Presidente

A fine anno vi è stato un cambiamento ai vertici della FFS SA: dopo dieci anni di attività Thierry Lalive d'Épinay ha lasciato la carica di Presidente del Consiglio d'amministrazione della FFS SA ed è uscito dal comitato. Thierry Lalive d'Épinay è stato il primo Presidente del Consiglio d'amministrazione della FFS SA, nata come società anonima di diritto speciale nell'ambito della riforma delle ferrovie del 1999. Con lui alla guida, le FFS si sono trasformate da ex regia federale in una moderna azienda con una chiara struttura e orientata ai diversi settori aziendali. Sotto l'amministrazione di Thierry Lalive d'Épinay l'efficienza e la redditività delle FFS sono cresciute sensibilmente; la produttività è aumentata del 40 per cento. Le FFS ringraziano Thierry Lalive d'Épinay per il grande lavoro svolto per l'azienda e i clienti.

Il nuovo Presidente del Consiglio d'amministrazione della FFS SA è Ulrich Gygi, entrato in carica il 1° gennaio 2009.

Volume di trasporto FFS Cargo

Per tonnellate nette



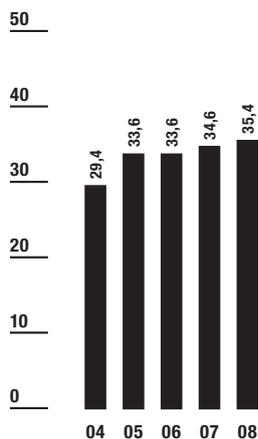
Un mercato difficile.

Crisi finanziaria ed economica mondiale. Il 2008 è stato caratterizzato da una crisi finanziaria ed economica su scala mondiale. La congiuntura negativa ha compromesso sensibilmente il traffico merci nel quarto trimestre, assottigliando in misura notevole l'efficacia degli sforzi di risanamento messi in atto da FFS Cargo. Nonostante la recessione congiunturale, FFS Cargo è riuscita a migliorare comunque dell'84,3 per cento il risultato del segmento rispetto all'esercizio precedente.

Fino all'ottobre 2008 l'andamento di FFS Cargo era molto positivo, persino superiore agli obiettivi fissati per il risanamento. A partire da ottobre il settore del traffico merci ha risentito in misura incisiva delle difficoltà che hanno interessato il traffico internazionale: in novembre e dicembre il volume di trasporto di FFS Cargo a livello internazionale è diminuito del 20 per cento circa. Il calo ha riguardato in particolare i trasporti di acciaio e di veicoli nuovi, nonché i trasporti di container in generale. Anche l'attività nazionale ne ha risentito, sebbene in misura meno intensa: in novembre il volume di trasporto era calato del 5 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, mentre dicembre si è chiuso allo stesso livello dell'anno precedente. Il calo del prezzo del petrolio e le basse temperature di fine anno hanno influito positivamente sul traffico interno: le cisterne di petrolio sono state riempite e il consumo di sale è aumentato notevolmente. FFS Cargo ha beneficiato di questi trasporti supplementari.

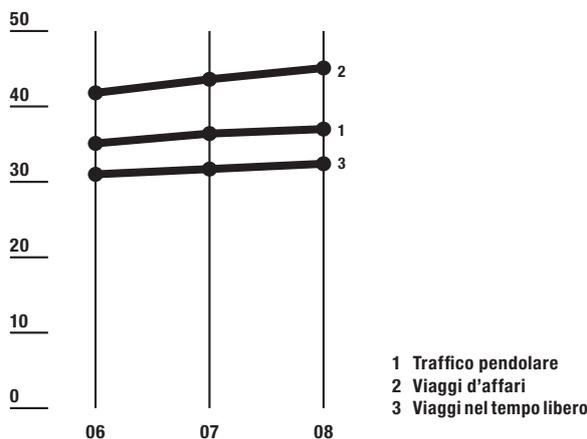
Quota di mercato FFS Viaggiatori

In %



Quota di mercato FFS Viaggiatori per mercati

In %



Già nell'agosto/settembre 2008 le FFS hanno iniziato ad adeguare le proprie capacità nel traffico merci. Al tempo stesso è stata imposta una sospensione selettiva delle assunzioni. Sono state deliberate altre misure di contenimento dei costi. Questi provvedimenti adottati per tempo hanno attutito gli effetti derivanti dall'andamento negativo degli ordini per FFS Cargo.

A fine 2008 la crisi economica si è fatta sentire solo in misura marginale sugli altri settori. Nell'ultimo trimestre FFS Infrastruttura ha registrato un calo delle tracce ordinate, conseguenza della diminuzione del volume nel traffico merci internazionale. FFS Viaggiatori ha registrato un andamento positivo nella vendita di biglietti e abbonamenti fino a fine anno. Solo l'attività con i clienti esteri ha risentito di una lieve flessione nell'ultimo trimestre. Nel settore immobiliare le vendite di FFS Immobili hanno avuto un andamento stabile. Per il 2009 non si prevede alcun miglioramento di questo difficile andamento congiunturale.

Fortemente colpita dalla crisi finanziaria nell'anno di riferimento è stata anche la Cassa pensioni FFS, il cui grado di copertura a fine 2008 è crollato al 79,2 per cento (2007: 92,4 per cento).

Misure congiunturali della Confederazione. Nell'ambito delle misure congiunturali che il Parlamento è chiamato a varare, le FFS hanno sottoposto all'Ufficio federale dei trasporti proposte relative a vari progetti per un ammontare di CHF 500 mio per gli anni 2009 e 2010. Nel frattempo il Consiglio federale ha già autorizzato CHF 150 mio per il 2009 e CHF 300 mio per il 2010, fermo restando il consenso che il Parlamento dovrà

dare. Si tratta di progetti prioritari nell'ambito della Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione e che, da una parte, servono per il mantenimento della rete e, dall'altra, contribuiscono a eliminare eventuali impasse sulla rete.

Gli interventi congiunturali offrono l'opportunità di accelerare l'attuazione di utili provvedimenti di razionalizzazione e di recuperare gli arretrati nei lavori di mantenimento dell'infrastruttura esistente. Le risorse finanziarie previste per questi progetti possono essere impiegate già ora, ottenendo velocemente i benefici economici auspicati. Gli oltre tre milioni di clienti delle FFS in Svizzera beneficeranno inoltre dei miglioramenti che ne deriveranno e dell'alleggerimento della rete FFS.

Aumento delle quote di mercato nel traffico viaggiatori. Anche nel 2008 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 alla strada. Sul mercato globale la ferrovia ha registrato, in base ai viaggiatori-chilometro percorsi, una quota di mercato del 35,4 per cento (2007: 34,6 per cento). Nel traffico pendolare la quota di mercato della ferrovia è passata al 37,0 per cento (36,4 per cento), nel segmento dei viaggi d'affari è salita al 45,1 per cento (43,6 per cento) mentre per i viaggi nel tempo libero ha raggiunto il 32,4 per cento (31,7 per cento).

Nel traffico merci transfrontaliero la quota di mercato della ferrovia è rimasta invariata rispetto alla strada, secondo i dati della Confederazione: il 64 per cento delle merci è stato trasportato su ferrovia, il 36 per cento su strada. Nel 2008 è stata trasportata attraverso le Alpi svizzere una quantità di merci leggermente maggiore rispetto all'esercizio precedente (+1 per cento). La quota di mercato di FFS Cargo sul traffico merci transfrontaliero attraverso la Svizzera è stata del 48,3 per cento (esercizio precedente 53,5 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 consolidare la propria posizione dominante e vogliono posizionarsi sul mercato come «Campioni europei». Pur essendo tra loro in accanita concorrenza, le aziende di trasporto merci do-

Ferrovia integrata. 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 – ad esempio per la disposizione a breve termine di ulteriori treni in caso di maggiore richiesta dei clienti, in caso di eventi particolari o in seguito a perturbazioni – significherebbe 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 una suddivisione di questo processo comporterebbe ripercussioni significative sulla qualità e sulle prestazioni.

Un esercizio della rete FFS senza ferrovia integrata comporterebbe ripercussioni significative sulla qualità e sulle prestazioni.

vanno in futuro migliorare sensibilmente la qualità della produzione, andando così incontro alle aspettative dei clienti. A tal fine saranno necessari sforzi congiunti e rapporti di collaborazione oltre ogni confine. Solo così sarà possibile consolidare e migliorare la posizione competitiva della ferrovia nella concorrenza intermodale con la strada.

In Svizzera l'introduzione precoce del libero accesso nel traffico merci su rotaia, avvenuta già nel 1999, ossia anni prima del corrispondente «primo pacchetto ferroviario» della UE varato a partire dal 2003, ha generato un sensibile indebolimento di FFS Cargo, con una conseguente perdita di quota di mercato nell'attività di transito internazionale attraverso le Alpi; nel corso degli ultimi anni la perdita ha superato il 50 per cento.

Nel traffico viaggiatori internazionale, a partire dal 2010 la rete svizzera verrà aperta a livello europeo con il «terzo pacchetto ferroviario». In passato la Svizzera ha ripetutamente anticipato i tempi nell'attuazione delle norme UE, e non sempre a proprio vantaggio. I passi ulteriori devono essere preparati con calma: le sfide dovrebbero essere analizzate con attenzione e le esperienze maturate sugli altri mercati valorizzate a fondo, con l'obiettivo di formulare soluzioni adatte per il futuro e orientate in base ai nostri mercati. Si dovranno inoltre creare condizioni generali uniformi per le aziende svizzere dei trasporti pubblici, come quelle che le aziende estere trovano nei propri Paesi.

Assegnazione delle tracce senza conflitti. Nel 2006 le FFS hanno esternalizzato l'ufficio per l'assegnazione delle tracce. L'ufficio, gestito come impresa congiunta tra FFS, BLS e SOB insieme all'Unione dei trasporti pubblici (UTP), garantisce l'assegnazione non discriminata delle tracce alle imprese ferroviarie. Come in passato, anche nel 2008 l'ufficio per l'assegnazione delle tracce è riuscito a risolvere tutti i conflitti di tracce. La commissione d'arbitrato non ha ricevuto querele.

Risanamento del settore merci.

Il risanamento e il riposizionamento di FFS Cargo ha compiuto passi importanti anche nell'anno di riferimento. I progressi di FFS Cargo hanno contribuito sensibilmente al marcato miglioramento del risultato consolidato relativo al 2008.

Nel mese di marzo 2008 le FFS hanno varato un ricco programma di risanamento. Il programma, che aveva l'obiettivo di conseguire un miglioramento del risultato a medio termine di oltre CHF 70 mio all'anno, prevedeva un pacchetto di provvedimenti riguardanti ampie aree di FFS Cargo. Nel settore della gestione e dell'amministrazione, soprattutto nella sede centrale di FFS Cargo a Basilea, lo snellimento della struttura organizzativa e la semplificazione delle procedure interne porteranno a una riduzione di 300 posti di lavoro. Parallelamente l'elaborazione delle vendite e degli ordini così come il servizio di informazioni ai clienti sono stati concentrati a Basilea. Il Centro Servizio Clienti KSC

Euro 2008

È stata la grande festa del calcio che tutti aspettavano con trepidazione: nel mese di giugno Euro 2008 ha travolto la Svizzera e l'Austria nel vortice collettivo del calcio, sommergendole in un mare di gioia di vivere, di allegria e di colore. Il fatto che la nazionale svizzera sia stata eliminata già nelle fasi iniziali del torneo non è riuscito a rovinare l'atmosfera, poiché la gioia e il divertimento dei tifosi venuti a sostenere le squadre vincenti erano troppo grandi per non farsi coinvolgere. La festa del calcio è andata oltre ogni immaginazione, anche per le FFS e per i trasporti pubblici della Svizzera.

Per almeno tre settimane, circa due milioni di appassionati di calcio hanno viaggiato con le FFS in tutto il Paese per assistere alle partite e raggiungere le città ospitanti. La giornata decisiva è stata l'11 giugno 2008, quando si sono disputati gli incontri Svizzera-Turchia a Basilea e Repubblica ceca-Portogallo a Ginevra: in un solo giorno circa 350 000 tifosi hanno affollato i treni delle FFS per assistere dal vivo alle partite – allo stadio o insieme a decine di migliaia di altri fan entusiasti sui megaschermi delle città. In questo unico mercoledì le FFS hanno messo a disposizione, oltre ai treni regolari, ben 250 treni speciali.

Nel periodo di Euro 2008 le FFS hanno istituito complessivamente circa 4700 treni speciali: due ore e mezzo dopo la fine della partita, i tifosi che avevano assistito agli incontri serali hanno potuto rientrare servendosi di treni InterCity che li hanno portati praticamente davanti alla porta di casa. Nelle Host City le linee della S-Bahn hanno viaggiato quasi 24 ore su 24. Ottimo anche l'utilizzazione dei servizi offerti dalle FFS: circa l'80 per cento degli spettatori e degli appassionati ha infatti viaggiato con i mezzi pubblici.

Presso le stazioni FFS i tifosi sono stati assistiti da migliaia di collaboratori delle FFS: nel periodo degli europei circa 1400 collaboratori, reclutati in particolare tra i quadri e nei settori amministrativi, hanno lasciato temporaneamente i loro uffici e indossato il tipico giubbotto giallo fosforescente per affiancare i colleghi in servizio presso le stazioni ed assistere con le parole e con i fatti gli appassionati di calcio.

Dal punto di vista finanziario, per le FFS Euro 2008 si è concluso con un deficit di CHF 2 mio; sul bilancio grava infatti l'enorme numero di ore supplementari fornite dai collaboratori. Ma allo stesso tempo questo depono sicuramente a favore di questi ultimi: senza l'enorme impegno profuso in tutti i settori dell'azienda questa straordinaria celebrazione dello sport non sarebbe mai potuta essere un successo.

Nel complesso i servizi forniti dalle FFS in occasione di Euro 2008 hanno ricevuto ampi consensi. Lo slogan con il quale le FFS si erano rivolte al pubblico durante la campagna di preparazione a Euro 2008 si è rivelato quanto mai indovinato: «La Svizzera è campione d'Europa. Per i viaggi in treno.» O come ha scritto un'importante testata giornalistica svizzera: «Se i calciatori dei Paesi ospitanti avessero lavorato con la stessa efficienza dei ferrovieri, l'Austria avrebbe incontrato in finale la Svizzera favorita»

Con Euro 2008 le FFS hanno ancora una volta dato prova della propria straordinaria efficienza in occasione dei grandi eventi. Il successo ottenuto e i numerosi apprezzamenti riservati alle FFS e ai suoi collaboratori ci sono di stimolo per le prossime sfide. Ora dovremo sfruttare lo slancio di Euro 2008 anche per il futuro.

Lo sciopero nello stabilimento industriale di Bellinzona

Nell'anno di riferimento le FFS hanno dovuto far fronte ad uno sciopero di un mese indetto dal personale dello stabilimento industriale (SI) di Bellinzona. L'astensione dal lavoro e le successive azioni di protesta hanno messo in grave difficoltà la Direzione e l'intera azienda, ponendo a dura prova i rapporti tradizionalmente buoni tra FFS e parti sociali.

L'agitazione sindacale del personale ha preso il via dalla decisione delle FFS di sottoporre il settore merci ad un programma di risanamento del valore di CHF 70 mio a causa delle massicce perdite operative registrate da FFS Cargo nel 2007. Era inoltre stato stabilito che la grande manutenzione delle locomotive delle FFS venisse gradualmente concentrata a Yverdon. Allo stesso tempo, in collaborazione con aziende del settore privato, si sarebbe dovuto provvedere a sviluppare e ad ampliare l'attività di manutenzione dei carri merci a Bellinzona.

Il 7 marzo 2008, all'indomani stesso della divulgazione del programma di risanamento per FFS Cargo deciso dal Consiglio d'amministrazione delle FFS, il personale dello SI di Bellinzona ha indetto uno sciopero a tempo indeterminato chiedendo di annullare le decisioni prese sullo stabilimento. In Ticino l'iniziativa è stata immediatamente ed attivamente appoggiata da un'ampia fascia della popolazione e dal governo, come pure dal mondo politico e da tutti gli schieramenti di partito. Anche la chiesa cattolica della regione e persino il vescovo hanno espresso il loro sostegno agli scioperanti. I colloqui di mediazione tra i vertici delle FFS e i rappresentanti dei lavoratori si sono protratti per quattro settimane senza alcun risultato.

Le FFS sono state colte di sorpresa dalla dinamica degli eventi e si sono trovate impreparate ad affrontare questi sviluppi. La situazione è stata aggravata da anni di trascuratezza nella gestione dello stabilimento di Bellinzona e dalla grande distanza tra la sede centrale del Gruppo e la gestione di Cargo da una parte e lo stabilimento ticinese dall'altra. Nel frattempo – facendo tesoro di quanto appreso in queste difficili circostanze – le FFS hanno deciso di rafforzare in misura decisiva la gestione dello stabilimento e di definire allo stesso tempo chiare regole per una corretta e tempestiva informazione delle parti sociali prima di procedere all'applicazione di provvedimenti di questa portata.

Il 5 aprile, come risultato delle trattative condotte in prima persona dal consigliere federale Moritz Leuenberger, gli scioperanti hanno posto fine all'agitazione. Allo stesso tempo le FFS hanno dichiarato l'annullamento degli interventi decisi per Bellinzona. Successivamente, nell'ambito di una tavola rotonda moderata dall'ex consigliere nazionale Franz Steinegger, i rappresentanti delle parti sociali e l'ormai sciolto comitato di sciopero hanno elaborato insieme alle FFS una serie di misure volte ad ottenere un miglioramento sostenibile del risultato operativo dello SI di Bellinzona, stabilito in CHF 10 mio annui entro il 2010. In seguito saranno necessari ulteriori miglioramenti del risultato.

In novembre le FFS hanno deciso di concentrare la manutenzione pesante delle locomotive dell'intero Gruppo in un'unità di FFS Viaggiatori. Di conseguenza, a partire dall'1.1.2009 lo SI di Bellinzona è passato dalle mani di FFS Cargo a quelle della divisione Viaggiatori.

Con la creazione di una rete che riunisce i diversi stabilimenti industriali delle FFS che fa capo al Viaggiatori, anche per il sito di Bellinzona si prospettano nuove sinergie e più ampie possibilità di mercato. Fino al 2013 FFS Cargo intende continuare ad affidare a Bellinzona la manutenzione pesante delle proprie locomotive.

Ora, dopo avere rinunciato alla creazione di partnership con il settore privato, l'obiettivo iniziale di incrementare costantemente il volume della manutenzione nello SI di Bellinzona dovrà essere perseguito intensificando le azioni di marketing.

Per le FFS lo sciopero ha comportato un costo di oltre CHF 2,5 mio.

di Friburgo è stato chiuso e 114 posti di lavoro sono stati trasferiti a Basilea. Con interventi mirati si è migliorato al tempo stesso anche lo sfruttamento dell'offerta nel traffico merci, mentre il miglioramento dei prezzi ha consentito di aumentare la redditività dei trasporti. Il programma di risanamento prevedeva inoltre l'accorpamento della manutenzione pesante delle locomotive a Yverdon, con la conseguente riduzione di 126 posti di lavoro a Bellinzona. Contemporaneamente era previsto il consolidamento della sede di Bellinzona per la manutenzione ordinaria dei carri merci e la sua espansione, in collaborazione con privati.

Il programma di risanamento, deciso nel mese di marzo, è stato per gran parte messo in atto nell'anno di riferimento. Gli interventi previsti per Bellinzona sono invece stati sospesi e sostituiti con altre misure (vedere il box). Nel complesso gli interventi di risanamento messi in atto nel 2008 hanno già comportato un miglioramento di CHF 53 mio del risultato di FFS Cargo, che ha comunque risentito notevolmente della congiuntura negativa nell'ultimo trimestre.

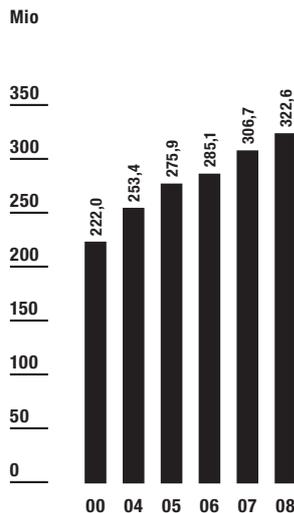
Risanamento della Cassa pensioni FFS irrisolto.

Il risanamento della Cassa pensioni FFS resta tuttora un problema irrisolto. Il deficit di copertura della Cassa si è aggravato in seguito alla crisi finanziaria. La Cassa ha chiuso il 2008 con una perdita d'esercizio di CHF 1882,4 mio. Sugli investimenti di capitali la Cassa pensioni ha subito una performance negativa pari al -11,48 per cento. È il peggior risultato registrato dalla fondazione della Cassa pensioni FFS avvenuta il 1° gennaio 1999. Con la perdita d'esercizio il disavanzo della Cassa pensioni è aumentato da CHF 1099,8 mio (2007) a CHF 2982,2 mio. A fine 2008 il grado di copertura della Cassa era sceso al 79,2 per cento. A fine 2007 il grado di copertura era stato del 92,4 per cento.

Evoluzione della performance sul capitale d'investimento 1999-2008

In %	CP FFS	Benchmark	Variazione
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
2008	-11,48	-12,75	1,27
Cumulato dall'1.2. 1999	21,56	18,36	3,2

Andamento del numero di viaggiatori



Risultati dei segmenti.

Traffico viaggiatori. Nel 2008 il risultato del segmento traffico viaggiatori è aumentato a CHF 276,8 mio (2007: CHF 193,0 mio). Il risultato d'esercizio è stato di CHF 296,7 mio (CHF 249,5 mio). I ricavi da traffico sono stati pari a CHF 2670,4 mio, in crescita dell'8 per cento rispetto all'esercizio precedente.

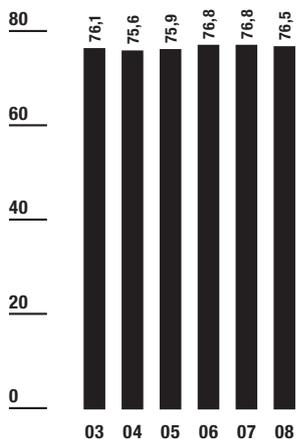
Nell'anno di riferimento 322,6 mio di clienti hanno viaggiato con le FFS, il 5,2 per cento in più rispetto all'esercizio precedente. È un record. Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è passato a 16,14 mia; le prestazioni di trasporto nel 2008 sono quindi cresciute del 6,7 per cento rispetto all'esercizio precedente.

La continua crescita della domanda riguarda in particolare le ore di punta e il transito tra i grandi centri. Solo nel 2008 il numero di viaggiatori-chilometro percorsi nelle ore di punta nel traffico a lunga percorrenza è cresciuto dell'8 per cento. Nel 2008 le FFS hanno registrato una crescita anche per i viaggi nel tempo libero sul territorio nazionale. L'attività con i clienti esteri, in particolare d'oltremare, ha risentito dell'andamento negativo della congiuntura, con un lieve calo rispetto all'esercizio precedente.

Ogni mese le FFS svolgono tra 2000 clienti un sondaggio sul grado di soddisfazione nei confronti delle FFS. Nel 2008 i sondaggi hanno rivelato un «grado di soddisfazione generale» di 76,5 punti. L'anno precedente lo stesso valore era stato di 76,8 punti. Mentre le informazioni in caso di perturbazioni, il rapporto qualità/prezzo e il tempo impiegato per i viaggi in treno, ossia la durata del viaggio, sono stati valutati nel complesso più positivamente rispetto all'esercizio precedente, i clienti hanno lamentato in particolare la carenza di posti a sedere nei treni nelle ore di punta, la pulizia dei treni e la mancanza di impianti di climatizzazione nei treni vecchi.

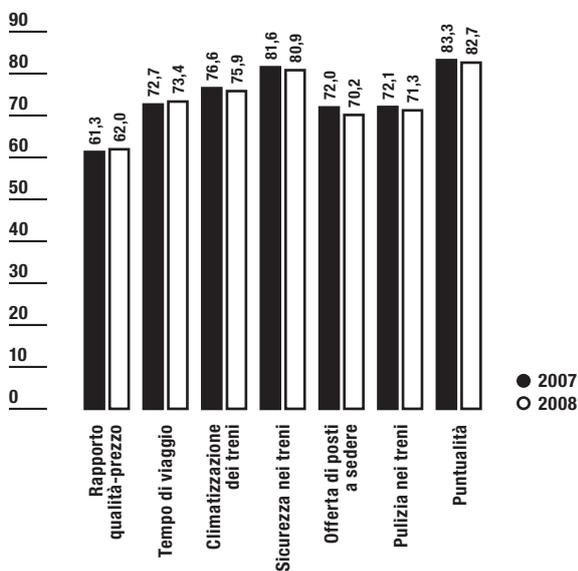
Soddisfazione globale dei clienti

In punti



Soddisfazione dei clienti per argomento

In punti



Le FFS seguono con attenzione lo sfruttamento dei singoli treni e cercano, ove necessario e possibile, di creare maggiori capacità. Con il cambiamento d'orario messo in atto nel dicembre 2008 le FFS hanno ampliato l'offerta di un altro 5,5 percento, aumentando il numero di treni in particolare nei collegamenti maggiormente frequentati tra i centri. Tra Losanna e Ginevra hanno transitato undici treni supplementari al giorno, tra Berna e Zurigo hanno viaggiato tre treni a cadenza semioraria continua, mentre con il nuovo orario la cadenza semioraria è stata introdotta anche tra Basilea e Zurigo.

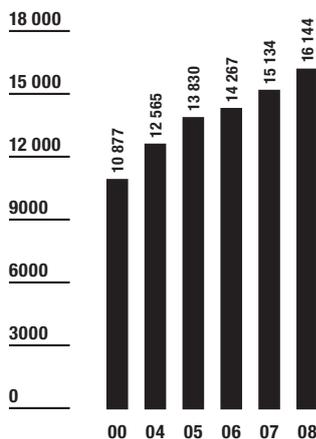
Di pari passo le FFS adottano importanti iniziative volte a rafforzare la qualità del servizio. Nell'ambito di una strategia di servizio e qualità, nel 2008 si è cercato di uniformare sempre più l'offerta dei prodotti secondo le categorie di treni, rendendola così più trasparente. I clienti dei treni InterCity possono usufruire, ormai su quasi tutti i collegamenti, di una zona per famiglie, di carrozze ristorante e del servizio al posto con minibar, così come di compartimenti del silenzio e compartimenti business. Internet e prese elettriche in prima e seconda classe stanno diventando presenze standard. Questi sforzi proseguiranno anche nel nuovo anno.

Per migliorare ulteriormente la qualità, le FFS hanno deciso il doppio accompagnamento integrale nei treni a lunga percorrenza: in futuro questi treni viaggeranno sempre con due agenti di scorta. A tal fine verranno creati 125 nuovi posti di lavoro. Verrà migliorata anche la pulizia dei treni: a causa della sempre maggiore presenza di passeggeri e dei minori tempi di inversione, le FFS provvedono sempre più di frequente alla pulizia dei treni anche mentre sono in viaggio.

Anche il servizio di informazione ai clienti verrà ulteriormente migliorato. L'Operation Center Viaggiatori creato nel 2007 ha recato in corso d'anno un contributo notevole alla fornitura di informazioni corrette e tempestive in caso di perturbazioni. I provvedimenti avviati nel 2008 per migliorare il servizio di informazione ai clienti, in particolare i display nelle stazioni, i corsi di formazione dei collaboratori e gli apparecchi informativi mobili, pur mostrando nei sondaggi svolti tra i clienti valori leggermente migliori, non hanno ancora raggiunto il risultato desiderato. Per il 2009 sono previsti altri interventi: nei treni della S-Bahn di Zurigo si darà il via all'introduzione della cosiddetta informazione in tempo reale tramite monitor nell'area clienti. Gli assistenti alla clientela impiegati durante Euro 2008, ben visibili con il loro giubbotto giallo fosforescente, sono stati molto utili e verranno impiegati anche in futuro in occasione di grandi eventi.

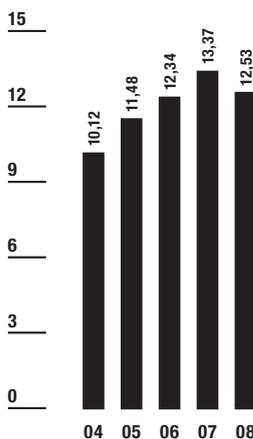
Evoluzione dei viaggiatori-chilometro

Mio



Tonnellate-chilometro nette FFS Cargo

Mia



Traffico merci. Il risultato del segmento Traffico merci ha segnato un miglioramento notevole. FFS Cargo ha chiuso anche il 2008 con un deficit, ma con CHF -29,9 mio il disavanzo è stato di gran lunga inferiore rispetto all'esercizio precedente (perdita di CHF 87,9 mio e accantonamenti per CHF 102,5 mio). Il risultato d'esercizio è stato di CHF -3,7 mio (2007: CHF -180,0 mio). Nel 2008 tutti i tre settori di FFS Cargo hanno registrato dati migliori. Con CHF 1044,2 mio i ricavi da traffico di FFS Cargo sono diminuiti dell'1,7 per cento rispetto all'esercizio precedente.

A questo notevole miglioramento del risultato hanno concorso i miglioramenti di produttività messi in atto e le iniziative di contenimento dei costi. Le misure di risanamento introdotte dalla taskforce FFS Cargo hanno avuto un effetto positivo sul risultato del segmento, commisurabile in CHF 53 mio. Inoltre, le spese per l'esercizio ferroviario sono diminuite di CHF 36 mio e le spese per i progetti IT e il personale (senza gli interventi di risanamento della taskforce) sono calate per un totale di CHF 19 mio.

L'anno di riferimento è stato il primo anno in cui FFS Cargo non ha più ricevuto sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario per il traffico a carri completi (2007: CHF 17 mio). Nel 2008, ad eccezione delle sovvenzioni per il traffico combinato, pari a CHF 13 mio, FFS Cargo ha quindi operato senza altri contributi federali diretti.

Nell'anno di riferimento FFS Cargo ha ridotto la prestazione di trasporto del 6,3 per cento, portandola a 12,53 mia di tonnellate-chilometro nette. Il calo è dovuto alla decisione delle FFS di ritirarsi dai transiti meno redditizi; l'iniziativa rientra nei provvedimenti di risanamento previsti per FFS Cargo nel traffico internazionale. Al tempo stesso il settore internazionale è stato colpito nel quarto trimestre dalle conseguenze negative

della congiuntura. Nel 2008 la prestazione di FFS Cargo nel traffico combinato è scesa del 15,3 per cento.

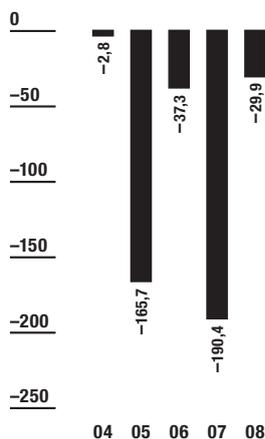
Contemporaneamente, nel traffico interno lo sfruttamento della rete è aumentato del 7 per cento. Le misure di risanamento in corso hanno migliorato la redditività conseguita nel traffico nazionale a carri completi. Tuttavia appare chiaro che in Svizzera non è possibile gestire il traffico a carri completi garantendo in modo duraturo una copertura totale dei costi.

Il 2008 ha visto acuirsi la pressione esercitata dalla concorrenza sull'asse internazionale nord-sud. Ciò nonostante, FFS Cargo è riuscita a migliorare la redditività di questi trasporti. In Germania la prestazione di trasporto è scesa dell'1 per cento rispetto al 2007. In Italia è rimasta invariata. L'acquisto di prestazioni da terzi è diminuito notevolmente. Nell'anno di riferimento queste prestazioni sono state fornite prevalentemente da personale proprio.

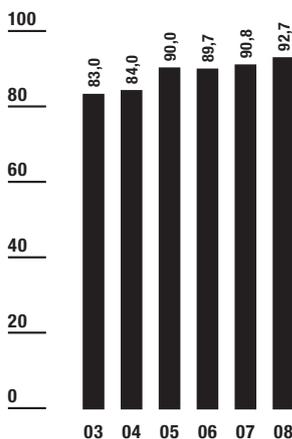
Nel settore aziendale Svizzera la crisi economica attuale è stata meno avvertita rispetto al settore International. Nel mese di novembre il volume di trasporto è leggermente diminuito anche nel traffico interno, ma nel 2008 FFS Cargo ha complessivamente migliorato la prestazione di trasporto per i committenti. A questo risultato hanno concorso l'aumento di trasporti per i grandi cantieri e per il settore agrario (importazioni, barbabietole da zucchero) e una netta espansione del traffico combinato sul territorio nazionale (trucioli di legno, carta straccia, rifiuti ecc.). I due marchi leader sul mercato del commercio al dettaglio, Migros e Coop, hanno puntato sempre più decisamente sui trasporti ferroviari, anche nel 2008. Anche in questo settore FFS Cargo ha incrementato il volume di trasporto.

Risultato del segmento FFS Cargo

Mio di CHF



Treni al giorno per chilometro di rotaia



Anche nel settore del traffico merci le FFS rilevano il grado di soddisfazione della clientela. Nel 2008 il sondaggio ha dato un valore di 7,40 punti (su un massimo di 10 punti). La soddisfazione dei clienti è stata quindi superiore rispetto all'esercizio precedente. Con un valore di 7,48 punti, FFS Cargo ha raggiunto il più alto grado di soddisfazione tra i clienti del settore Svizzera dal 2003. Con 7,24 punti anche il grado di soddisfazione nel settore International è stato leggermente superiore a quello dell'esercizio precedente. I clienti si sono dimostrati soddisfatti in particolare per gli interlocutori commerciali e la qualità della gestione dei trasporti. La soddisfazione è stata invece più bassa per la gestione dei reclami e la fatturazione.

La riforma delle ferrovie 2 prevede la revisione del sistema dei prezzi delle tracce in essere in Svizzera. Due sono gli aspetti decisivi per la competitività del trasporto delle merci su rotaia: da una parte servono condizioni stabili e pianificabili. I cambiamenti a breve termine rendono difficile la pianificazione e generano costi aggiuntivi. Dall'altra, il traffico merci ha bisogno di un nuovo sistema di prezzi delle tracce, che abbandoni l'approccio oggi prevalentemente basato sul peso e, adottando nuovi sistemi di incentivazione, punti a uno sfruttamento più equilibrato della rete in tutto l'arco della giornata.

Infrastruttura. Infrastruttura ha chiuso l'anno di riferimento con un risultato del segmento di CHF 30,4 mio (2007: CHF 32,2 mio). Il risultato d'esercizio è stato di CHF -112,6 mio (CHF -107,5 mio). Il ricavo da traffico derivante dall'utilizzo delle tracce è aumentato del 5,5 per cento, passando a un totale di CHF 762,9 mio. L'incremento delle spese della manutenzione ha gravato sul risultato del settore Rete, che ha registrato un dato negativo di CHF -10,1 mio (2007: CHF -15,0 mio). Il risultato generato dall'attività operativa del settore Rete è stato di CHF -34,0 mio (CHF -18,5 mio). Il settore aziendale Energia ha chiuso con un utile di CHF 40,5 mio (CHF 47,2 mio).

Con 158,7 mio di tracce-chilometro la rete di infrastruttura delle FFS ha segnato un nuovo record anche nel 2008. La prestazione è stata maggiore del 2,5 per cento rispetto all'esercizio precedente. Nessun'altra rete ferroviaria al mondo è esposta a un utilizzo tanto intenso: sulla rete FFS transitano giornalmente in media 92,7 treni per ogni chilometro di rotaia.

In particolare la domanda di tracce da parte di terzi è aumentata, rispetto all'esercizio precedente, del 5,4 per cento nel traffico viaggiatori e del 12,3 per cento nel traffico merci. Nel 2008 i treni FFS hanno registrato nel traffico viaggiatori un incremento del 2,8 per cento, giungendo così a 120,3 mio di tracce-chilometro; la domanda di tracce da parte di FFS Cargo è diminuita del 2,2 per cento scendendo a 24,2 mio di tracce-chilometro.

Questo sfruttamento intensivo della rete genera una crescita sproporzionata dei costi per la sua manutenzione. Nel 2008 le spese per la manutenzione e il mantenimento dell'infrastruttura FFS sono aumentate del 7,3 per cento giungendo a CHF 2,07 mia. Nei prossimi anni questo andamento sottoporà le FFS a notevole pressione. Per il 2009 le FFS prevedono di

effettuare un'analisi completa della rete per rilevare lo stato degli impianti d'infrastruttura.

Nel settore Energia le FFS hanno aumentato del 3,4 per cento il fatturato di corrente di trazione, portandolo a 2407 gigawattore (GWh). Di queste 1867 GWh provenivano dalla produzione idroelettrica nelle centrali delle FFS e in quelle associate. Il valore dell'esercizio precedente, pari a 1876 GWh, non è stato raggiunto per poco; il motivo è da ricondurre ai lavori di riparazione programmati per Châteland e a un danno nella centrale dell'Etzel, che ha limitato la produzione.

Il 2008 è stato caratterizzato da forti oscillazioni nei prezzi del mercato energetico: nel primo e nel quarto trimestre, quindi nei mesi più freddi in cui le FFS devono tradizionalmente acquistare energia sul mercato, i prezzi erano inferiori alle previsioni. Nel secondo e nel terzo trimestre, in cui le FFS registrano un'eccedenza nella produzione propria di corrente a causa del disgelo e possono mettere in vendita la differenza, è stato possibile ottenere prezzi superiori a quanto preventivato.

La stabilità dell'orario ferroviario sulla rete FFS è fortemente compromessa a causa di un suo utilizzo sempre più intenso. Le singole perturbazioni hanno generato conseguenze sempre più estese, con effetti su gran parte della rete. Nell'anno in esame le FFS hanno dovuto far fronte a molte perturbazioni. In particolare nella Svizzera Romanda e, soprattutto, sull'asse Losanna-Ginevra, si sono verificati numerosi problemi con a volte gravi conseguenze, dal momento che tra Ginevra e Losanna mancano tratte di deviazione. Nel 2008 le FFS hanno istituito una «Taskforce Svizzera Romanda» con il compito di elaborare provvedimenti di stabilizzazione e miglioramento dell'esercizio nella Svizzera occidentale. I lavori sono in corso.

Immobili. Nel 2008 FFS Immobili ha migliorato il risultato d'esercizio del 7,6 per cento rispetto all'esercizio precedente, portandolo a CHF 291,6 mio. Con l'utile conseguito FFS Immobili ha pagato CHF 132,1 mio di interessi e ammortamenti destinati al risanamento della Cassa pensioni delle FFS (2007: CHF 74,1 mio). Sempre nel 2008 il settore FFS Immobili ha inoltre versato pagamenti compensativi a FFS Infrastruttura pari a CHF 69 mio (CHF 74 mio). Il risultato del segmento al netto di queste prestazioni è stato pari a CHF 3,3 mio (CHF 32,6 mio).

Le principali colonne del ricavo sono stati da una parte i ricavi locativi e dall'altra i maggiori proventi derivanti dalle vendite, che sono migliorati ancora una volta. I ricavi locativi da terzi sono aumentati del 4,4 per cento, passando a CHF 334 mio, con una crescita complessiva di un terzo dal 2001. Il contributo più sostanziale ai ricavi locativi è derivato dall'incremento di fatturato realizzato dai negozi e dai locali situati nelle 31 maggiori stazioni delle FFS: nel 2008 hanno infatti registrato un'ulteriore espansione del fatturato, cresciu-

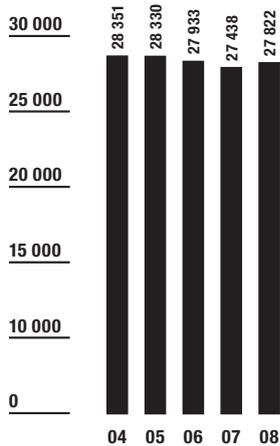
to del 6,1 per cento, portandosi così al di sopra dell'andamento medio del fatturato del commercio svizzero al dettaglio (+4,3 per cento). I negozi presenti nelle stazioni hanno realizzato un fatturato annuo pro capite di CHF 191 sull'intera popolazione svizzera.

L'utile generato dall'alienazione di attivi fissi è aumentato del 28,8 per cento ed è stato pari a CHF 128,2 mio.

Nella propria attività commerciale FFS Immobili gestisce tre portafogli:

- Produzione ferroviaria: all'interno delle FFS, Immobili mette a disposizione di tutte le divisioni edifici moderni e adeguati, sia per gli uffici che per l'esercizio e la produzione. Inoltre il settore favorisce l'ottimizzazione delle sedi e la concentrazione degli uffici di proprietà delle FFS. In questo ambito FFS Immobili sta pianificando tra l'altro la realizzazione di nuovi centri di servizi a Zurigo Altstetten e Berna Wankdorf.
- Stazioni: l'importanza delle stazioni come centri che si propongono con un'offerta di servizi diversificata è in costante aumento. È assolutamente necessario potenziare le stazioni per riuscire a rispondere al crescente numero di viaggiatori e alle sempre maggiori esigenze della clientela. Nel 2008 le FFS hanno portato a termine importanti progetti ferroviari aumentando l'attrazione delle stazioni, ad esempio con la nuova costruzione di Visp o la ristrutturazione eseguita a Rapperswil. Hanno inoltre avviato nuovi progetti volti a migliorare notevolmente le stazioni e a renderle più confortevoli per i clienti, ad esempio ad Aarau, Olten e Bienne. La stazione di Zugo è diventata una stazione RailCity. Oggi le FFS dispongono così di otto stazioni RailCity: Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lucerna, Winterthur, Zugo e Zurigo. Nel 2009 anche la stazione di San Gallo diventerà una stazione RailCity.
- Oggetti d'investimento: le FFS intendono realizzare il potenziale di aumento di valore con una strategia d'investimento mirata per le aree di sviluppo situate in posizioni centrali. Nei prossimi anni, fino al 2014, le FFS prevedono di investire CHF 1,2 mia in aree strategicamente importanti con un'organizzazione dei trasporti di ottimo livello. Al tempo stesso esse promuovono la revisione dei portafogli con la vendita degli immobili e delle aree non più utilizzate per l'esercizio ferroviario e per la strategia ferroviaria. Nel 2008 le FFS hanno venduto 193 immobili (2007: 186), tra cui le aree per i grandi progetti Schleife Nord di Zugo e Lucerna Tribtschen. Sono inoltre stati venduti la rimessa per locomotive a San Gallo e lo Spiesshof di Basilea.

Evoluzione del numero di collaboratori



Nel 2008 FFS Immobili ha condotto un sondaggio tra gli abitanti delle zone d'influenza delle grandi stazioni per verificare la loro soddisfazione per le offerte e i servizi delle stazioni FFS. Con 80 punti su un massimo di 100, il risultato è stato buono, al pari livello dell'anno precedente, quando il sondaggio era però stato condotto solo nelle zone adiacenti alle stazioni RailCity. Una valutazione sempre più critica viene data alla pulizia e all'ordine. Qui viene chiesto di più alle FFS. A questo proposito le FFS, d'accordo con i partner commerciali, hanno deciso nel 2008 di non vendere alcolici dalle ore 22.00 in poi nei negozi e nei chioschi presenti nelle stazioni.

Per dare un riconoscimento alla crescente importanza che il settore immobiliare riveste per le FFS, a far data dal 1° gennaio 2009 FFS Immobili è diventata una divisione a pieno titolo.

Un grazie a collaboratrici e collaboratori.

Nel 2008 la FFS SA ha dato lavoro in media a 27 822 persone (posti a tempo pieno), 384 in più rispetto all'esercizio precedente. Sia nella casa madre di FFS e FFS Cargo sia nelle società affiliate sono stati creati nuovi posti di lavoro. In particolare il numero dei dipendenti è aumentato nel settore informatico, nel traffico viaggiatori e nel settore dell'infrastruttura. La ricerca di collaboratori qualificati è proseguita anche nel 2008. Nonostante la difficile situazione congiunturale, le FFS non sono riuscite a occupare tutti i posti secondo le

previsioni, soprattutto nei settori Finanze, Informatica e nelle professioni tecniche. L'assunzione di personale altamente qualificato e molto ricercato sul mercato risulta particolarmente difficile a causa della situazione critica in cui versa la Cassa pensioni FFS.

Nell'ambito delle trattative salariali intercorse con le parti sociali e terminate a inizio gennaio 2009, le FFS hanno deciso per il 2009 un aumento della massa salariale del 2,5 per cento, di cui l'1,5 per cento per aumenti salariali generali. Viene così compensata l'inflazione annua. Lo 0,9 per cento della massa salariale è a disposizione per aumenti salariali individuali. Inoltre, i collaboratori con un basso reddito riceveranno un pagamento una tantum per il quale è riservato lo 0,1 per cento della massa salariale. In totale, i costi degli interventi salariali così decisi ammontano a quasi CHF 53 mio.

Oltre a questo accordo, nel corso del 2009 le FFS contano di destinare circa CHF 8 mio per aumenti salariali infrannuali collegati, ad esempio, a cambi di funzione e riclassificazioni. Questo importo corrisponde allo 0,4 per cento della massa salariale.

Le prestazioni erogate dalle FFS nell'anno di riferimento hanno raggiunto livelli ineguagliati. L'azienda esprime quindi il proprio grazie non solo ai clienti ma, in prima linea, a collaboratrici e collaboratori che, con grande impegno e notevole competenza, hanno caratterizzato il volto dell'azienda anche nel 2008 svolgendo un ottimo lavoro. Il grande successo e il riconoscimento di cui le FFS hanno potuto godere per prestazioni fornite in occasione di Euro 2008 sono merito dei collaboratori. L'efficienza, il dinamismo e la vicinanza alla clientela che hanno contraddistinto le FFS durante Euro 2008 sono caratteristiche tipiche dell'intera azienda.

Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo delle FFS ringraziano tutte le collaboratrici e i collaboratori per il buon lavoro svolto nel 2008 per l'azienda e i suoi clienti.

Con validi collaboratori le FFS sono sulla buona strada per affrontare con successo le grandi sfide dei prossimi anni, per andare incontro alle esigenze dei clienti ed espandere ulteriormente l'offerta delle FFS nel lungo termine.

Prospettive.

Le FFS hanno bisogno di libertà d'azione imprenditoriale. Le FFS si trovano di fronte a grandi sfide. L'importanza della ferrovia e dei trasporti pubblici per l'avanzamento positivo dell'economia e della società dovrebbe aumentare ulteriormente nei prossimi anni. Compete alle FFS, con i propri provvedimenti aziendali, fare sì che il sistema ferrovia continui a funzionare con successo come efficiente vettore di trasporto anche in futuro e riesca a rispondere sollecitamente alle esigenze dei clienti. Per poter soddisfare l'andamento continuamente positivo della domanda, l'azienda ha bisogno di una libertà d'azione imprenditoriale tale da poter conseguire sul mercato le risorse finanziarie necessarie per gli imminenti e ingenti investimenti in materiale rotabile nuovo e più efficiente. È pertanto necessario creare le condizioni quadro adeguate per permettere all'azienda di ottenere gli utili necessari.

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

Per far sì che anche in futuro viaggiare in Svizzera con il treno resti un'attività piacevole, che anche in futuro i clienti possano rilassarsi in treno, lavorare o semplicemente viaggiare allegramente in compagnia, sono necessari investimenti importanti. Da una parte è richiesto materiale rotabile moderno ed efficiente, che aumenti la capacità della rete attuale. Dall'altra è necessario potenziare la rete con rapidità e coerenza. Aumentando le offerte attraenti al di fuori degli orari di punta, le FFS intendono gradualmente mettere in atto iniziative commerciali volte ad alleggerire il traffico nelle ore di punta e a incrementare lo sfruttamento dei treni FFS nell'intero arco della giornata.

Importanti investimenti in materiale rotabile. Gli investimenti in materiale rotabile nuovo competono alle FFS. L'azienda risponde a questo impegno con investimenti ingenti: solo negli ultimi due anni le FFS hanno ordinato nuovo materiale rotabile per un ammontare di CHF 2,5 mia: CHF 1,5 mia per 50 nuovi elettrotreni a due piani e 121 carrozze a due piani a pianale ribassato, CHF 523 mio per il rimodernamento dell'attuale parco di treni spola del traffico locale con 140 carrozze intermedie, CHF 419 mio per altri 32 treni Firt.

Per far sì che anche in futuro viaggiare in treno resti un'attività piacevole, sono necessari investimenti importanti.

e accogliente nel traffico regionale devono essere garantiti con i committenti mediante accordi a lungo termine. La Svizzera e le sue ferrovie sono piccoli operatori sul mercato europeo. Unendo le loro forze, le diverse ferrovie svizzere potrebbero consolidare la loro posizione sul mercato. Considerati gli sviluppi del panorama ferroviario europeo, è necessario riconsiderare il numero di ferrovie a scartamento normale necessari in Svizzera.

Domanda in continua espansione. Le FFS ritengono che la domanda di prestazioni FFS nel traffico viaggiatori e nel traffico merci aumenterà anche nei prossimi anni. Secondo le previsioni attuali si prevede entro il 2030 un'ulteriore crescita del 50 per cento della domanda nel traffico viaggiatori; nei grandi agglomerati urbani attorno a Zurigo e lungo il lago di Ginevra l'aumento potrebbe superare persino il 100 per cento. La carenza di capacità sulla strada, in particolare negli agglomerati urbani, potrebbe accelerare ulteriormente il passaggio alla ferrovia. Anche la maggiore sensibilità per le questioni ambientali, ora diffusa in ampi strati della popolazione, dovrebbe nei prossimi anni far confluire più clienti verso la ferrovia. E se la crisi economica dovesse protrarsi a lungo, si potrebbe assistere a un passaggio dall'auto privata ai trasporti pubblici dovuto a motivi economici.

Nel 2009 le FFS indiranno una gara d'appalto per il più grande ordine di materiale rotabile della loro storia, per un ammontare di CHF 2 mia per nuovi treni a due piani da utilizzare nel traffico a lunga percorrenza.

Complessivamente, le FFS prevedono investimenti pari a CHF 20 mia entro il 2030. La finalità di questi investimenti è quella di incrementare ulteriormente qualità e capacità. Investendo nel materiale rotabile, le FFS aumenteranno le capacità di posti a sedere del 40 per cento circa entro il 2030. Nel traffico a lunga percorrenza verranno utilizzati soprattutto treni a due piani, che offrono notevoli capacità. Al tempo stesso si migliora anche la qualità: nel traffico regionale transiteranno esclusivamente treni climatizzati, con ampi spazi per posti in piedi.

Tutti questi investimenti in nuovo materiale rotabile dovranno essere coperti con le risorse interne.

Espansione dell'infrastruttura ferroviaria. Gli sforzi imprenditoriali profusi dalle FFS per il materiale rotabile non sono sufficienti a far fronte all'urgente necessità di adeguare le capacità alla maggiore domanda. È altrettanto urgente investire nell'ampliamento dell'infrastruttura; questa mansione compete alla Confederazione. I progetti infrastrutturali sono imprese audaci di lungo termine: dalla prima pianificazione alla messa in funzione passano in media da otto a dodici anni.

Il modello relativo all'offerta di base dello «Sviluppo futuro dei progetti ferroviari» (SIF) ha compiuto passi decisivi nell'anno di riferimento, tanto che la decisione definitiva delle Camere federali in merito al potenziamento dell'infrastruttura per un volume di CHF 5,4 mia è attesa nel primo trimestre 2009. Per poter disporre in tempo dei progetti centrali per l'offerta base è tuttavia necessario un finanziamento rapido. In particolare sei progetti richiedono un prefinanziamento: gli accessi al passante di Zurigo, gli accessi alla galleria di base NEAT al San Gottardo, il quarto binario tra Losanna e Renens, la galleria dell'Eppenberg tra Olten e Aarau, la riduzione degli intervalli fra i treni tra Berna e Thun e l'incrocio su più livelli a Liestal Nord.

Per gli altri ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria il Consiglio federale ha presentato nel dicembre 2008 idee per una «Ferrovia 2030». Sotto questo no-

Considerati i numerosi interessi e i desideri emergenti, è importante stabilire chiare priorità economiche, politiche, aziendali e temporali per gli investimenti nei progetti relativi all'infrastruttura del traffico, stazioni comprese, al fine di ottenere il massimo beneficio per il maggior numero possibile di clienti. Questa prioritizzazione sarà molto complessa. L'attuale crisi finanziaria, la recessione e il rifinanziamento residuo dei programmi congiunturali dovrebbero aggravare ulteriormente la situazione, dal momento che un minor gettito fiscale esercita ulteriore pressione sui budget dei poteri pubblici.

Si dovrà tenere conto anche dei costi conseguenti che l'ampliamento dell'infrastruttura avrà sull'esercizio ferroviario. Questi costi non devono essere sottovalutati: un investimento di CHF 100 mio causa nell'esercizio ferroviario ulteriori spese di manutenzione annue per CHF 4 mio.

Ammodernamento del sistema dei prezzi/alleggerimento delle ore di punta. Nel corso di una giornata il 50 per cento dei clienti FFS viaggia nel 25 per cento dell'orario d'esercizio. Lo sfruttamento medio dei treni FFS nel traffico a lunga percorrenza è del 30,4 per cento, nel traffico regionale del 19,1 per cento. Nelle ore di punta lo sfruttamento di singoli treni su diverse tratte

Lo sfruttamento elevato nelle ore di punta comporta costi estremamente elevati.

me dovrebbero essere raggruppati grandi progetti come il terzo binario continuo tra Losanna e Ginevra, la galleria di Ligerz, la galleria di base dello Zimmerberg, la galleria del Wisenberg, gli accessi NEAT a nord e a sud, la galleria Brüttener e una galleria Heitersberg II. Il Consiglio federale propone due varianti: una variante per CHF 21 mia, l'altra per CHF 12 mia. In questo approccio «design to budget» non sarebbero previste nel progetto minore iniziative di espansione per il traffico d'agglomerato. Anche per il finanziamento vengono esaminate due varianti: un finanziamento in parte basato sugli utenti o, in alternativa, il dirottamento e l'impiego dei fondi della «Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni» (TTPCP) finora pervenuti ai Cantoni.

della rete FFS supera già oggi il 100 per cento della capacità; secondo le previsioni, nei prossimi vent'anni la domanda nelle ore di punta aumenterà ancora di oltre il 100 per cento.

Lo sfruttamento elevato nelle ore di punta grava sul sistema dei trasporti pubblici svizzeri in misura notevole e comporta costi elevati. Sotto la guida dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP), le aziende dei trasporti pubblici in Svizzera stanno lavorando alla realizzazione di un nuovo sistema prezzi, esaminando anche varie possibilità di controllare la domanda negli orari di punta.

In primo piano vengono presi in considerazione sistemi di incentivazione per i viaggiatori che dispongono della flessibilità necessaria e che possono pertanto scegliere di utilizzare le ferrovie al di fuori degli orari di maggiore afflusso, liberando così spazio per i clienti costretti a viaggiare nelle ore di punta. Con queste allettanti offerte aggiuntive si vuole al tempo stesso migliorare lo sfruttamento generale dei treni FFS. Nel 2009 le FFS intendono proporre all'Unione dei trasporti pubblici l'introduzione di un abbonamento generale dalle 9. Al tempo stesso verrà allargata l'offerta

Click&Rail con biglietti economici a prezzi ridotti acquistabili in Internet. I clienti potranno così approfittare di un'offerta di biglietti economici contingentati, validi nei treni meno frequentati, con riduzioni fino al 70 per cento.

Nessun aumento delle tariffe nel 2008 e nel 2009.

Nel 2008 le FFS e l'UTP hanno rinunciato ad apportare adeguamenti tariffari nel traffico viaggiatori. Anche per il 2009 non sono previsti aumenti di prezzo, benché i maggiori costi accumulati dal 2007 non siano stati compensati e sebbene le imprese di trasporto del settore pubblico stiano ampliando costantemente la propria offerta e il servizio e debbano affrontare investimenti ingenti per materiale rotabile nuovo ed efficiente. Rinunciando all'aumento dei prezzi nel dicembre 2009, le FFS e l'UTP tengono conto della difficile situazione economica presente anche in Svizzera, assumendo le proprie responsabilità sociali ed economiche.

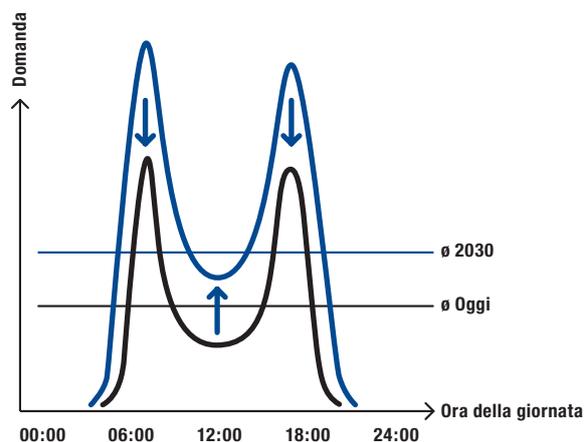
Tuttavia, nel 2009 si dovrà cercare da una parte di sfruttare il potenziale di incremento dei ricavi nelle ore di bassa frequenza e, dall'altra, tenuto conto della crisi economica, si dovranno anche sfruttare meglio le opportunità di risparmio.

Considerati gli investimenti necessari e l'andamento dei costi materiali e dei salari, i trasporti pubblici non potranno fare a meno di aumentare presto le loro tariffe.

Sulla strada della puntualità. La puntualità dei treni FFS nel traffico viaggiatori è superiore alla media a livello internazionale. Nel 2008 la puntualità tecnica dei treni secondo la norma dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) è stata del 95,8 per cento, ovvero compresa in una fascia di tolleranza di 4 minuti e 59 secondi. Tuttavia, la «puntualità dei treni» così misurata è un indice incompleto della puntualità per i clienti. Essa non tiene conto del diverso sfruttamento dei treni e del numero di coincidenze mancate. Le FFS stanno elaborando un modello per il calcolo della «puntualità per i clienti». Inoltre hanno definito una tolleranza più ristretta per la «puntualità dei treni». Ora viene misurata anche la puntualità in una fascia di tolleranza di 2 minuti e 59 secondi, con l'obiettivo di condurre puntualmente a destinazione entro questo limite di tolleranza il 90,3 per cento di tutti i treni. Nel 2008 il valore ottenuto è stato dell'89,7 per cento e l'obiettivo è stato mancato per poco. Nel 2008 il nuovo valore della puntualità dei clienti è stato raggiunto nell'85,7 per cento dei casi. Per il 2009 le FFS puntano a raggiungere una puntualità per i clienti dell'87 per cento.

Frequenze nell'arco della giornata

Tipica curva giornaliera oggi e nel 2030 (previsione)



Traffico viaggiatori internazionale. In vista dell'imminente apertura del mercato nel traffico viaggiatori internazionale, nell'ambito del «terzo pacchetto ferroviario» dell'UE in programma per il 2010, la collaborazione transfrontaliera tra le ferrovie acquista sempre più importanza. Le FFS hanno già avviato collaborazioni di questo tipo e, ad esempio insieme alla francese SNCF, con la società Lyria gestiscono con successo il traffico viaggiatori internazionale tra la Svizzera e Parigi. La collaborazione con Trenitalia tramite la società affiliata comune Cisalpino risente invece di gravi problemi qualitativi: Cisalpino non riesce assolutamente ad essere conforme agli elevati requisiti delle FFS in termini di qualità dell'offerta, stabilità dell'esercizio del parco veicoli e affidabilità della manutenzione. Le FFS dovranno, insieme a Trenitalia, migliorare sensibilmente l'offerta rivolta ai clienti del traffico viaggiatori internazionale con l'Italia. Al tempo stesso è importante trarre da Cisalpino l'insegnamento utile per l'auspicato perfezionamento delle iniziative di partnership nel traffico viaggiatori internazionale. Dai contatti con le potenziali ferrovie partner emerge che le FFS sono un partner richiesto e stimato.

Sfide nel traffico regionale. Considerati gli sviluppi economici, nei prossimi anni la Confederazione e i Cantoni si troveranno a far fronte a un calo degli introiti fiscali e disporranno di minori risorse. Tutto questo aumenterà la pressione sugli indennizzi per il traffico regionale. Dall'altra parte, nei prossimi anni gli indennizzi per ogni treno-chilometro dovranno aumentare, perché l'offerta sarà ampliata e verrà utilizzato materiale rotabile moderno e più interessante.

Si aprirà così una forbice tra costi e ricavi e al tempo stesso ci sarà il rischio di un livellamento della crescita della domanda di trasporti a causa della situazione congiunturale, che comprometterà il grado di copertura dei costi. Già oggi i ricavi conseguiti dalle FFS nel traffico regionale non sono sufficienti per coprire le spese necessarie per gli investimenti. Per assicurare lo sviluppo sostenibile del traffico regionale, è necessario per le FFS che cambino le condizioni generali relative alla concessione degli indennizzi e che sia data loro l'opportunità di far fruttare interessi sul capitale impiegato.

Ricerca di partner per FFS Cargo. Nell'estate 2008 le FFS hanno dato il via a un concorso di idee volto a individuare partner idonei per il posizionamento nel settore internazionale. Al tempo stesso si è deciso di esaminare, sempre nell'ambito di questo processo, anche eventuali partnership per il settore Svizzera. L'obiettivo è quello di configurare un orientamento del settore merci FFS nel lungo termine e di migliorare costantemente la capacità di FFS Cargo di autofinanziarsi e la sua redditività. Si vuole inoltre ottimizzare la competitività della ferrovia rispetto alla strada, promuovendo il trasferimento dei trasporti di merci alla ferrovia.

Il momento di collegare FFS Cargo a una rete internazionale efficiente sembra essere quello giusto. Complessivamente le FFS hanno ricevuto 25 segnalazioni di interesse per una partnership con FFS Cargo. Di questi interessati, 14 potenziali partner hanno presentato entro i termini un'offerta concreta conforme ai requisiti. Al momento queste offerte vengono valutate secondo i criteri previsti. Avrà quindi inizio il processo di trattativa vero e proprio con i possibili partner. La decisione concreta per una partnership dovrebbe essere presa nel corso del 2009.

Maggiore fabbisogno di energia. In futuro il fabbisogno di energia delle FFS aumenterà sensibilmente in seguito all'ampliamento dell'offerta e delle prestazioni. Un numero maggiore di treni, velocità di transito più elevate e più comfort nei treni viaggiatori (soprattutto grazie agli impianti di climatizzazione) generano un notevole aumento del consumo energetico. Gli sforzi profusi dall'azienda per il risparmio energetico diventano di conseguenza molto importanti. Sarà inoltre necessario rinnovare le concessioni relative all'ottenimento dell'energia, che sono in scadenza nei prossimi anni. Nel breve termine si prevede una carenza di copertura dell'approvvigionamento energetico delle FFS. L'azienda dovrà affrontare questi problemi con decisione.

Perfezionamento delle stazioni. Nell'anno in corso le FFS valorizzeranno diverse stazioni con progetti interdivisionali: da una parte si vuole tener conto della crescente frequenza di clienti; dall'altra l'offerta di servizi e prestazioni nelle stazioni dovrà essere potenziata e organizzata in vista di una mobilità integrata per venire maggiormente incontro alle esigenze dei clienti. La stazione è il biglietto da visita delle FFS e dei Comuni. A tal fine le FFS esamineranno da dieci a quindici grandi stazioni per verificarne la capacità, la vicinanza ai clienti e lo standard dei servizi. Al tempo stesso verranno elaborati numerosi piani d'utilizzo individuali per molte piccole stazioni.

Nei prossimi anni e fino al 2014 le FFS hanno in programma la vendita di impianti per un valore di CHF 1,7 mia. In queste operazioni le FFS tengono in considerazione gli interessi urbani giustificati, la qualità e utilizzi misti. Le aree circostanti sono parte della stazione stessa, in un ambiente complessivo in cui i nostri clienti devono trovarsi a proprio agio.

L'azienda e il mondo politico devono sentirsi chiamati in causa.

Investimenti nell'ampliamento dell'infrastruttura. Gli investimenti necessari per l'esercizio ferroviario delle FFS fino al 2050 arrivano ad ammontare a CHF 60 mia per l'infrastruttura e il materiale rotabile. Solo per l'acquisto previsto di nuovo materiale rotabile entro il 2030 le FFS necessiteranno di mezzi finanziari pari a CHF 20 mia e dovranno a tale scopo escogitare nuove possibilità di finanziamento. È necessario esaminare tutte le possibilità di futuro finanziamento dei progetti infrastrutturali. Le FFS sono interessate a offrire le proprie prestazioni a condizioni più allettanti per i clienti.

Adeguamento delle condizioni quadro. Il fatto che le FFS, dal loro avvio come società anonima di diritto speciale avvenuto nel 1999, hanno conseguito un cash flow negativo in ogni esercizio, indebolisce l'azienda e grava sulle prospettive delle FFS di affrontare con successo le sfide del futuro. Al fine di stabilizzare quanto meno

Nel 2008 il Consiglio federale ha inviato un modello di consultazione per il risanamento della Cassa pensioni FFS, che prevede quattro varianti. In base ai risultati della procedura di consultazione sta ora elaborando un modello da sottoporre alle Camere federali. Questo modello dovrebbe essere pronto nel corso del 2009.

Le FFS necessitano di condizioni quadro che permettano loro di conseguire i mezzi necessari per il futuro.

il loro indebitamento in costantemente crescita. Le condizioni quadro generali in cui esse operano devono essere rimesse in questione. Altrimenti in futuro alle FFS mancheranno i mezzi per finanziare gli investimenti previsti in nuovi treni e per migliorare costantemente l'offerta nell'interesse dei clienti. Sarà necessario garantire che le FFS siano in grado di conseguire risorse finanziarie sufficienti in tutti i settori d'attività e che possano impiegare tali risorse per finanziare l'esercizio normale ed eventuali spese straordinarie.

Risanamento della Cassa pensioni. L'azienda e il mondo politico sono chiamati in causa anche per il risanamento della Cassa pensioni FFS. Il risanamento delle ripercussioni subite dalla Cassa pensioni in seguito all'attuale crisi finanziaria dovrà essere affrontato congiuntamente dal datore di lavoro e dagli assicurati. Il Consiglio di fondazione della Cassa pensioni è stato invitato dall'Ufficio federale delle assicurazioni sociali a elaborare, entro la metà del 2009, misure di risanamento. Tuttavia, per il risanamento di quella parte di scoperto derivante dall'insufficiente finanziamento della Cassa pensioni nel 1999, le FFS si attendono un notevole contributo di risanamento con cui compensare il deficit di copertura in misura corrispondente alla parte dei pensionati della Cassa pensioni FFS. Il 1° gennaio 2007 le FFS hanno già provveduto direttamente a risanare la parte attiva della Cassa, con un contributo di CHF 1,5 mia.

Per quella parte di deficit della Cassa pensioni FFS che non verrà coperta dalla Confederazione sarà necessario ricorrere a una soluzione di risanamento a carico dell'azienda e dei collaboratori. Le FFS, per poter far fronte a questo compito, hanno bisogno di una libertà d'azione di carattere imprenditoriale tale da consentire all'azienda di raccogliere le risorse necessarie. Al momento tale libertà d'azione non è presente.

Se invece le FFS avessero la possibilità di conseguire utili sufficienti, recherebbero naturalmente un contributo sostanziale al risanamento della Cassa pensioni FFS.

Strategia/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. Con il limite di spesa allegato alla Convenzione sulle prestazioni la Confederazione indennizza le FFS per le prestazioni di infrastruttura ordinate e per le quali non vi è copertura dei costi.

Obiettivi strategici delle FFS.

Dalla riforma delle ferrovie del 1999 la Confederazione e FFS hanno stipulato tre Convenzioni sulle prestazioni. In forza della Convenzione sulle prestazioni, e per il medesimo lasso di tempo, il Consiglio federale ha completato e concretizzato gli obiettivi strategici riguardo alla FFS SA. La Convenzione attuale vale dal 2007 al 2010. Le norme possono essere così sintetizzate:

- 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 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 di 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 degli 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 2008. In questa sede verranno pertanto riportate solo alcune indicazioni sui principali risultati.

Risultato finanziario. Nel 2008 le FFS hanno registrato un utile del Gruppo pari a CHF 345,0 mio. Nell'esercizio precedente il risultato era stato di CHF 80,4 mio. Questo chiaro miglioramento del risultato d'esercizio rispecchia i risultati migliori conseguiti nel traffico viaggiatori e nel traffico merci. Gli obiettivi finanziari centrali stabiliti dalla Confederazione sono stati conseguiti, eccezione fatta per il risultato negativo di FFS Cargo.

Puntualità. Gli obiettivi relativi alla puntualità della rete FFS (ivi compreso il traffico di terzi) sono stati raggiunti solo in parte. Per i treni viaggiatori la puntualità media è stata del 95,8 per cento, quindi superiore all'obiettivo del 95 per cento (2007: 95,9 per cento). Sul fronte del traffico InterCity tra Berna e Zurigo il valore target nei giorni lavorativi era stato fissato a meno di tre minuti di ritardo per il 90 per cento dei treni IC. Questo obiettivo è stato superato con il 92,4 per cento (84,6 per cento). Nel traffico merci sulla rete FFS (FFS Cargo e terzi) con una percentuale di 89,7 punti (89,4 punti) il valore target di meno di trenta minuti di ritardo nel 90 per cento dei treni non è stato raggiunto.

Sicurezza. Le cifre relative alla sicurezza rivelano per la maggior parte un andamento positivo. Il numero delle collisioni è passato da 31 nel 2007 a 17 eventi. Il numero degli sviamenti, pari a 6, si è mantenuto nella media a lungo termine. Dalla fine del 2003 non sono stati registrati feriti gravi o decessi in occasione di collisioni o sviamenti. Nell'accesso alla ferrovia sono invece stati registrati 18 feriti nel 2008 (2007: 15). Il numero degli infortuni professionali di collaboratori FFS, con 3,3 infortuni ogni 100 collaboratori, è stato nettamente inferiore alla media dell'esercizio precedente (2007: 3,8).

Produttività. A causa del crollo economico nel settore merci, gli obiettivi di produttività non sono stati raggiunti. Nel traffico viaggiatori la produttività specifica, misurata in viaggiatori-chilometro per ogni Full Time Equivalent (FTE), è aumentata del 4,4 per cento. Nel traffico merci la distanza media per tonnellata netta è cresciuta del 7,5 per cento giungendo a 230,3 chilometri. Per quanto riguarda il settore dell'infrastruttura, grazie alla crescente automazione della gestione dell'esercizio i costi d'esercizio sono scesi da CHF 2,59 a CHF 2,33 rispetto alle tracce-chilometro vendute.

Investimenti.

Anche nel 2008 le FFS sono state uno dei principali committenti sul panorama economico della Svizzera. Nell'anno di riferimento l'azienda ha investito complessivamente CHF 2,5 mia. Il volume totale degli investimenti delle FFS è aumentato di CHF 0,6 mia rispetto all'esercizio precedente (CHF 1,9 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.

Prestazioni dei poteri pubblici

Gli ampliamenti dell'infrastruttura fanno aumentare il fabbisogno di risorse.

Nell'anno di riferimento le prestazioni dei poteri pubblici a favore delle FFS sono ammontate complessivamente a CHF 2603,6 mio. Rispetto alla cifra paragonabile dell'esercizio precedente (CHF 2183,6 mio) si tratta di un incremento di CHF 420,0 mio, dovuto in particolare alla realizzazione di nuovi progetti con il fondo infrastrutturale.

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. Le prestazioni finanziate dalla Confederazione e dai Cantoni nel 2008 sono illustrate in dettaglio qui di seguito.

Contributi per l'infrastruttura.

Nel 2008 sono pervenuti all'infrastruttura delle FFS CHF 1360,2 mio in prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato (esercizio precedente CHF 1284,4 mio).

Questo importo verrà destinato soprattutto a due grandi settori: da un lato per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria CHF 450,0 mio, (CHF 4,5 mio in più rispetto all'esercizio precedente a causa del blocco dei crediti abrogato dalla Confederazione), e dall'altro per coprire la necessità di ammortamenti, che rispetto al 2007 si è ridotta di CHF 71,3 mio attestandosi così a CHF 910,2 mio.

L'utilità dei contributi federali per l'esercizio e gli ammortamenti dell'infrastruttura risultano evidenti dalle prestazioni di trasporto di 158,7 mio di tracce-chilometro realizzate nel 2008 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.

Secondo l'UIC, con una prestazione di 92,7 treni al giorno per chilometro di rotaie, le FFS occupano una posizione di assoluta preminenza nel confronto europeo e internazionale. Questo valore elevato è reso possibile grazie a un'infrastruttura flessibile e molto ben strutturata, che viene utilizzata sia dal traffico viaggiatori di lunga percorrenza che da quello regionale e dai treni merci. La complessa forma del traffico misto impone esigenze notevoli all'esercizio e alla manutenzione.

Indennizzi nel traffico viaggiatori regionale.

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 (ITF).

Nel 2008 gli indennizzi per le prestazioni nel traffico viaggiatori regionale delle FFS si sono attestati a CHF 605,0 mio. L'aumento degli indennizzi riconosciuti a questo settore rispetto all'anno precedente, pari a CHF 13,2 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. La partecipazione dei Cantoni agli indennizzi ammonta a CHF 292,4 mio (2007: CHF 201,5 mio), quella di terzi (Comuni, imprese ecc.) a CHF 34,1 mio. (CHF 38,4 mio). L'aumento della quota cantonale è riconducibile alla nuova perequazione finanziaria fra Confederazione e Cantoni.

Per gli impianti di infrastruttura delle società affiliate, la Confederazione e i Cantoni hanno effettuato altri pagamenti, fra cui gli indennizzi per l'infrastruttura delle singole società affiliate per il traffico regionale (CHF 29,1 mio, esercizio precedente: CHF 25,2 mio). Di questi CHF 5,6 mio sono stati a carico dei Cantoni (CHF 3,2 mio).

Nonostante l'aumento dei proventi e il miglioramento della produttività, l'efficienza degli indennizzi è lievemente diminuita passando da CHF 8,00 a CHF 8,07 per ogni treno-chilometro: si nota che i miglioramenti qualitativi e quantitativi dell'offerta hanno il loro prezzo, in particolare che il risultato risente dell'impiego di nuovo materiale rotabile e dell'ordine di ulteriori prestazioni ferroviarie da parte dei Cantoni.

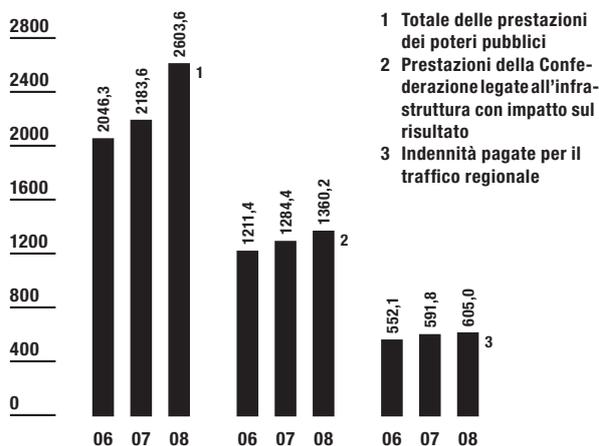
Indennizzi nel settore del traffico merci.

Al fine di attuare le finalità perseguite con la politica dei trasporti, la Confederazione ha creato svariati strumenti finanziari nel settore del traffico e dell'infrastruttura, con i quali può sostenere direttamente o indirettamente il traffico merci. Per questo settore nel 2008 sono stati effettuati pagamenti complessivi pari a CHF 60,2 mio (2007: CHF 76,9 mio).

Fra le sovvenzioni indirette rientrano in particolare le sovvenzioni per prezzi di tracce versati dalla Confederazione, pari a CHF 47,2 mio (esercizio precedente: CHF 46,8 mio). Per la prima volta non sono state

Prestazioni corrisposte alle FFS dai poteri pubblici

Mio di CHF



versate sovvenzioni per prezzi di tracce per il traffico a carri completi.

Più raramente le sovvenzioni dirette vengono concesse alle ITF, in quanto l'esercizio in base a queste condizioni quadro deve riuscire a gestirsi in modo sostanzialmente autonomo. Pertanto, al momento vengono versati indennizzi soltanto per il traffico combinato per un ammontare di CHF 13,0 mio (CHF 11,7 mio).

Altre prestazioni della Confederazione e dei Cantoni.

Oltre all'ordine di prestazioni infrastrutturali tramite la Convenzione sulle prestazioni, nel 2008 le FFS hanno ricevuto dalla Confederazione e dai Cantoni contributi per CHF 578,2 mio (CHF 230,5 mio) per il finanziamento di investimenti infrastrutturali che vanno oltre il puro e semplice mantenimento dell'infrastruttura esistente. Nel Rapporto di gestione 2007 a questa voce era tuttavia stato iscritto l'importo di CHF 141,2 mio. La differenza fra il 2008 e l'esercizio precedente è riconducibile all'integrazione delle prestazioni FTP ricevute da Confederazione e Cantoni. Il marcato aumento del fabbisogno di risorse è dovuto sostanzialmente alla realizzazione dei primi progetti con il fondo infrastrutturale. Solo il Cantone di Zurigo ha messo a disposizione, per il finanziamento del passante di Zurigo, un prestito di CHF 268,0 mio. Inoltre, per il fondo infrastrutturale la Confederazione ha contribuito con CHF 94,8 mio.

I dati esposti in questo capitolo non contengono le prestazioni derivanti da finanziamenti speciali dei poteri pubblici che non hanno un impatto diretto sul bilancio o sul conto economico delle FFS (p.es. gran parte dei finanziamenti NEAT).

Personale/Ambito sociale

Assicurare la responsabilità aziendale e sociale.

Il grande impegno profuso dai collaboratori nel 2008 ha permesso alle FFS di incrementare ulteriormente le prestazioni. Le spese per il personale sono aumentate del 2,4 per cento, arrivando così a CHF 3355,3 mio. Il numero dei collaboratori è cresciuto dell'1,4 per cento, passando così a 27 822. L'azienda e i rapporti con il sindacato hanno risentito notevolmente dello sciopero di Bellinzona, tanto che ora occorre rivedere le basi del partenariato sociale. In futuro sarà necessario incrementare ulteriormente le prestazioni. A tale obiettivo concorrerà la nuova strategia relativa alle risorse umane formulata dalle FFS nel 2008, che ora verrà messa in pratica.

Più collaboratori, maggiori prestazioni. Nel 2008 le FFS hanno dato lavoro in media a 27 822 persone (occupate a tempo pieno, comprese le società affiliate). Rispetto all'esercizio precedente (2007: 27 438) l'organico consolidato è quindi aumentato di 384 unità e le spese per il personale sono aumentate del 2,4 per cento, arrivando a CHF 3355,3 mio¹. Le FFS hanno inoltre migliorato le proprie prestazioni. È stato grazie all'impegno di tutti i collaboratori che le FFS sono riuscite a incrementare il rendimento.

Malgrado ciò ci aspettano tempi difficili: la situazione della concorrenza, la scarsità delle risorse pubbliche e l'incapacità della Cassa pensioni di garantire la copertura finanziaria costringeranno l'azienda e il personale ad aumentare ulteriormente il loro livello di prestazioni.

I problemi della Cassa pensioni pregiudicano le assunzioni. I collaboratori occupati presso la casa madre delle FFS sono stati in media 25 356 (posti a tempo pieno), cioè 152 in più rispetto all'esercizio precedente. Questo aumento si deve in primo luogo alle assunzioni nei settori Informatica (+136 unità), Traffico viaggiatori (+207 unità compreso l'accorpamento dello stabilimento industriale di Bienne) e Infrastruttura (+61 unità). La ricerca di collaboratori qualificati è proseguita

anche nel 2008. Soprattutto nei settori Finanze, Informatica e nelle professioni tecniche non è stato possibile occupare tutti i posti secondo le previsioni. È emerso con sempre maggior incidenza che la situazione della Cassa pensioni pregiudica il reclutamento di forze lavoro altamente qualificate.

Le operazioni di ristrutturazione hanno inoltre causato una riduzione dei posti nel settore Gestione dell'esercizio e nell'attività svizzera di FFS Cargo, o hanno generato uno spostamento all'interno delle FFS, ad esempio in seguito al passaggio dello stabilimento industriale di Bienne da FFS Cargo alla divisione Viaggiatori.

Le FFS risentono della crisi economica. Le FFS hanno iniziato a risentire delle conseguenze della crisi economica internazionale nel secondo semestre, soprattutto nel traffico merci. Dato l'esito incerto della crisi, nell'anno di riferimento le FFS hanno deciso tra l'altro una sospensione selettiva delle assunzioni; sono ora le direzioni dei singoli settori a decidere in merito alla rioccupazione dei posti di lavoro vacanti.

L'organico nelle società affiliate è aumentato quasi dell'8 per cento, in particolare grazie a FFS Cargo, che ha assunto nuovo personale nelle società affiliate all'estero. Il numero complessivo di collaboratori è aumentato dell'11,3 per cento in Germania e del 37,2 per cento in Italia, attestandosi così rispettivamente a 178 e 251 posti a tempo pieno.

¹ Al netto degli accantonamenti «Assegni durante le vacanze» e di un premio una tantum versato ai collaboratori.

Una realtà lavorativa multiforme. Nell'anno di riferimento le FFS hanno dato lavoro a collaboratori provenienti da 75 nazioni. La percentuale di lavoratori stranieri, pari al 10,8 percento, è leggermente superiore rispetto all'esercizio precedente. Colpisce il cambiamento delle qualifiche: mentre la percentuale di collaboratori altamente qualificati, in particolare provenienti dalla Germania, è aumentata sensibilmente negli ultimi anni, la quota di lavoratori non qualificati, in particolare provenienti dal Sud Europa, è diminuita. Con la loro realtà lavorativa multiforme le FFS offrono un ventaglio di oltre 150 professioni.

Più donne. Nel 2008 la presenza femminile ha raggiunto la percentuale finora più alta, con il 13,8 percento in media all'anno. Nei superiori gerarchici la percentuale femminile è passata dal 7,06 percento al 7,56 percento, con una donna ogni 13 dirigenti. Le FFS considerano queste percentuali troppo basse. A fine 2008 l'azienda ha pertanto iniziato a creare una strategia di «Gender Management». Offrendo nuovi stimoli, si intende promuovere a tutti i livelli le pari opportunità tra uomini e donne. Migliorando le condizioni generali le FFS si attendono un incremento notevole della percentuale di lavoratrici donne.

Nuovo orientamento anziché licenziamento.

Le FFS riducono i posti di lavoro con modalità socialmente tollerabili. Le FFS non licenziano nessuno per motivi economici, ma sostengono i collaboratori nel

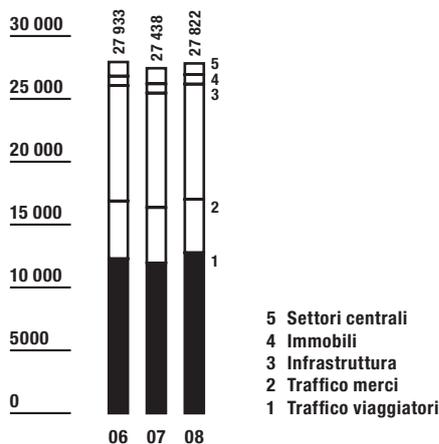
Grazie all'impegno dei collaboratori le FFS sono riuscite a incrementare il rendimento. Malgrado ciò ci aspettano tempi difficili.

riorientamento professionale con il programma Nuovo orientamento e attività professionale (NOA). Nel 2008 hanno perso il lavoro 166 collaboratori in totale (2007: 127).

Una buona soluzione in tempi più rapidi. Grazie alla tempestività dell'intervento, il programma NOA ha permesso di elaborare una nuova soluzione per almeno un collaboratore su due ancora prima che il posto andasse perduto. 75 collaboratori hanno aderito al programma di nuovo orientamento professionale; al tempo stesso 91 persone hanno trovato una nuova soluzione, due terzi delle quali sul mercato del lavoro esterno.

Evoluzione del personale

Impieghi a tempo pieno, comprese le società affiliate (media annua)



Nel 2008 Securitrans è passata dai Settori centrali al Traffico viaggiatori. Settori centrali incl. anyway, senza NOA

Trattative costruttive.

Lo sciopero durato un mese nello stabilimento industriale di Bellinzona (vedere il riquadro a pagina 24) ha generato notevoli tensioni con le parti sociali. Con questa agitazione i sindacati hanno violato l'obbligo di mantenere la pace del lavoro concordata nel contratto collettivo di lavoro e i principi sui quali si basa il parte-

nariato sociale. Nel corso dell'anno entrambe le parti si sono trovate attorno al tavolo delle trattative e nei colloqui d'intesa hanno ribadito la volontà di costruire insieme un partenariato sociale sostenibile. Tra le altre cose hanno deciso di impegnarsi in modo vincolante ad informare e a coinvolgere i sindacati nei progetti di riorganizzazione.

Soluzioni al tavolo delle trattative. Le parti sociali hanno inoltre trovato un accordo stragiudiziale sul pagamento successivo delle indennità per il lavoro notturno e domenicale. Con questo accordo le FFS hanno messo in atto una decisione del Tribunale federale. Di questa intesa hanno beneficiato circa 15.000 collaboratori, che tra febbraio del 2002 e dicembre del 2006 avevano lavorato regolarmente di domenica o di notte.

Le FFS hanno destinato loro circa CHF 32 mio e i procedimenti giudiziari contro le FFS sono stati sospesi.

Le parti sociali hanno trovato una soluzione anche nelle trattative salariali, nonostante le posizioni inizialmente molto divergenti: nel 2009 le FFS hanno aumentato la massa salariale del 2,5 per cento in totale, corrispondente a un incremento di spesa di quasi CHF 53 mio. L'aumento comprende un aumento salariale ge-

Ottimizzazione del comportamento dirigenziale.

Uno dei punti ai quali è stata riservata la massima attenzione nel 2008 è lo sviluppo del comportamento dirigenziale. Le FFS hanno deciso di portare avanti le misure introdotte nel 2007 per diffondere la cultura di un feedback aperto e costruttivo, innanzi tutto nei quadri superiori e quindi anche in tutte le FFS. Inoltre hanno provveduto ad imporre requisiti più elevati per i

La situazione della concorrenza, la scarsità delle risorse pubbliche e la copertura insufficiente della Cassa pensioni richiederanno un ulteriore aumento delle prestazioni.

nerale dell'1,5 per cento e aumenti individuali pari allo 0,9 per cento. Un altro 0,1 per cento è previsto per gli interventi salariali nelle categorie di reddito inferiori.

Primo CCL quadro nei trasporti pubblici. Nell'anno di riferimento le parti sociali hanno inoltre concluso le trattative relative a un contratto collettivo di lavoro quadro per le ferrovie a scartamento normale nel traffico viaggiatori regionale. Insieme ad altre ferrovie, le FFS hanno formato un'associazione dei datori di lavoro per arrivare a questo contratto, in cui sono definiti gli standard minimi per l'azienda, ad esempio per gli orari di lavoro e i salari. L'obiettivo delle parti sociali è quello di impedire che si instauri una concorrenza che fa leva sulle cattive condizioni di impiego.

Formazione e perfezionamento.

Per le FFS la formazione e il perfezionamento del personale sono di importanza fondamentale. Oltre che della formazione sul posto di lavoro, nel 2008 oltre 5200 collaboratori hanno usufruito anche di offerte generiche e intersettoriali, spesso della durata di più giorni. A queste si sono aggiunti oltre 100 corsi di formazione specifici nei diversi settori. Nell'ambito dei programmi biennali di sviluppo dei quadri, sono in totale 206 i collaboratori che nel 2008 si sono preparati per le future mansioni dirigenziali. Le FFS sostengono in modo mirato corsi di perfezionamento esterni, mettendo a disposizione tempo e/o denaro.

quadri di alto livello, fissandoli in un nuovo modello di competenza. Tra le altre cose, le FFS hanno richiesto esplicitamente la disponibilità ad imparare e a perfezionare se stessi e i collaboratori. Nel 2008 si è anche iniziato a misurare per la prima volta il comportamento dirigenziale: circa 240 quadri di alto livello hanno valutato se stessi e sono stati inoltre valutati dai loro superiori e collaboratori.

Riconoscere le potenzialità. La gestione della successione introdotta per la prima volta nel 2007 è stata ampliata. Nell'anno di riferimento le conferenze di «Management Development» sono state per la prima volta organizzate anche a livello funzionale e interdivisionale. In tali conferenze le direzioni dei settori e dell'azienda si sono confrontate con la situazione della successione, individuando le potenzialità nei quadri dirigenziali e tecnici e avviando misure di sviluppo mirate. In questo modo le FFS mirano a potenziare lo sviluppo della direzione nei prossimi anni grazie a nuovi strumenti, processi e misure di sviluppo. Il piano d'azione studiato a tale scopo comprende una policy elaborata nell'anno di riferimento.

Nel 2008 il numero degli apprendisti a contratto che hanno frequentato i corsi di formazione dell'associazione per la formazione «login» per conto delle FFS ha raggiunto le 1224 unità, con una lieve flessione rispetto all'anno precedente (2007: 1286). Le FFS impiegano la percentuale maggiore di apprendisti all'interno dell'associazione per la formazione e, dato l'andamento demografico, investiranno sempre più nella formazione dei giovani. Per il 2009 le FFS aspirano a formare 1300 apprendisti.

Nuove strade per la reintegrazione.

Le FFS hanno introdotto un «Case Management aziendale»: dal 2008 26 case manager professionisti si occupano dei lavoratori che, in seguito a lunga malattia o a infortunio, non sono più in grado di esercitare la propria professione o lo possono fare solo in misura limitata. Secondo il principio «pensiero imprenditoriale, azione sociale», operando in stretto contatto con le persone interessate, con i superiori e le assicurazioni sociali si cerca di individuare quale sia la soluzione più razionale per il collaboratore e per l'impresa. Nel 2008 i case manager hanno accompagnato in totale 1035 collaboratori. Le notevoli esigenze poste in termini di idoneità nel settore della sicurezza costituiscono una sfida particolare.

Impegno per i collaboratori.

Le FFS si prendono cura dei loro collaboratori offrendo una rete nazionale di sportelli per i problemi sociali. Come nell'esercizio precedente, anche nel 2008 quasi 1400 collaboratrici e collaboratori hanno richiesto una consulenza sociale, soprattutto per problemi finanziari e di salute, difficoltà sul posto di lavoro e nelle relazioni. La fondazione Fondo per il personale FFS ha messo a disposizione contributi per un totale di CHF 980 000. Scopo della fondazione è sostenere i collaboratori che si trovano in difficoltà finanziarie o che devono sostenere elevati costi sanitari, fornire agevolazioni per le ferie e assegnare borse di studio.

Maggiore impegno nella prevenzione. Le aggressioni contro il personale ferroviario sono aumentate sensibilmente nell'anno di riferimento (vedere anche a pagina 49 e segg.). Poiché le aggressioni e gli infortuni causano disturbi traumatici, le FFS gestiscono un'organizzazione per l'assistenza dei collaboratori in seguito ad una situazione minacciosa. Affinché le persone interessate possano meglio comprendere le conseguenze psicologiche derivanti da un simile evento e trovare presto aiuto, nel 2008 le FFS hanno intensificato la prevenzione e hanno consolidato altri interventi: solo nell'anno di riferimento hanno formato circa 3700 collaboratori in gruppi di lavoro particolarmente esposti a episodi di violenza, tra cui macchinisti, personale dei treni e personale di manovra.

Conciliare lavoro e famiglia. Per meglio conciliare lavoro e famiglia, le FFS hanno partecipato alla cura dei figli sia a livello di consulenza che finanziario. Nel 2008 309 collaboratori (2007: 237) hanno ricevuto un sostegno finanziario fino al 90 per cento dei costi di assistenza e 55 bambini hanno trovato posto negli asili nido riservati dalle FFS.

Prospettive 2009.

Guardando agli obiettivi strategici del Gruppo e delle divisioni, le FFS hanno dato un orientamento strategico alla gestione delle risorse umane. La strategia HR 2008–2012 comprende sette indirizzi, ciascuno con obiettivi e provvedimenti propri. In tal modo le FFS vogliono consolidare lo sviluppo della direzione, consentire un lavoro più redditizio e produttivo, promuovere la salute e l'idoneità dei collaboratori sul mercato del lavoro ed essere un datore di lavoro di prim'ordine. Con il passaggio a un nuovo modello aziendale HR avviato nel 2008, le FFS intendono creare un'organizzazione HR che sia in grado di realizzare la strategia con efficienza e professionalità.

Cassa pensioni

La crisi economica aggrava la situazione finanziaria.

La crisi finanziaria si ripercuote pesantemente anche nella Cassa pensioni FFS. La Cassa ha chiuso il 2008 con una perdita d'esercizio di CHF 1882,4 mio; il grado di copertura è sceso sensibilmente al di sotto dell'80 per cento. La Cassa pensioni FFS richiede un risanamento urgente. Delle conseguenze derivanti dall'insufficiente finanziamento della Cassa alla fine degli anni Novanta deve rispondere la Confederazione. I contraccolpi della crisi economica attuale invece dovranno essere affrontati congiuntamente dalla Cassa pensioni FFS, dal datore di lavoro e dagli assicurati.

Nel 2008 la Cassa pensioni FFS ha chiuso i conti con una perdita di CHF 1882,4 mio, dovuta alla grave crisi che ha colpito i mercati finanziari e dei capitali a livello internazionale e che ha ulteriormente acuito la necessità di risanamento della Cassa pensioni FFS.

Nell'anno d'esercizio la crisi ipotecaria si è estesa all'intero mercato finanziario fino a trascinare nella recessione, in autunno, anche l'economia reale. Le onde d'urto derivate dal crollo della banca americana Lehman Brothers nel mese di settembre hanno inizialmente fatto precipitare i mercati azionari ai minimi epocali. La scomparsa delle grandi banche, il fallimento anche di grandi aziende, lo scoppio delle bolle (immobiliari), i sussidi statali di oltre centinaia di miliardi di franchi per gli istituti finanziari e i settori industriali colpiti, immensi programmi congiunturali volti a far ripartire l'economia, la discesa dei tassi d'interesse ai minimi storici, il drammatico crollo dei prezzi delle materie prime con i conseguenti effetti sui Paesi produttori sono le conseguenze della crisi ipotecaria iniziata nel 2007 negli USA.

Tutto questo ha avuto ripercussioni anche sulla Cassa pensioni FFS: nel 2008 la Cassa ha realizzato sugli investimenti di capitale una performance del -11,48 per cento; è il peggior risultato registrato dalla sua costituzione, avvenuta il 1° gennaio 1999. Con la perdita d'esercizio il disavanzo della Cassa pensioni è aumentato passando da CHF 1099,8 mio (2007) a CHF 2982,2 mio e, mentre a fine 2007 la Cassa aveva ancora un grado di copertura del 92,4 per cento, a fine 2008 era sceso al 79,2 per cento.

Performance superiore alla media.

Ciò nonostante: con la performance realizzata nel 2008 la Cassa pensioni FFS è andata meglio della media di tutte le casse pensioni svizzere, collocandosi persino al di sopra della performance attesa dalla strategia d'investimento in atto (-12,75 per cento). Per ottenere un risultato bilanciato sarebbe tuttavia stata necessaria una performance del 3,5 per cento circa.

Sovrapesando le obbligazioni e sottopesando le azioni si è dato un contributo notevole a questo risultato superiore alla media. Dato il calo dei tassi d'interesse e la concentrazione su debitori buoni come i debitori statali, si è raggiunta per le obbligazioni in CHF una performance del 5,31 per cento. Le obbligazioni estere, che sono in parte coperte contro le oscillazioni valutarie, hanno fatto registrare una performance dell'1,65 per cento.

I mercati azionari hanno raggiunto perdite annue in CHF comprese tra il -33 per cento (SMI Svizzera) e il -50 per cento (Europa); nell'anno di riferimento i mercati hanno subito un crollo mai visto dopo la depressione degli anni 30 del secolo scorso. Nel 2008 la performance di questi investimenti è stata del -41,5 per cento (benchmark -43,9 per cento).

Con gli investimenti alternativi la Cassa pensioni FFS ha raggiunto una performance complessiva del -27,42 per cento (benchmark -38,84 per cento): benché quasi tutte le categorie d'investimento abbiano conseguito performance di gran lunga migliori rispetto ai benchmark - esempio fondi hedge: -18,80 per cento

(benchmark -27,85 per cento), esempio Commodities: -25,48 per cento (benchmark -42,47 per cento) – tutte sono comunque state in perdita.

La Cassa pensioni FFS non aveva mai investito in prodotti quali CDS, CDO e nemmeno direttamente in derivati Lehman. Una posizione AAA ABS è stata sottoposta a monitoraggio intensivo e regolarmente rimborsata nell'agosto 2007. Le azioni Lehman erano contenute nel mandato azionario passivo S & P 500 e hanno fatto registrare una perdita inferiore a CHF 1 mio.

Lo scandalo Madoff ha avuto conseguenze finanziarie sulla Cassa pensioni FFS: circa l'1 per cento dell'attivo fisso della Cassa, corrispondente a USD 115 mio, è investito nel fondo RMF di fondi hedge, il quale

ti richiesti anche dall'Amministrazione federale delle finanze dovrebbero portare, entro l'estate 2009, a un messaggio corrispondente del Consiglio federale al Parlamento.

- A fine novembre FFS e Cassa pensioni FFS hanno rinunciato a presentare domanda di risarcimento per responsabilità dello Stato, dopo che il Consiglio federale aveva acconsentito a un accordo reciproco rinunciando a far valere la prescrizione o la perenzione di detta domanda.

Le vie giuridiche sono state sospese o non (ancora) adite per sostenere gli sforzi politici di un contributo della Confederazione al risanamento. Qualora non

Nel 2008 la Cassa pensioni FFS è andata meglio della media di tutte le casse pensioni svizzere, collocandosi persino al di sopra della performance attesa.

aveva investito il 2,3 per cento in prodotti Madoff. La perdita massima derivante da questo investimento per la Cassa pensioni FFS ammonta a circa USD 2.7 mio. Nel 2008 il fondo RMF ha registrato una performance del -18,89 per cento (benchmark: -27,85 per cento).

Sul versante valutario si registra una valutazione del dollaro USA e dello Yen, mentre l'euro e soprattutto la sterlina (da 2,25 a 1,53) hanno perso valore.

Nel 2008 è stato possibile applicare agli averi di vecchiaia degli assicurati attivi il tasso minimo del 2,75 per cento solo grazie all'accordo di prestito stipulato con le FFS. Il grado di copertura del 79,2 per cento avrebbe richiesto un interesse di gran lunga più basso.

Anche nel 2008 gli assicurati in pensione hanno dovuto rinunciare all'adeguamento delle pensioni al rincaro. L'ultimo adeguamento delle pensioni al rincaro era stato effettuato nel 2004.

Risanamento: compiuti passi importanti.

In seguito all'andamento registrato nel 2008, la necessità di risanamento della Cassa pensioni FFS è aumentata. Al tempo stesso sono stati compiuti passi importanti per un risanamento durevole della Cassa:

- Nel maggio 2008 le FFS e la Cassa pensioni FFS hanno presentato al Consiglio federale la richiesta di un contributo federale al risanamento della Cassa. Con il consenso delle parti istanti, a inizio luglio il DATEC ha sospeso l'esame della richiesta.
- A inizio luglio il Consiglio federale ha pubblicato un modello di consultazione per il risanamento della Cassa che prevede quattro varianti. I pareri pervenuti entro inizio novembre sono controversi. I chiarimen-

fosse raggiunta una soluzione politica soddisfacente, la via legale mirerebbe a un finanziamento completo successivo della Cassa pensioni FFS in base all'articolo 16 della legge FFS.

Le istanze presentate alla Confederazione si riferiscono esclusivamente all'insufficiente finanziamento al momento della costituzione al 1° gennaio 1999. Le perdite derivanti dall'attuale crisi finanziaria devono invece essere sostenute congiuntamente dalla Cassa pensioni FFS, dai datori di lavoro che aderiscono alla Cassa e dagli assicurati.

Prospettive 2009.

Nel 2009 il risanamento sarà il tema centrale della Cassa pensioni FFS. Il messaggio del Consiglio federale al Parlamento in merito al risanamento della Cassa pensioni delle FFS è atteso per l'estate 2009. Seguirà poi la consultazione parlamentare. Appena sarà presentato il messaggio del Consiglio federale e sarà fatta chiarezza sui contributi di risanamento diretti e indiretti della Confederazione, il Consiglio di fondazione elaborerà un progetto generale per il risanamento della Cassa pensioni delle FFS e attuerà immediatamente le misure corrispondenti a carico delle imprese e degli assicurati attivi. Con molta probabilità si tratterà di interventi significativi, che graveranno sensibilmente sia sulle imprese che sugli assicurati attivi. Non è al momento possibile valutare il futuro andamento dei mercati finanziari, per cui non è possibile affermare con certezza se i proventi generati dai mercati dei capitali potranno concorrere ad arginare il grande deficit di copertura.

Mobilità ecologica con le FFS.

Viaggiare in treno significa scegliere una mobilità efficiente in termini energetici e rispettosa del clima. Le FFS intendono sfruttare attivamente questo vantaggio: ampliando la loro offerta in base alle esigenze dei propri clienti li incoraggiano a scegliere il treno in alternativa ad altri mezzi di trasporto, contribuendo così a ridurre le emissioni di CO₂. Ma l'impegno a favore dell'ambiente si traduce anche in un obbligo a migliorarsi ulteriormente. Nel 2008 le FFS hanno ampiamente superato gli obiettivi in termini di risparmio energetico. Anche in futuro si impegneranno in tutti i settori per utilizzare in modo ancora più ecologico le risorse naturali e per ridurre le emissioni.

Per il 2015 le FFS vogliono ridurre del 10 per cento il fabbisogno di energia preventivato: una quantità che corrisponde a 230 gigawattore (GWh), cioè al fabbisogno di elettricità di 60 000 famiglie. È un obiettivo ambizioso, che richiederà interventi nella gestione del traffico, nel materiale rotabile e negli edifici. Gli obiettivi prefissati per il 2008 prevedevano risparmi nell'ordine di 24 GWh, un risultato che è stato raggiunto e superato riducendo i consumi di circa 10 GWh nel settore stazionario e di circa 37 GWh nella circolazione dei treni.

Corsi EcoDrive per i macchinisti. Lo scorso anno oltre 3000 macchinisti hanno frequentato speciali corsi di guida a basso consumo energetico per imparare a guidare in modo più regolare e consapevole, ottimizzando inoltre l'energia accumulata in fase di frenata. Gli effetti dell'introduzione dell'EcoDrive nella cabina di guida dovranno essere accertati nel 2009 con analisi dettagliate. Per far sì che tali effetti si protraggano nel tempo sarà inoltre necessario organizzare ulteriori corsi. Ma è anche in una gestione ottimizzata dei treni che si ravvisa un enorme potenziale di risparmio energetico: due progetti pilota hanno infatti evidenziato che l'applicazione di misure per un migliore sfruttamento della rete e per l'incremento della stabilità dell'orario ferroviario va a beneficio anche dell'efficienza energetica. Questi progetti dovranno quindi essere estesi anche al 2009.

Altri potenziali di risparmio. Edifici e impianti utilizzano 210 GWh/anno, quindi solo il 10 per cento circa del fabbisogno energetico delle FFS. Tuttavia, i potenziali di risparmio realizzabili in questo settore raggiungono cifre ragguardevoli. Le FFS hanno pertanto siglato con la Confederazione una serie di intese sugli obiettivi circa 130 grandi stazioni, edifici amministrativi e officine, con cui si impegnano ad applicare un pacchetto di misure appositamente studiate per gli immobili.

Un ulteriore potenziale di risparmio è nel comportamento degli utenti. Nelle settimane del risparmio energetico, i collaboratori sono stati sensibilizzati ad adottare in ufficio e a casa un comportamento volto a ridurre i consumi. In sette edifici che ospitano complessivamente 2000 collaboratori si sono inoltre tenute iniziative in cui i collaboratori hanno ricevuto suggerimenti concreti per risparmiare energia sul posto di lavoro.

Contributo alla tutela del clima.

Includendo le emissioni indirette, le FFS producono ogni anno circa 142 000 tonnellate di CO₂, la maggior parte delle quali è imputabile al riscaldamento (circa 56 000 tonnellate) e all'esercizio ferroviario (54 000 tonnellate). Riducendo il consumo di energia per il riscaldamento e la trazione, il programma di risparmio non fornisce solo un contributo ad un utilizzo economico dell'energia, ma riduce anche le emissioni di CO₂.

L'arma di gran lunga più efficace per la riduzione delle emissioni di gas serra consiste tuttavia nella scelta dei mezzi di trasporto. Grazie ad una quota di energia idroelettrica superiore al 70 per cento nella corrente di trazione e all'elevata efficienza energetica, i viaggi in treno producono solo un ventesimo circa delle emissioni di CO₂ del traffico stradale. Trasferire i trasporti dalla strada alla rotaia rappresenta quindi una misura altamente efficace per la tutela del clima. Le FFS si impegnano ad incentivare questo passaggio con un'offerta ottimale e un'informazione mirata. Malgrado tutti gli sforzi per arginare il cambiamento del clima, a lungo termine anche in Svizzera si assisterà a trasformazioni climatiche. Si prevedono segnatamente periodi caldi più lunghi, episodi più frequenti di intense precipitazioni e inondazioni, nonché tempeste più violente. Le FFS hanno sviluppato una banca dati per rilevare e analizzare costantemente tutti gli eventi naturali. In tal modo saranno in grado di riconoscere per tempo le varie tendenze e di adottare contromisure.

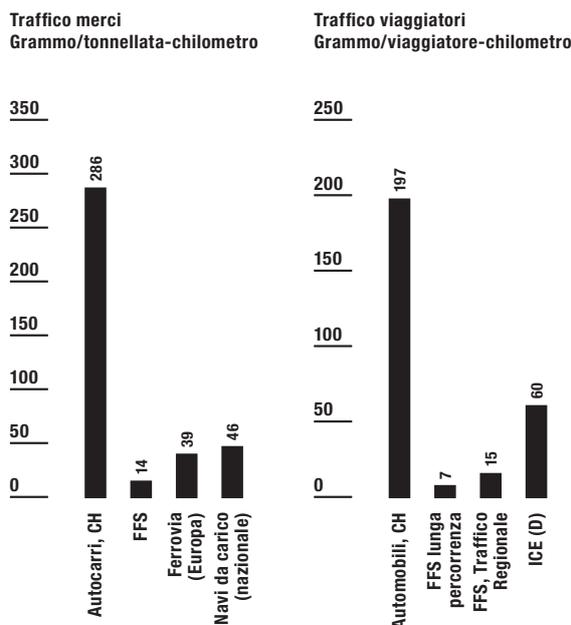
Impegnati a favore dell'ambiente.

Energia e clima sono temi ambientali di primo piano per le FFS, ma non sono gli unici. Nell'attività quotidiana delle divisioni vi sono molte altre questioni ambientali alle quali occorre trovare una soluzione sostenibile a beneficio dell'impresa, della società e dell'ambiente.

Pareti fonoassorbenti. Nel 2008 la divisione Infrastruttura ha realizzato 181 chilometri di pareti fonoassorbenti. In tal modo, nell'ambito del programma di risanamento fonico della Confederazione, è stato finora possibile proteggere 71 000 persone da una rumorosità eccessiva. Anche il risanamento dei siti contaminati si trova in fase avanzata. Nel 2008 è stato possibile concludere le analisi preliminari su 5880 siti, così che ora gli interventi si concentreranno sul risanamento dei circa 50 siti classificati come contaminati. Gli esperti ambientali della divisione hanno esaminato oltre 350 progetti di costruzione pianificati per valutarne gli effetti sull'ambiente, ed hanno supervisionato circa 90 progetti già in corso di esecuzione in modo da garantire il rispetto delle disposizioni ambientali. Con l'ammodernamento e il retrofitting del trattore TmIV, il numero di veicoli diesel con filtro antiparticolato è ulteriormente aumentato. Nell'intera azienda il 52 per cento del parco veicoli e il 67 per cento della potenza installata sono già equipaggiati con questa tecnologia di tipo ecologico.

Carri merci più silenziosi. Con il risanamento di altri 980 carri merci, FFS Cargo ha portato a 6373 (64,3 per cento del totale) il numero di veicoli silenziosi, aggiudicandosi così il primato europeo. Malgrado lo sciopero dello stabilimento industriale di Bellinzona le opere di risanamento sono in fase avanzata e dovrebbero con-

Equivalenti CO₂



Gli strumenti per il calcolo individuale sono disponibili alla pagina Internet www.ffs.ch/ambiente, nelle rubriche Ecotransit ed Ecopassenger.

cludersi nel 2010. FFS Cargo sfrutta attivamente i vantaggi ambientali delle ferrovie come strumento di marketing e ha istruito i propri venditori a sottolineare questi aspetti. Ora infatti, sia alla presentazione dell'offerta che in fase di consuntivo, il cliente può valutare il contributo che egli stesso è in grado di fornire alla tutela del clima.

Sistema di gestione ambientale. Nell'ambito della divisione Viaggiatori, nell'anno in esame il settore Operating ha consolidato il proprio sistema di gestione ambientale certificato nel 2007, estendendolo inoltre allo stabilimento di Bienne rilevato da FFS Cargo e al centro di manutenzione di Oberwinterthur. A partire dal 2009 Operating provvederà alla raccolta differenziata dei giornali a bordo dei treni, avviandoli così al riciclaggio. In tal modo le FFS non contribuiranno solamente alla tutela dell'ambiente, ma, con la riduzione delle tasse di smaltimento dei rifiuti, ridurranno anche i costi.

Dopo la stazione di Coira, con la nuova sede di Viaggiatori nel Wylerpark di Berna FFS Immobili ha realizzato il secondo edificio conforme allo standard Minergie. Inoltre è stata indetta la gara d'appalto per la nuova sede FFS nel quartiere del Wankdorf di Berna. L'edificio dovrà soddisfare lo standard Minergie-P e fornire un valido contributo alla riduzione dei costi di esercizio e manutenzione. La sede non sarà comunque un caso isolato: con lo sviluppo di criteri di efficienza specifici del portafoglio, Immobili è intenzionata a sfruttare i potenziali di risparmio insiti in tutte le nuove costruzioni e nelle opere di risanamento.

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 del Gruppo un sistema di management dei rischi orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo e coordinato in base alla pianificazione strategica. La valutazione dei rischi si basa sostanzialmente sulle interviste standardizzate condotte con 44 responsabili gerarchici. Come parametro di giudizio per una valutazione standardizzata sono stati utilizzati il panorama dei rischi e la relativa matrice di valutazione.

Sulla base dei risultati conseguiti con le singole interviste, nell'aprile e nel dicembre del 2008 la Direzione del Gruppo 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 del Gruppo 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.

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. I giri di interviste hanno 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, tuttavia, il rilevamento e il controllo sistematici dei rischi possono ancora migliorare. Nel frattempo, sulla base della verifica di follow-up eseguita dalla revisione interna, è già in fase di realizzazione un ampio numero di interventi decisi nei settori interessati. Nel 2009 la qualità del rilevamento dei rischi operativi dovrebbe quindi evidenziare un ulteriore netto miglioramento.

Sicurezza

Ancora un anno senza incidenti ferroviari gravi.

Nel 2008 le FFS hanno registrato 17 collisioni di media gravità – il numero più basso mai ottenuto negli ultimi anni. Il numero degli infortuni è aumentato dai 15 casi del 2007 ai 18 di riferimento. La maggior parte di questi infortuni è tuttavia attribuibile alla responsabilità delle vittime stesse. Sebbene sia stato possibile ridurre i tassi degli infortuni professionali e non professionali, gli atti di violenza ai danni del personale sono leggermente aumentati. Il sistema di gestione intersettoriale delle FFS provvede già a garantire un livello di sicurezza elevato, ma si propone tuttavia di innalzarlo ulteriormente.

Come era già accaduto nei quattro anni precedenti, nel 2008 le FFS non hanno subito incidenti gravi, quali sviamenti e collisioni di treni, in cui si sia dovuta constatare la presenza di clienti gravemente feriti o deceduti.

Poche collisioni.

Nel corso dell'esercizio 2008 è stato registrato un numero totale, misurato secondo i criteri definiti dalla Confederazione quale proprietaria delle FFS, di 17 collisioni e urti di treni con potenziale di impatto medio (2007: 31), cioè 0,11 eventi per milione di tracce-chilometro. In base agli attuali rilevamenti, questo è il valore più basso mai misurato dal 2003. Si colloca nettamente al di sotto dell'obiettivo di 0,19 fissato dalla Confederazione ed è inoltre inferiore al valore registrato lo scorso anno, pari a 0,20 collisioni per milione di tracce-chilometro. Per quanto riguarda le collisioni, dunque, le prescrizioni che impongono il mantenimento dell'elevato livello di sicurezza possono considerarsi del tutto rispettate.

In 14 dei 17 casi citati le collisioni si sono verificate come conseguenza diretta di eventi naturali quali frane o cadute di massi, oppure si è trattato di incidenti che, pur avendo coinvolto le FFS, sono stati causati da altre imprese ferroviarie o da terzi con veicoli stradali.

In questo numero non sono state calcolate le collisioni di poco conto fra treni e 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 2008 sale a 1,37 per milione di tracce-chilometro (1,52).

Fortunatamente un evento potenzialmente grave si è concluso solamente con danni materiali: il 28.7.2008 a Vevey il macchinista di un treno merci ha oltrepassato un segnale di uscita, andando così a urtare lateralmente un veicolo della S-Bahn che stava uscendo regolarmente. La collisione laterale ha causato solo lievi danni materiali, senza alcun ferito.

Nel 2008 si sono verificati complessivamente 6 sviamenti di treni (2007: 2). In tutti i casi si sono registrati solo danni materiali. Nel 2008 sono state quindi soddisfatte le prescrizioni della Confederazione, che aveva fissato un tetto di 0,05 sviamenti per mio di tracce-chilometro.

Nel mese di febbraio i media hanno dato ampia eco a due sviamenti avvenuti a Pianotondo, sul versante sud del San Gottardo. Entrambi gli eventi si sono verificati sullo stesso scambio (ma in diverse posizioni) dopo che il treno si era fermato al segnale di un cambio di binario. Le operazioni di accertamento si sono rivelate estremamente complicate, ma la causa è stata infine identificata nell'interazione tra ruota e rotaia e si è immediatamente provveduto a mettere in atto i necessari provvedimenti.

Responsabilità delle vittime stesse negli incidenti.

Nel 2008 il numero degli infortuni con treni in movimento che hanno coinvolto viaggiatori e terze persone in stazioni e fermate è leggermente aumentato, con 18 casi rispetto ai 15 dell'anno precedente. Come l'anno scorso, tuttavia, parte di questi infortuni è da attribuirsi alla responsabilità delle vittime stesse. Ben più della metà degli incidenti è infatti da ascrivere ad un attra-

Risanamento dei passaggi a livello. Nell'ultimo anno si sono verificati 10 incidenti in corrispondenza di passaggi a livello (anno precedente: 13). 4 di questi incidenti sono stati registrati presso passaggi a livello incustoditi dotati di croce di S. Andrea e hanno causato lievi ferite a una persona. In 6 casi il passaggio a livello era custodito e provvisto di lampeggiatori. In 3 casi il passaggio era inoltre protetto da barriere. In 1 caso si è dovuto registrare il decesso di una persona, mentre in altri 2 sono state lievemente ferite 3 persone in totale.

Come nei quattro anni precedenti, anche nel 2008 le FFS non hanno subito incidenti gravi. La violenza giovanile è un problema.

versamento non autorizzato dei binari, alla sosta nell'area dei binari o alla caduta sotto il treno in seguito ad un eccessivo consumo di alcool o di droghe. Nei media ha destato grande interesse un incidente in cui una carrozzina lasciata per qualche istante incustodita è stata trascinata nella scia causata dal vento di un treno in transito. Fortunatamente il neonato ha riportato solamente lievi ferite.

Le numerose misure adottate negli ultimi anni, quali opere di sensibilizzazione nelle scuole, provvedimenti edilizi e organizzativi mirati nelle stazioni o la presenza della polizia ferroviaria nei punti in cui i binari vengono spesso attraversati senza permesso, servono ad impedire l'aumento di questo tipo di incidenti, anche se non sono certo sufficienti a compensare la mancanza di un adeguato senso di responsabilità.

Interventi sul materiale rotabile. Anche gli sviluppi tecnici introdotti nel materiale rotabile contribuiscono a ridurre il rischio per i clienti delle ferrovie. Al più tardi a partire dal 2015, anche le ultime carrozze viaggiatori prive di blocco delle porte quando si muovono a velocità di avviamento – per quanto a norma di legge – saranno sostituite da carrozze in cui le porte si bloccano a qualsiasi velocità.

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 2008 sono stati risanati 33 passaggi a livello, mentre per il 2009 si prevede di intervenire su altri 61, così che alla fine del 2009 il numero dei passaggi a livello non sicuri sarà sceso ad appena 56.

Più sicurezza per i collaboratori.

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. Nel 2008 le FFS sono riuscite a ridurre di un ulteriore 13 per cento il tasso di infortuni, che è così passato dai 3,8 infortuni professionali per 100 collaboratori dell'anno scorso a 3,3. L'andamento positivo degli incidenti registrato negli ultimi anni influisce inoltre positivamente sui premi assicurativi. Il 1° gennaio 2009 la SUVA ha ulteriormente ridotto di CHF 0,6 mio i suoi premi per il settore degli infortuni professionali, che si attestano così globalmente a CHF 15,5 mio. Cinque anni fa il premio ammontava ancora a circa CHF 10 mio in più.

La sicurezza non finisce allo scadere dell'orario di lavoro – anche la sicurezza nel tempo libero è un ulteriore indicatore e fattore di costo sempre più importante. Nel 2008 gli incidenti nel tempo libero sono ulteriormente diminuiti rispetto al 2007. Malgrado ciò, ogni collaboratore ha fatto registrare in media 1,7 giorni lavorativi di assenza per incidenti nel tempo libero (infortuni professionali: 0,8 giorni). Anche su questo fronte la tendenza positiva degli ultimi anni si riflette sui premi SUVA, che dall'inizio del 2009 sono drasticamente diminuiti di CHF 2,5 mio.

La violenza giovanile rimane un problema.

In un'azienda come le FFS, la Security ha anche il compito di tutelare la sicurezza dei viaggiatori e dei collaboratori, come pure degli impianti e degli immobili, dai reati di violenza. La sicurezza è fortemente influenzata dagli sviluppi sociali. Anche l'anno scorso, ad esempio, la violenza giovanile, la violenza in generale, gli scontri violenti a margine delle manifestazioni sportive e il pericolo latente di un attacco terroristico in Europa sono stati fonte di grande preoccupazione per le FFS. La cassa di risonanza fornita dai media a tali eventi, che si trattasse degli atti di violenza contro il personale dei treni o degli attacchi terroristici in India, hanno influenzato la sensazione di sicurezza soggettiva dei clienti delle FFS. È per questo che nell'anno di riferimento si è provveduto a perfezionare una collaudata combinazione di provvedimenti – quali presenza della polizia ferroviaria, protezione dei fabbricati, videosorveglianza e il programma di prevenzione della violenza RailFair – che verrà mantenuta anche in futuro adattandola continuamente alle diverse circostanze.

Nel 2008 gli atti di violenza ai danni del personale sono aumentati rispetto all'anno precedente, passando da 236 a 240. Anche in questo ambito è possibile riconoscere gli evidenti paralleli con gli sviluppi sociali: in molti casi il consumo di alcool ha avuto infatti un ruolo fondamentale. È palese che nei giovani e negli adolescenti la soglia inibitoria che li trattiene dall'aggreddire i collaboratori delle FFS è ulteriormente diminuita e che la brutalità di questi atti di violenza si fa sempre più aspra. Per migliorare il livello di sicurezza del personale dei treni, nel 2008 sono stati messi in atto diversi provvedimenti, quali il doppio accompagnamento sperimentale sui treni a rischio, un impiego mirato della polizia ferroviaria nei punti critici e l'ampliamento delle competenze della polizia ferroviaria nella prevenzione della violenza.

Grandi prestazioni durante Euro 2008.

Malgrado i 4700 treni speciali e i circa due milioni di viaggiatori in più, dal punto di vista della sicurezza Euro 2008 si è svolto quasi senza incidenti. Nel periodo di svolgimento degli europei di calcio il numero di molestie, furti e atti di violenza e di vandalismo commessi nell'ambito di competenza delle ferrovie (stazioni, linee e treni) si sono ridotti quasi del 20 per cento.

Questo successo è stato ottenuto con una serie di accorgimenti quali accompagnamento mirato di questi treni da parte della polizia ferroviaria, potenziamento dei servizi di pattuglia, segnaletica chiara e univoca, videosorveglianza, annunci per altoparlante, assisten-

za in loco ai clienti, depositi bagagli di capacità sufficiente e squadre di pulizia sempre in servizio. Nel corso di Euro 2008 la percezione della sicurezza era molto elevata.

Criteri di sicurezza del Consiglio d'amministrazione.

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 (Safety e Security) 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:

- Mantenere l'elevato livello di sicurezza: con un sistema di gestione intersettoriale della sicurezza (SMS), le FFS provvedono a mantenere l'elevato 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 così un'efficiente gestione dei rischi residui. Concentrarsi su misure con un ottimo rapporto costo/beneficio permette di mantenere e migliorare in modo mirato il livello di sicurezza.
- Cultura della sicurezza come fattore chiave: le FFS fanno propria una cultura improntata alla sicurezza che fornisce un contributo essenziale al mantenimento e al miglioramento del livello di sicurezza. Uno dei principi fondamentali di questa cultura è che ogni collaboratore è corresponsabile della sicurezza e che tutti devono sostenersi l'un l'altro come in una squadra. Fondamentale in questo contesto è anche la funzione di tutti i collaboratori e in particolare dei quadri dirigenti, che devono rappresentare un modello da seguire.
- Comunicazione per la sicurezza: le FFS promuovono, al loro interno e verso l'esterno, un dialogo aperto in materia di sicurezza.

Dalla documentazione al controllo.

La sicurezza IT è indispensabile per l'affidabilità delle FFS. Lo scorso anno questo settore ha sventato quasi 600 000 attacchi di hacker e bloccato quasi 95 000 000 e-mail di spam. FFS Informatica concorre alla sicurezza dell'esercizio delle FFS attraverso una pianificazione affidabile e un rigoroso controllo dei processi ad opera di 586 collaboratori che si prodigano per il successo della loro attività.

Come ogni azienda anche le FFS sono esposte agli attacchi di hacker e si ritrovano sommerse da e-mail spam. Nel 2008 gli specialisti di FFS Informatica hanno registrato all'incirca 60 000 tentativi di intrusione e di violazione del sistema FFS. I tentativi sono stati bloccati con successo. Impressionante è anche la quantità di e-mail spam mandate a indirizzi FFS e intercettate: sono stati filtrati quasi 95 mio di queste e-mail.

Il segmento «Utenti IT» comprende circa 14 000 utenti delle soluzioni IT, i quali necessitano di assistenza: nel 2008 FFS Informatica ha ricevuto circa 12 000 richieste mensili via e-mail o telefono, equivalenti a una media di una al minuto e relative, nella maggior parte dei casi, a password dimenticate. Questi dati indicano che il processo relativo all'assistenza agli utenti IT è quello più frequente in assoluto.

Con il processo concernente la gestione degli strumenti di lavoro IT, FFS Informatica mette a disposizione degli utenti risorse quali spazio su disco e applicazioni, per una media di una richiesta ogni cinque minuti. La gestione di questo ampio numero di ordini si basa su procedure standardizzate e automatizzate.

L'intero esercizio IT e l'esecuzione degli ordini del segmento «Utenti IT» sono in larga misura affidati a provider esterni. I processi di gestione pianificano e controllano la creazione del valore nei processi chiave. I processi di supporto forniscono assistenza per l'esecuzione dei processi chiave. Con la definizione e lo svi-

luppo di un management dei processi stabile vengono poste le premesse per il miglioramento continuo.

In un periodo di profondi cambiamenti le FFS hanno bisogno di strumenti e procedure che consentano all'azienda di rispondere in modo rapido e competente a stimoli esterni e obiettivi interni. Pertanto le FFS hanno ulteriormente consolidato la gestione aziendale strategica. Il management dei cambiamenti in ottica Business Engineering sta diventando una disciplina di importanza centrale, anche nell'ambito dell'informatica. A tale scopo è necessario conoscere le interrelazioni all'interno dell'azienda e mettere a punto meccanismi di pianificazione gradualmente e ben concertati a tutti i livelli delle FFS. Nell'ambito del piano di sviluppo delle FFS, i settori specializzati e IT hanno derivato un concetto sistematico di architettura IT basato sugli obiettivi aziendali prioritari.

Con la creazione e l'aggiornamento dell'inventario delle applicazioni e delle tecnologie l'«Enterprise Architecture» ha posto le basi. Successivamente sono stati aggiunti i modelli di processo che permettono il collegamento con le applicazioni IT e la valutazione dei processi aziendali uniformemente determinati. Da ciò si è sviluppato un concetto ideale di architettura aziendale e IT incentrato sugli obiettivi aziendali. La roadmap comprendeva proposte di progetto tese alla realizzazione dell'architettura ideale, tenendo presenti le diverse condizioni quadro. Questa visione integrale

consente di rilevare e attutire in modo tempestivo conseguenze ed effetti «collaterali» dei progetti. In tal modo il piano di sviluppo fornisce l'input per la gestione del portafoglio dei progetti.

L'integrazione dei processi di sviluppo della strategia e di pianificazione finanziaria e IT costituisce il requisito essenziale alla base della capacità dell'azienda di rispondere ai cambiamenti del contesto in cui opera. Uno schema di valutazione unitario, valido per programmi e progetti, assicura accessibilità e chiarezza a tutti i livelli di pianificazione in quanto consente una continua rivalutazione dei progetti sul piano della creazione del valore o della realizzazione della strategia alla luce delle mutate premesse di pianificazione o di nuovi obiettivi strategici. La valutazione tiene conto anche del grado di «insicurezza» dei progetti in termini di rilevanza strategica, economicità e attuabilità. Ciò permette l'introduzione tempestiva di misure mirate per contenere i rischi del progetto entro i limiti determinati e migliorare la qualità della pianificazione. Poiché i progetti vengono valutati già in fase di ideazione, è possibile concentrare le risorse sui candidati promettenti.

FFS Informatica 2008 in dati e fatti

Collaboratori FFS Informatica	586
Nuovi collaboratori 2008	163
Controlli effettuati sulla qualità dei progetti	192
Applicazioni del core business	505
Terabyte di spazio di memoria (provider TSS)	30
Terabyte di spazio di memoria (provider Swisscom)	23
Pagine stampate da TSS (mio)	5,59
Elaborazione di e-mail (mio)	190

Processi correnti.

Nel 2008 il progetto Processi@IT dovrebbe favorire lo sviluppo dei processi correnti all'interno di FFS Informatica. Quattro processi chiave sono orientati ai due segmenti di clienti di FFS Informatica: «Clienti IT» e «Utenti IT». Il segmento «Clienti IT» riunisce le unità Demand nelle divisioni con circa 250 collaboratori, che

Nel 2008 FFS Informatica ha ricevuto circa 12 000 richieste mensili via e-mail o telefono, equivalenti a una media di una al minuto.

Le previsioni relative agli oneri in termini di tempo e costi non dovrebbero dipendere unicamente dall'esperienza dei project manager. Il CMMI (Capability Maturity Model Integration), un modello collaudato per la realizzazione di interventi necessari per migliorare qualità e affidabilità nello sviluppo software, può essere utile per determinare in modo chiaro la redditività di un'implementazione.

Il CMMI è un framework di prassi consolidate, progettato inizialmente ad uso del Ministero della difesa americano per la valutazione e il miglioramento sistematici dei processi di sviluppo software. In Europa sta acquisendo una sempre più vasta rilevanza poiché consente di intervenire in modo proficuo incrementando l'efficacia e l'efficienza delle organizzazioni di sviluppo. L'impiego del CMMI nel settore Business Applications durante il 2008 ha dimostrato la sua utilità nell'individuazione delle opportunità di miglioramento così come l'efficacia del suo contributo all'ottimizzazione dei processi. Il CMMI non sarà utilizzato occasionalmente bensì per apportare cambiamenti duraturi al sistema. È in programma la sua attuazione a livello dell'intero settore IT allo scopo di favorire un profondo radicamento della nuova mentalità e metodologia di lavoro.

sono dirette personalmente dagli account manager di Supply e richiedono soluzioni IT complesse e su misura per singoli progetti. In media si registra una nuova richiesta da parte di un cliente ogni tre ore mezzo, per un totale di 550 richieste singole all'anno, relative a progetti, consulenze o altri servizi. Il secondo processo chiave «Gestione delle soluzioni IT» assicura il funzionamento continuo delle oltre 1200 applicazioni a supporto dei processi aziendali delle FFS.

Traffico viaggiatori

Sempre più passeggeri per i treni FFS.

Mai come nel 2008 così tante persone hanno viaggiato con le FFS. Il ricavo da traffico nel traffico viaggiatori ha registrato un incremento dell'8 per cento salendo a CHF 2670,4 mio. Il risultato annuo è cresciuto del 43,4 per cento attestandosi a CHF 276,8 mio. Il mercato andamento della domanda pone le FFS di fronte a grandi sfide. A dicembre 2008 l'offerta di treni-chilometro è stata nuovamente ampliata del 5,5 per cento, inoltre la divisione Viaggiatori ha investito in nuovo materiale rotabile e nella modernizzazione del parco veicoli.

Nel 2008 il ricavo da traffico nel traffico viaggiatori ha registrato un incremento dell'8 per cento salendo a CHF 2670,4 mio, il ricavo d'esercizio è aumentato del 6,4 per cento raggiungendo quota CHF 4093,9 mio. Contemporaneamente le spese d'esercizio hanno subito un aumento del 5,6 per cento, per un totale di CHF 3797,2 mio. Nell'anno di riferimento FFS Viaggiatori ha conseguito un risultato d'esercizio di CHF 296,7 mio (2007: CHF 249,5 mio), con un risultato annuo di CHF 276,8 mio (2007: CHF 193,0 mio).

Gli svizzeri sono campioni d'Europa per i viaggi in treno, come dimostrato in diverse occasioni, non soltanto durante Euro 2008 (si veda a pagina 23). Mai prima d'ora i treni delle FFS hanno trasportato così tante persone come nel 2008: 322,6 mio di viaggiatori, il 5,2 per cento in più rispetto al 2007. Dall'entrata in funzione dell'orario di Ferrovia 2000 nel dicembre 2004 il numero di viaggiatori è cresciuto del 30 per cento, l'offerta di treni del 26 per cento. Nel 2008 il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è passato a 16,14 mia (+6,7 per cento rispetto al 2007). Si è registrato un aumento della domanda nel traffico sia regionale che a lunga percorrenza. Lo sfruttamento medio dei treni del traffico a lunga percorrenza e regionale è stato rispettivamente del 30,4 e del 19,1 per cento (comprese le società affiliate).

Nel corso del giorno si rilevano oscillazioni altrettanto evidenti: nelle ore di punta, che rappresentano il 25 per cento della fascia diurna, viaggia il 50 per cento circa dei passeggeri.

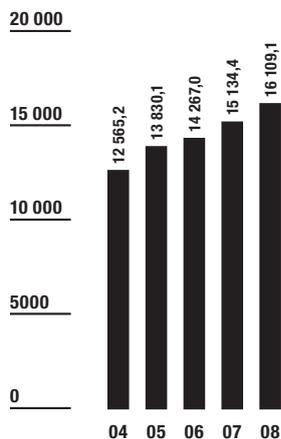
FFS Viaggiatori in sintesi

Valori monetari in mio di CHF	2008	2007	2006
Ricavo d'esercizio	4 093,9	3 846,3	3 615,5
di cui ricavo da traffico	2 670,4	2 471,6	2 307,4
Spese d'esercizio	3 797,2	3 596,7	3 365,4
Risultato d'esercizio¹	296,7	249,5	250
Risultato annuo	276,8	193	193,7
Investimenti lordi	631,4	682,1	590,9
Collaboratori	12 764,6	11 953	12 287
Prestazione di trasporto nel traffico viaggiatori	16 144	15 134	14 270

¹ Secondo la vecchia struttura EBIT

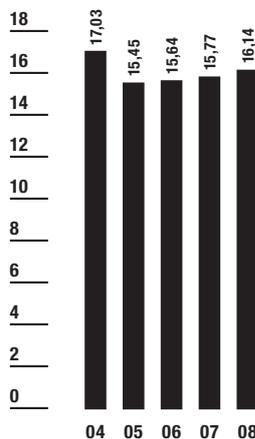
Andamento del volume di traffico nel traffico regionale

Mio di viaggiatori-chilometro



Andamento del ricavo medio per viaggiatore-chilometro

Centesimi/viaggiatori-chilometro



Gli svizzeri sono campioni d'Europa per i viaggi in treno. Mai prima d'ora i treni delle FFS hanno fatto viaggiare così tante persone come nel 2008: 322,6 mio di viaggiatori, il 5,2 per cento in più rispetto al 2007.

Potenziamento dell'offerta.

Malgrado la difficile situazione economica, la domanda è cresciuta anche nell'anno di riferimento. Le previsioni indicano un ulteriore incremento, in particolare per le ore di punta e il traffico tra i grandi centri. I viaggi nel tempo libero sul territorio nazionale registrano un costante aumento, soltanto l'attività Incoming con viaggiatori provenienti dall'estero ha subito una lieve flessione.

Le FFS continuano ad ampliare la loro offerta e il cambiamento di orario di dicembre 2008 ha segnato un nuovo aumento dei treni-chilometro, pari al 5,5 per cento. Sia nel traffico regionale che in quello a lunga percorrenza i collegamenti sono più rapidi e frequenti, con treni nuovi e più lunghi e collegamenti supplementari di primo mattino e in tarda serata.

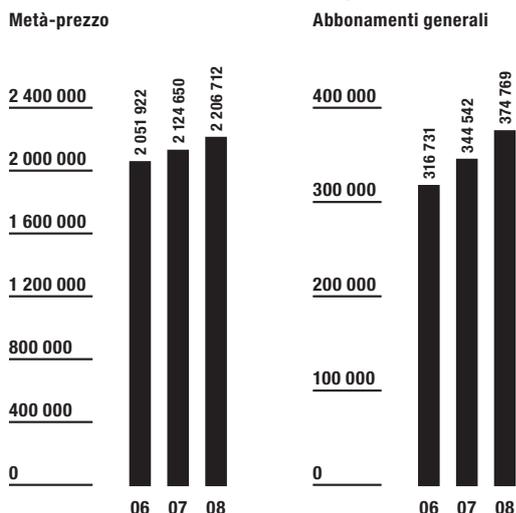
Allo stesso tempo le FFS stanno compiendo enormi sforzi per migliorare la qualità del servizio. Nell'ambito di una strategia che coinvolge il servizio e la qualità si è intrapresa una costante opera di uniformazione dell'offerta di prodotti 2008 in base alla categoria di treno, in modo tale da renderla anche più trasparente. Ora in tal modo, praticamente per tutti i collegamenti, sui treni InterCity i clienti potranno usufruire di un'area

per famiglie, carrozze ristorante e servizio al posto con minibar, come pure di compartimenti business e del silenzio. Nelle carrozze di 1a e 2a classe la disponibilità di Internet e di prese sta gradualmente entrando a far parte dell'offerta standard, e gli sforzi in tal senso proseguiranno anche nel 2009.

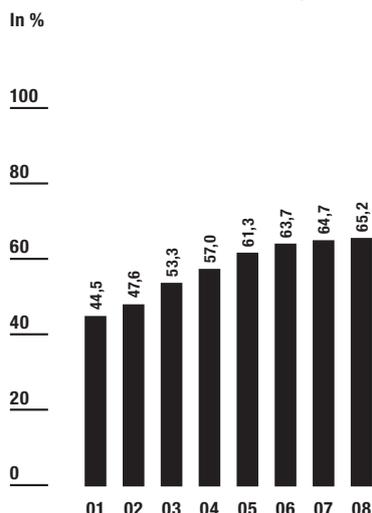
Per migliorare ulteriormente la qualità le FFS hanno deciso di adottare il doppio accompagnamento integrale nei treni a lunga percorrenza: così in futuro questi treni dovranno sempre viaggiare con due accompagnatori. A tale scopo verranno creati 125 nuovi posti di lavoro. Anche la pulizia dei treni è destinata a migliorare: data la sempre maggiore affluenza di passeggeri e i tempi di inversione sempre più brevi, il personale di pulizia delle FFS sarà sempre più spesso all'opera anche nelle carrozze in movimento. Anche l'informazione dei clienti deve migliorare ulteriormente.

Nell'ambito della nuova strategia del marchio, a dicembre 2008 il design esterno delle carrozze ristorante e dei menu è stato uniformato all'immagine delle FFS. In futuro si muoveranno in questa direzione anche le altre società affiliate di FFS Viaggiatori.

Andamento dei metà-prezzo e degli AG in circolazione



Andamento della vendita di biglietti ai distributori automatici



Miliardi di investimenti necessari.

Il marcato andamento della domanda nelle ore di punta pone le FFS di fronte a importanti sfide finanziarie, logistiche e qualitative. La notevole densità di traffico sulla rete ferroviaria sottoposta a uno sfruttamento intensivo non consente più alcun tipo di riserva nei punti chiave. In particolare nelle ore di punta della mattina e della sera si registra un'insufficienza sempre più frequente di posti a sedere.

A peggiorare la situazione, si registrano pesanti ritardi nella consegna di nuovi treni da parte dell'industria. Nel prossimo futuro, oltre a un potenziamento della rete ferroviaria, saranno assolutamente necessari investimenti in nuovo materiale rotabile e la modernizzazione del parco veicoli esistente.

Più abbonamenti e OnlineTicket.

Si registra un'ulteriore crescita anche tra i clienti fedeli, con un nuovo incremento delle vendite di abbonamenti generali e abbonamenti metà prezzo. A fine 2008 erano in circolazione 374 769 abbonamenti generali (+8,8 per cento) e 2 206 712 abbonamenti metà prezzo (+3,9 per cento).

L'aumento delle vendite di biglietti ai distributori automatici si è confermato anche nel 2008. Due terzi dei biglietti vengono oggi acquistati ai distributori automatici. Continua a crescere l'importanza dell'Online Ticket Shop. Dal 2008 è possibile acquistare on-line anche biglietti internazionali, e l'offerta Click&Rail è stata ulteriormente ampliata. All'inizio del 2009 le FFS hanno lanciato il MobileTicket, che può essere selezionato e pagato direttamente dal telefono cellulare.

Offerte sempre più allettanti.

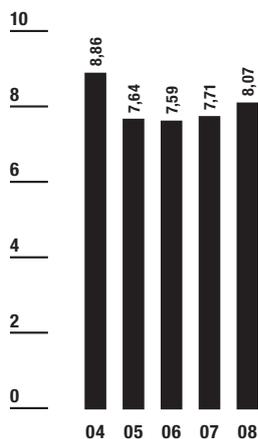
Traffico regionale: mobilità integrata. I committenti cantonali e le FFS investono continuamente in materiale rotabile moderno per rendere attrattivo il traffico regionale. Nel 2008 gli indennizzi hanno registrato nuovamente un lieve aumento. Determinanti sono state soprattutto le prestazioni di trasporto ordinate in via supplementare e la modernizzazione continua del materiale rotabile. Le FFS compiono ogni sforzo per migliorare continuamente la prestazione per chilometro di indennizzo. Il traffico regionale, nella sua funzione di collegamento per il traffico a lunga percorrenza, è un criterio di successo centrale per una catena di trasporti ben funzionante. Le FFS attribuiscono grande importanza a un sistema coordinato del trasporto pubblico da porta a porta, quindi anche all'accesso e ai collegamenti alla ferrovia.

Ferrovia sempre presente nelle grandi occasioni.

Oltre al successo di Euro 2008 le FFS hanno presentato ad altri grandi eventi. Ad esempio, per il concerto di Madonna svoltosi ad agosto a Dübendorf, che ha attirato circa 70 000 fan, sono stati predisposti 130 treni speciali. Come per Euro 2008, nel biglietto di ingresso era compreso il viaggio di andata e ritorno a partire da una qualsiasi stazione ferroviaria svizzera. Questa combinazione di titolo di viaggio più biglietto di ingresso ai grandi eventi si è rivelata un successo: secondo una ricerca condotta in occasione di Euro 2008, grazie all'esperienza positiva il 25 per cento circa dei clienti che in precedenza non hanno mai posseduto un abbonamento desidera acquistare un metà-prezzo o un abbonamento generale.

Indennizzo per treno-chilometro

CHF/treno-chilometro



Soddisfazione dei clienti in lieve calo. Ogni mese le FFS conducono un sondaggio sulla soddisfazione tra 2000 clienti. Nel 2008 il risultato è stato leggermente inferiore a quello dell'anno precedente (76,5 punti rispetto a 76,8). Mentre si rileva un andamento positivo degli indicatori caratteristici quali le informazioni in ca-

Sistema bonus/malus per la ZVV. Nel 2008 la Comunità dei trasporti di Zurigo ZVV ha effettuato per la terza volta una valutazione delle prestazioni delle FFS in termini di puntualità, informazioni in caso di perturbazione e pulizia. Mentre la puntualità delle S-Bahn resta stabile a livelli elevati, finora gli sforzi compiuti per

Le FFS continuano ad ampliare la loro offerta e il cambiamento dell'orario di dicembre 2008 ha segnato un nuovo aumento dei treni-chilometro, pari al 5,5 per cento.

so di perturbazione, il rapporto qualità/prezzo e la durata del viaggio in treno, la soddisfazione dei clienti concernente l'offerta di posti a sedere nelle ore di punta, la pulizia dei treni e la mancanza di impianti di climatizzazione nel material rotabile più vecchio è diminuita. Nel 2009 le FFS si impegneranno per migliorare ulteriormente la soddisfazione dei viaggiatori.

Quote di mercato nel mercato di rilievo per la ferrovia. Nel 2008 le FFS hanno nuovamente migliorato la propria quota di mercato nel mercato di rilievo per la ferrovia, nei viaggi su una distanza di almeno tre chilometri, portandola al 35,4 per cento (34,6 per cento). Nel traffico pendolare la quota di mercato è risultata pari al 37,0 per cento (36,4 per cento), nel segmento dei viaggi d'affari è stata del 45,1 per cento (43,6 per cento), mentre per i viaggi nel tempo libero è stata del 32,4 per cento (31,7 per cento).

migliorare le informazioni ai clienti non hanno dato i risultati attesi. A conti fatti è risultato un malus di CHF 79 000 (2007: CHF 69 000 franchi).

Nuove sinergie nella manutenzione.

A fine 2008 il Consiglio d'amministrazione ha deciso di affidare l'intera manutenzione pesante delle FFS alla divisione Viaggiatori. Il 1° gennaio 2009 lo stabilimento industriale di Bellinzona è passato dalla divisione Cargo sotto il controllo di FFS Viaggiatori (vedere a pagina 24). Con la creazione di una rete tra i quattro stabilimenti industriali di Olten, Yverdon, Bienne e Bellinzona si prospettano nuove sinergie e più ampie possibilità di mercato.

FFS Viaggiatori Operating offrirà il proprio know-how e i propri servizi in misura maggiore anche a terzi. Davvero un avvio fortunato per la commercializzazione delle capacità residue quello rappresentato dalla fiera di settore InnoTrans 2008, dove si è evidenziata in particolare la competenza nel refit (Domino, EuroCity). Sono già state presentate le prime offerte.

Successo per le società affiliate.

Elvetino (partecipazione FFS 100 per cento). Per il gruppo operante nel settore della gastronomia si è concluso l'anno di maggior successo dalla sua fondazione nel 2003. Le iniziative, in atto da anni, di ottimizzazione dei costi e di marketing (come la vendita di caffè Lavazza ai minibar) sommate all'alta qualità offerta nella carrozza ristorante hanno dato i loro frutti. Gli eventi culmine del 2008 sono stati l'acquisizione della certificazione ISO 9001:2008 e la vincita del bando per il catering nella 1a classe del TGV Lyria che collega Parigi e Ginevra.

SBB GmbH (100 per cento). Con i suoi 19 treni Flirt la SBB GmbH ha trasportato oltre 11 mio di viaggiatori

RailAway (86 per cento). Nel 2008 RailAway SA, agenzia per il tempo libero delle FFS, ha venduto complessivamente 1610679 offerte per il tempo libero (+56,5 per cento), conseguendo per la terza volta consecutiva un risultato record. Il fatturato lordo è salito a CHF 210,9 mio (+12,6 per cento) portandosi per la prima volta sopra i CHF 200 mio. Nel 2008 RailAway ha registrato un ricavo d'esercizio di CHF 29,3 mio. (+17 per cento).

RegionAlps (70 per cento). Nel 2008 il parco veicoli RegionAlps ha percorso 1,7 mio di treni-chilometro (+1,2 per cento), mentre le prestazioni di trasporto sono calate, come atteso, del 10 per cento al livello di 47 mio di viaggiatori-chilometro a causa dell'ampliamento dell'offerta del traffico a lunga percorrenza tra Sierre e Briga dopo l'apertura della galleria di base del Lötschberg.

Switzerland Travel Centre STC (67 per cento). Nel 2008 la STC ha conseguito il miglior risultato dalla sua fondazione dieci anni fa. Il fatturato relativo alle prenotazioni effettuate è cresciuto quasi del 20 per cento superando i CHF 50 mio, con un margine EBIT consolidato del 4,8 per cento.

Nell'anno di riferimento FFS Viaggiatori ha conseguito un risultato d'esercizio di CHF 296,7 mio (2007: CHF 249,5 mio), con un risultato annuo di CHF 276,8 mio (2007: CHF 193 mio).

(+8 per cento) nell'area di confine tra la Svizzera e la Germania. Nel contratto di trasporto con la regione Baden-Württemberg è prevista una clausola di bonus/malus. Grazie agli altissimi livelli di qualità (pulizia, puntualità) la SBB GmbH ha ottenuto un bonus di circa EUR 180000, registrando anche quest'anno un risultato economico positivo.

Thurbo (90 per cento). Sebbene rispetto all'anno precedente l'offerta sia aumentata complessivamente soltanto dell'1,2 per cento attestandosi a 11,8 mio di treni-chilometro e bus-chilometro, la domanda ha registrato un risultato estremamente positivo con un incremento dell'8 per cento, per un totale di 396 mio di viaggiatori-chilometro. La collaborazione, impostata su nuovi parametri, con il centro di manutenzione per i veicoli del traffico regionale di Oberwinterthur delle FFS (RICO) è stata estremamente proficua e ha portato a una sensibile riduzione dei costi di manutenzione dei veicoli.

Zentralbahn (66 per cento). Nel 2008 i veicoli della Zentralbahn hanno percorso 2,5 mio di treni-chilometro, portando le prestazioni di trasporto a 120,8 mio di viaggiatori-chilometro. Il ricavo da traffico, con un +8,4 per cento, è giunto a CHF 25,3 mio.

Securitrans Public Transport Security SA (51 per cento). Il fatturato di Securitrans è cresciuto dell'8,3 per cento. Per quanto riguarda la protezione delle persone e la sicurezza degli oggetti Securitrans ha prestato oltre 750000 ore di lavoro a tutela dei viaggiatori, dei collaboratori e delle infrastrutture.

Cisalpino (50 per cento). Nell'anno di riferimento Cisalpino ha percorso 7,5 mio di treni-chilometro (+4 per cento), con un lieve calo nel numero dei viaggiatori-chilometro a quota 1,48 mia (2007: 1,52 mia). Anche il ricavo d'esercizio con CHF 227,6 mio è rimasto al di sotto dei livelli registrati nell'anno precedente (CHF 229,5 mio). Con il cambiamento d'orario a dicembre 2008 è stato necessario noleggiare in misura maggiore materiale rotabile dalle FFS e da Trenitalia, in par-

te a causa dei ritardi nella consegna dei nuovi treni ETR 610 e in parte per i problemi di manutenzione che hanno interessato il parco veicoli degli ETR 470. Gli interventi di manutenzione sugli elementi di comfort degli ETR 470 sono stati nuovamente affidati alla sede FFS di Basilea. Gli ETR 610 entreranno in funzione nel 2009.

Tilo (50 per cento). Il traffico regionale transfrontaliero tra Svizzera e Italia ha registrato un andamento positivo: nel 2008 le prestazioni di trasporto sono migliorate del 19,5 per cento, giungendo a 110,6 mio di viaggiatori-chilometro. Dal 14 dicembre 2008 i Flirt della Tilo viaggiano su due reti: FFS e RFI, fino a Como-Albate (S10) e Luino (S30).

Prospettive 2009.

Lo scorso anno le carenze di capacità e i ritardi nella consegna di materiale rotabile hanno messo alla prova il traffico viaggiatori. L'ultimo cambiamento d'orario ha portato con sé, ancora una volta, un importante ampliamento dell'offerta, tuttavia senza un potenziamento della rete non sarà quasi più possibile un ulteriore e sostanziale miglioramento dell'orario.

Puntualità, sicurezza e pulizia dei treni costituiscono il presupposto di base, ma le FFS non si accontentano. Poiché intendono eccellere nell'accoglienza, si impegnano per proporre offerte interessanti nel trasporto pubblico e per migliorare la qualità e i servizi.

Nel 2009 le FFS effettueranno la più consistente ordinazione di materiale rotabile della loro storia, investendo oltre CHF 2 mia in nuovi treni a due piani per il traffico a lunga percorrenza, ed entro il 2030 sono previsti acquisti di nuovo materiale rotabile per un totale di circa CHF 20 mia. Il traffico viaggiatori dovrà reperire da sé i mezzi necessari per questi investimenti. Per rimanere sulla cresta dell'onda, l'azienda ha pertanto bisogno di condizioni quadro che consentano di generare tali risorse. Malgrado ciò, nel 2009 ha deciso di rinunciare ad aumenti generali di prezzo posticipandoli prevedibilmente di un anno. Così, in considerazione della difficile situazione economica attuale, le FFS e le altre imprese del trasporto pubblico svizzero prestano il loro contributo al mantenimento del potere d'acquisto dei clienti delle ferrovie.

Poiché la gestione delle ore di punta è finanziariamente molto onerosa per le FFS, moderati interventi atti a decongestionare queste fasce orarie rivestono un'importanza fondamentale per l'azienda. Le FFS hanno fatto un primo passo in tal senso con l'introduzione della carta giornaliera dalle 9 e interessanti offerte di risparmio nelle fasce marginali d'orario. Poiché tuttavia è necessario ampliare ulteriormente l'offerta al di fuori degli orari di punta, le FFS puntano ad introdurre anche un AG dalle 9 e ulteriori offerte di risparmio.

In vista dell'imminente apertura del mercato nel traffico viaggiatori internazionale, le FFS devono portarsi in una posizione di vantaggio strategico e gettare le basi per un futuro costellato di successi. Oltre al nuovo materiale rotabile, le FFS assicureranno collegamenti migliori e più stabili con l'estero e più ampi servizi all'interno e all'esterno dei treni per un maggiore comfort di viaggio. Le FFS sono pronte a superare se stesse con prestazioni straordinarie, come dimostrato recentemente in occasione di Euro 2008. Nel 2009, con il Campionato mondiale di hockey su ghiaccio il trasporto pubblico svizzero potrà nuovamente dar prova della sua capacità di funzionare alla perfezione durante gli eventi sportivi.

Traffico merci

Il risanamento procede a pieno ritmo, la crisi congiunturale ostacola il successo.

Le misure per il risanamento di FFS Cargo e per il suo posizionamento nell'ambito della concorrenza europea iniziano a dare i loro frutti. Gli effetti del risanamento si sono attestati a CHF 53 mio, superando gli obiettivi finanziari previsti. Da ottobre la recessione e la crisi dell'Euro hanno avuto gravi ripercussioni sul traffico merci, compromettendo gli sforzi di risanamento. Eppure il risultato annuo è nettamente migliorato: FFS Cargo ha chiuso l'esercizio con una perdita di CHF 29,9 mio, ivi compresi accantonamenti di CHF 15,2 mio per misure congiunturali. Nel 2008 le prestazioni di trasporto sono scese complessivamente del 6,3 per cento a 12,53 mia di tonnellate-chilometro nette.

Il risultato ottenuto da FFS Cargo nell'anno di riferimento ha fatto registrare un netto miglioramento. La perdita si è notevolmente ridotta rispetto all'anno precedente, attestandosi a CHF -29,9 mio (2007: perdita di CHF 87,9 mio e accantonamenti pari a CHF 102,5 mio), grazie al contributo positivo di tutti e tre i settori aziendali – International, Svizzera e Asset Management. Questo evidente miglioramento del risultato è da attribuirsi agli interventi volti a incrementare la produttività e a ridurre le spese. È infatti stato possibile ridurre di CHF 36 mio i costi per l'esercizio ferroviario e di CHF 19 mio in totale le spese per i progetti IT e il personale (esclusi i provvedimenti di risanamento della taskforce). I provvedimenti di risanamento messi in atto dalla taskforce di FFS Cargo hanno inoltre fornito un miglioramento del risultato di CHF 53 mio, mentre la diminuzione del volume di trasporto ha portato ad una riduzione del ricavo di CHF 26 mio. Il risultato annuo è stato di CHF -3,7 mio (2007: CHF -180,0 mio). Nel confronto con l'anno precedente, il ricavo da traffico di FFS Cargo è diminuito dell'1,7 per cento, passando così a CHF 1044,2 mio. La crisi dell'Euro ha gravato sul risultato, con un effetto valutario negativo di CHF 20 mio.

Nell'anno di riferimento, per la prima volta FFS Cargo non ha più ricevuto alcuna sovvenzione per prezzi di tracce d'orario per il traffico a carri completi (2007: CHF 17 mio). Ciò significa che, fatta eccezione per le sovvenzioni per il traffico combinato (CHF 13 mio), nel 2008 FFS Cargo ha operato facendo a meno di altri

contributi federali diretti. Nel risultato del segmento iscritto a bilancio, pari a CHF -29,9 mio, sono compresi accantonamenti di CHF 15,2 mio per misure congiunturali.

Diminuite del 6,3 per cento rispetto all'anno precedente, le prestazioni di trasporto hanno raggiunto 12,53 mia di tonnellate-chilometro nette, un valore leggermente superiore a quello del 2006. Lo sfruttamento della rete di traffico a carri completi è migliorato del 7,0 per cento. Le prestazioni del traffico combinato hanno fatto registrare una flessione del 15,3 per cento, poiché a causa del risanamento FFS Cargo ha rinunciato ai traffici meno redditizi e la congiuntura ha avuto sviluppi negativi.

FFS Cargo in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF	2008	2007	2006
Ricavo d'esercizio	1 259,0	1 268,8	1 229,0
-di cui ricavo da traffico	1 044,2	1 062,6	1 005,9
Spese d'esercizio	1 262,7	1 448,8	1 258,2
Risultato d'esercizio/EBIT	-3,7	-180,0	-29,2
Risultato annuo	-29,9	-190,4	-37,3
Investimenti lordi	39,1	59,2	132,2
Collaboratori²	4 248	4 406	4 596

¹ Conto del segmento, ricavi e spese infragruppo non eliminati.

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

Il risanamento funziona. In marzo il Consiglio d'amministrazione ha deliberato radicali misure per il risanamento del settore merci, che andranno così ad aggiungersi a quelle già applicate. Per ridurre i costi FFS Cargo ha operato tagli del personale nel settore della gestione e dell'amministrazione, ha centralizzato le funzioni di supporto e ha potenziato le vendite. Le ottimizzazioni della rete e del sistema produttivo, così come l'uniformazione dei processi, hanno aumentato il livello di efficienza. Si è inoltre provveduto ad apportare i necessari adattamenti all'organizzazione. In tal modo le prestazioni della maggior parte dei collaboratori del Centro Servizio Clienti (KSC) sono ora integrate nella centrale di Basilea. Le unità organizzative Materiale rotabile, Acquisti e Manutenzione sono state riunite nel settore aziendale Asset Management (ex Manutenzione). L'aumento mirato dei prezzi ha avuto ripercussioni positive sul reddito. Grazie ad un effetto finanziario di CHF 53 mio si è così riusciti a superare gli obiettivi di risanamento pianificati per l'esercizio.

Grazie ad un effetto finanziario di CHF 53 mio si è riusciti a superare gli obiettivi di risanamento di FFS Cargo pianificati per l'esercizio.

Alla ricerca di partner. In settembre le FFS hanno dato il via alla ricerca di partner adeguati per FFS Cargo. Obiettivo della partnership è quello di incrementare il livello di competitività delle ferrovie rispetto alla strada nel traffico internazionale, di migliorare l'offerta capillare in Svizzera e di potenziare inoltre la redditività e l'autofinanziamento. Sin dai primi istanti è risultato chiaro che la possibilità di una partnership con FFS Cargo risveglia grande interesse.

Crisi congiunturale. A partire da ottobre gli sviluppi congiunturali negativi hanno colpito duramente il traffico merci nell'intera Europa. FFS Cargo è immediatamente ricorsa a misure per compensare in parte gli effetti della recessione. A tale scopo si è ampliato il provvedimento di sospensione delle assunzioni, e i posti vacanti non saranno più occupati. Allo stesso tempo FFS Cargo ha ridotto le prestazioni di produzione adattando le proprie capacità ai minori volumi di traffico. In tal modo è stato possibile abbattere i costi. Si è inoltre deciso di operare ulteriori interventi, creando a tale scopo ulteriori accantonamenti di CHF 15,2 mio.

Prestazione di trasporto FFS Cargo per forma di produzione			
Mio di tonnellate-chilometro nette	2008	2007	Variazione in %
FFS Cargo totale	12 530,9	13 368,1	-6,3%
Traffico a carri completi	5 776,7	5 397,4	7,0%
Traffico a carri completi singoli	3 862,6	3 748,7	3,0%
Treni completi nel traffico a carri completi	1 914,1	1 648,7	16,1%
Traffico combinato	6 754,2	7 970,7	-15,3%
Traffico combinato non accompagnato	6 107,4	7 295,5	-16,3%
Strada viaggiante	646,8	675,2	-4,2%

Settore aziendale International.

Ancora una volta la pressione della concorrenza sull'asse nord-sud si è notevolmente inasprita. Nell'ambito delle misure di risanamento, FFS Cargo ha consolida-

to il settore internazionale, ha incrementato la redditività dei traffici e ha migliorato lo sfruttamento delle piattaforme.

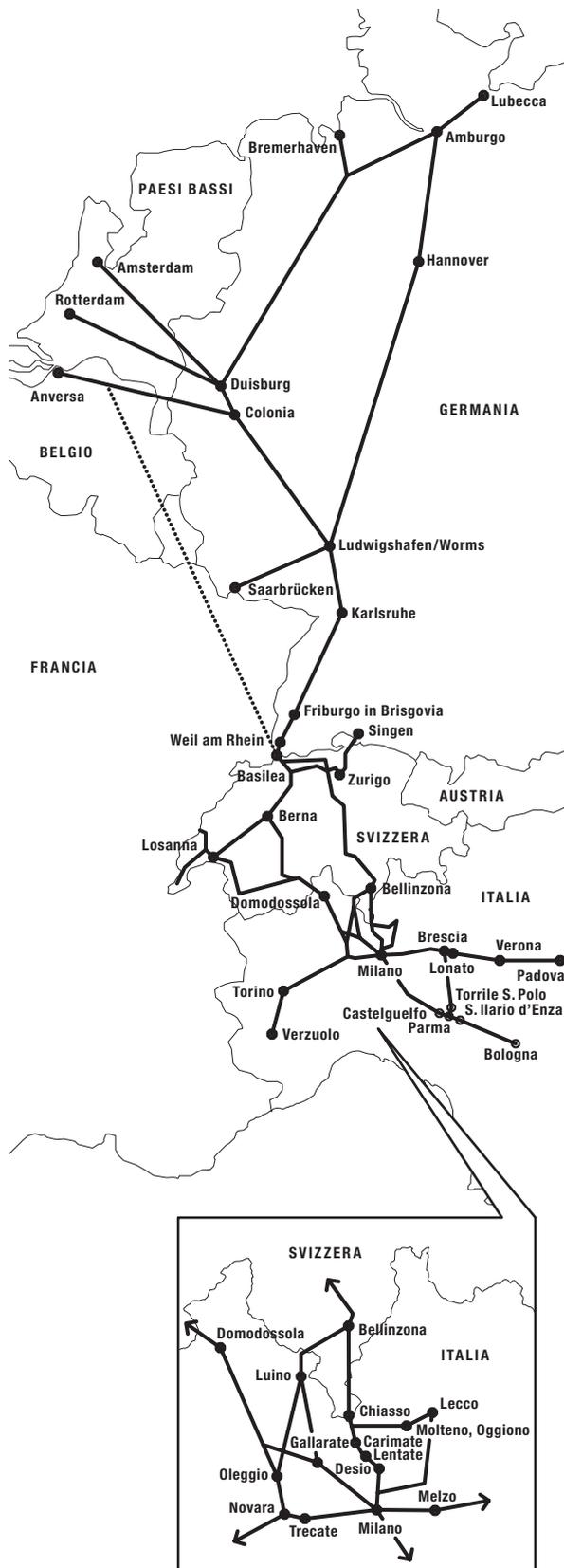
Ora in Italia settentrionale FFS Cargo gestisce anche la piattaforma di Lentate.

In Germania la prestazione di trasporto ha fatto segnare una flessione dell'1 per cento rispetto all'anno precedente, mentre in Italia è rimasta sullo stesso livello. L'acquisto da terzi è notevolmente diminuito, poiché le prestazioni vengono affidate in misura sempre maggiore a personale proprio.

Prestazione di trasporto FFS Cargo per società			
Mio di tonnellate-chilometro nette	2008	2007 ¹	Variazione in %
FFS Cargo SA (Svizzera)	7 768,8	8 008,1	-3,0%
SBB Cargo Deutschland GmbH	3 649,6	3 686,2	-1,0%
SBB Cargo Italia Srl	914,1	915,2	-0,1%
Acquisto da terzi	198,3	758,7	-73,9%
Totale	12 530,9	13 368,1	-6,3%

¹ Dal 1° gennaio 2008 le prestazioni terze acquistate all'estero possono essere attribuite con maggiore precisione. Le cifre del 2007 sono pertanto state ricalcolate. Fino al 2007 i confini dei Paesi erano determinanti per l'attribuzione delle prestazioni di trasporto. Dal 2008 tali prestazioni sono attribuite alla relativa ITF sulla base dei luoghi di consegna.

Rete servita da FFS Cargo



— Produzione propria FFS Cargo
 Collaborazione con partner

Crisi nel traffico dei container. Fino all'autunno la domanda di prestazioni di trazione nel traffico combinato si è mantenuta su livelli soddisfacenti. FFS Cargo non puntava tuttavia ad una crescita dei volumi, tanto che nell'ambito delle misure di risanamento ha rinunciato in modo mirato ai traffici meno redditizi. A partire da ottobre la recessione ha travolto l'intero continente determinando un crollo del mercato, con una drastica riduzione della domanda di prestazioni di trazione. In novembre il numero dei treni container trainati da FFS Cargo sull'asse nord-sud si è ridotto del 20 per cento circa rispetto al mese precedente. Complessivamente nell'anno di riferimento le prestazioni nel traffico combinato non accompagnato hanno subito un calo superiore al 15 per cento, scendendo così al di sotto dei livelli del 2006.

Inversione di tendenza nell'acciaio. Nel 2008 il trasporto di merci per l'industria automobilistica e dell'acciaio ha fornito risultati positivi per FFS Cargo, con un incremento di fatturato e prestazioni. Fino alla pausa estiva la domanda di trasporto si è mantenuta su livelli straordinariamente buoni, quindi hanno cominciato ad avvertirsi i primi segni di rallentamento, che a partire da ottobre si sono trasformati in una rapida recessione. Va detto che anche il settore degli autotrasporti ha fatto registrare lo stesso calo.

Netto aumento dei trasporti di prodotti chimici e olio minerale. Nei primi tre trimestri la domanda di trasporti di prodotti chimici e olio minerale si è attestata su livelli elevati, per questi ultimi in particolare a partire da metà anno. Sia la quantità delle merci trasportate che il fatturato hanno quindi fatto registrare un aumento rispetto all'anno precedente. ChemOil Logistics, una società affiliata di FFS Cargo, ha conquistato ulteriori quote di mercato nel settore della chimica (importazione ed esportazione) come pure in quello dell'olio minerale (soprattutto importazioni dalla Germania). La brusca diminuzione del prezzo del petrolio verso la fine dell'anno ha portato ad un riempimento dei depositi, e di conseguenza ad un aumento della domanda di prestazioni di trasporto.

Settore aziendale Svizzera.

Le prestazioni di trasporto fornite da FFS Cargo alle imprese committenti della Svizzera nel 2008 sono aumentate rispetto all'anno precedente. Lo sfruttamento della rete di traffico a carri completi è migliorato del 7,0 per cento. I provvedimenti di risanamento adottati hanno consentito di migliorare la redditività nel traffico a carri completi sul territorio nazionale. Le analisi eseguite mostrano tuttavia che questo servizio, estremamente importante per l'economia svizzera, non può essere gestito garantendo in modo duraturo una copertura dei costi.

I veicoli di manovra di FFS Cargo per l'urbanizzazione dell'«ultimo miglio» nella rete interna sono estremamente antiquati. È quindi necessario provvedere alla sostituzione delle locomotive di manovra, con investimenti nell'ordine di grandezza di CHF 120 a 180 mio.

In novembre la domanda ha subito una flessione anche nel settore aziendale Svizzera. Già dall'inizio dell'anno la crisi immobiliare negli USA si è fatta sentire con ripercussioni dirette sul traffico d'esportazione, soprattutto nel settore del legname da costruzione. La crisi congiunturale ha determinato una diminuzione della domanda anche in Svizzera, ad esempio nell'acciaio.

Il board per la clientela istituito nel 2007 con i clienti chiave ha continuato ad operare anche nell'anno di riferimento. A questo si è inoltre aggiunto un nuovo congresso per i clienti, che ha permesso di intensificare la collaborazione con la clientela instaurando un prezioso e fattivo dialogo.

Più importazioni agricole, più barbabietole da zucchero. La domanda di trasporti di cereali si è attestata su valori elevati: i cattivi raccolti del 2007 hanno fatto lievitare gli acquisti di prodotti dall'estero, favorendo soprattutto le importazioni attraverso i porti renani di Basilea. Nel 2008 le barbabietole da zucchero hanno fornito buoni raccolti e pezzature superiori a quelle di altri anni, così che anche le quantità trasportate sono aumentate rispetto all'anno precedente. Le neviccate precoci hanno inoltre determinato un netto aumento dei trasporti di sale. Complessivamente positivo quindi il risultato di FFS Cargo nel settore agricolo, con un aumento del fatturato e delle prestazioni.

Traffico combinato sul territorio nazionale: forte incremento. Le innovative soluzioni adottate nel traffico combinato entro i confini nazionali hanno ottenuto buoni risultati nella battaglia per trasferire i trasporti dal-

In settembre le FFS hanno dato il via alla ricerca di partner adeguati per FFS Cargo. Sin dai primi istanti è risultato chiaro che una partnership con FFS Cargo risveglia grande interesse.

Stabili i trasporti di beni commerciali. I due marchi leader sul mercato del commercio al dettaglio, Migros e Coop, puntano ancora più decisamente che in passato sui trasporti ferroviari. In questo mercato dominato da un'aspra concorrenza, FFS Cargo è quindi riuscita ad incrementare i propri volumi di trasporto. Anche Feldschlösschen ha privilegiato i trasporti su ferrovia, soprattutto per Euro 2008. Il fatturato del settore commercio rimane stabile.

Più trasporti per i grandi cantieri. Muovendosi in assoluta controtendenza, nei trasporti legati al settore edilizio FFS Cargo ha fatto registrare risultati positivi. Questo grazie ai nuovi grandi cantieri quale il passante di Zurigo e ai trasporti del materiale di sterro per i cantieri NEAT al San Gottardo. Anche l'industria del cemento si affida sempre di più alle ferrovie sull'intero territorio nazionale. Una scelta che va a tutto vantaggio di FFS Cargo: fatturato e prestazioni sono infatti migliorati rispetto all'anno precedente.

Industria del ferro e dell'acciaio: flessione a partire da autunno. Nel corso del primo semestre dell'anno, FFS Cargo ha nuovamente registrato un aumento dei trasporti di rottami e di acciaio rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A causa della crisi, tuttavia, nel secondo semestre anche questo settore ha notevolmente ridotto la sua produzione, con le inevitabili ripercussioni sulle prestazioni di trasporto.

la strada alla ferrovia, ad esempio per i trucioli di legno e la carta straccia. Grazie alla collaborazione con l'impresa di trasporto ACTS è stato inoltre possibile incrementare il volume di trasporto di rifiuti e di terra dai siti contaminati.

Settore aziendale Asset Management.

L'anno di riferimento è stato caratterizzato da numerosi interventi di ottimizzazione del parco veicoli. Tra le altre cose, FFS Cargo ha provveduto a scartare dodici locomotive di linea Ae 6/6 e a vendere o eliminare circa una dozzina di locomotive e trattori di manovra. L'installazione di impianti di climatizzazione nelle Re 420 è stata completata. Inoltre le FFS hanno deciso di mantenere la sostanza dei veicoli di manovra tramite migliorie tecniche e di rimodernare per il momento 23 trattori di manovra.

I tempi di rotazione e l'utilizzo dei carri sono stati ottimizzati, così che nel 2008 è stato necessario noleggiare alcune centinaia di carri in meno rispetto all'anno precedente. Sono stati venduti circa 330 carri, per lo più coperti. 980 carri sono stati sottoposti a risanamento fonico, pertanto il parco veicoli è ora composto per il 64,3 per cento da carri silenziosi.

Concentrazione della manutenzione pesante.

Determinate a creare nuove sinergie all'interno del Gruppo, all'inizio del 2008 le FFS hanno deciso di concentrare la manutenzione pesante. Il previsto trasferimento della manutenzione delle locomotive dallo stabilimento industriale di Bellinzona in quello di Yverdon e lo sviluppo della manutenzione dei carri con aziende private hanno portato ad uno sciopero di quattro settimane nello stabilimento di Bellinzona (vedere a pagina 24). Le trattative condotte nell'ambito di una tavola rotonda hanno permesso di giungere a soluzioni percorribili per il futuro dello stabilimento ticinese. Le prestazioni lavorative e i rapporti con i clienti hanno tuttavia risentito delle conseguenze dello sciopero. Nel mese di novembre Hupac, il maggiore cliente al di fuori delle FFS, ha deciso di ricorrere ad una nuova soluzione per la manutenzione. Circa la metà dei carri merci continuerà ad essere sottoposta a manutenzione in Ticino, negli impianti di Bellinzona e Chiasso.

Il Consiglio d'amministrazione delle FFS ha deciso di trasferire anche lo stabilimento industriale di Biene alla divisione Viaggiatori. Il passaggio formale è avvenuto il 1° novembre, seguito da quello dello stabilimento di Bellinzona fissato per il 1° gennaio 2009.

Manutenzione d'esercizio. L'introduzione di misure quali il metodo giapponese Kaizen ha permesso di migliorare notevolmente l'efficienza, e di conseguenza anche il livello di competitività negli impianti di servizio.

Su iniziativa di FFS Cargo, in Germania circa una dozzina di imprese di trasporto ferroviario (ITF) si sono riunite per formare un consorzio che ha concluso cumulativamente un contratto quadro di fornitura elettrica con DB Energie. In tal modo tutte le ITF consorziate potranno usufruire di un maggiore sconto sulla quantità.

Trasferimento del traffico.

Nel 2008 FFS Cargo ha trasportato attraverso le Alpi 14,77 mio di tonnellate nette di merci (-9,2 percento). Il volume di trasporto nel traffico combinato ha subito una flessione, perché FFS Cargo ha rinunciato a traffici meno redditizi e perché gli operatori del traffico combinato hanno ridotto la loro offerta a causa degli sviluppi congiunturali negativi. Per contro, la prestazione nel traffico transalpino a carri completi è leggermente migliorata.

Nel traffico combinato si sono ridotte anche le distanze di trasporto (-6,9 percento nel traffico combinato non accompagnato, -4,8 percento nella strada viaggiante). Diversa la situazione nel traffico a carri completi, dove è stato possibile aumentare le distanze del 3,5 percento. Nel complesso le prestazioni di trasporto del traffico transalpino sono diminuite del 14,8 percento, passando a 6,89 mia di tonnellate-chilometro nette.

Traffico merci transalpino FFS Cargo

Prestazione di trasporto in 1000 di tkm nette	2008	2007	Variazione in %
Carri completi	1 868	1 753	6,5%
Traffico combinato non accompagnato	4 859	6 125	-20,7%
Strada viaggiante	171	221	-22,8%
Totale	6 884	8 099	-14,8%

Volume di trasporto in 1000 di tonnellate	2008	2007	Variazione in %
Carri completi	5,24	5,09	2,9%
Traffico combinato non accompagnato	8,99	10,55	-14,8%
Strada viaggiante	0,55	0,68	-18,9%
Totale	14,77	16,28	-9,2%

Soddisfazione dei clienti e qualità.

Per la prima volta la soddisfazione dei clienti rilevata nei due settori aziendali International e Svizzera ha fornito gli stessi risultati. I clienti hanno attribuito a FFS Cargo un valore di 7,40 punti (su un massimo di 10). Malgrado la difficile situazione economica è stato quindi possibile superare il valore dell'anno precedente. Le valutazioni migliori fornite dai clienti si riferiscono ai referenti commerciali e alla qualità di esecuzione del trasporto, le peggiori alla gestione dei reclami e alla fatturazione.

I clienti del settore International (compresa ChemOil) hanno attribuito alle prestazioni un valore di 7,24 punti (su un massimo di 10). La soddisfazione è rimasta ad un livello elevato, con una tendenza leggermente positiva. I clienti del settore Svizzera hanno attribuito a FFS Cargo 7,48 punti (su un massimo di 10), il livello di soddisfazione massimo mai registrato dal 2003.

I traffici gestiti dal settore International hanno raggiunto una puntualità media ponderata dell'84,4 per cento. La puntualità per i clienti con accordi di qualità

Prospettive 2009.

L'andamento congiunturale richiede ulteriori sforzi di risanamento. Per questo sono state decise ulteriori misure, attualmente in via di implementazione. FFS Cargo ha bisogno di applicare in tutti i settori, anche nel traffico combinato, prezzi in grado di coprire i costi e di favorire l'ulteriore sviluppo dell'attività.

Il traffico merci risente in misura sostanziale del rallentamento congiunturale. Occorre quindi puntare a tenere sotto controllo le capacità, adattandole tempe-

Gli sviluppi congiunturali negativi hanno colpito duramente il traffico merci. FFS Cargo è immediatamente ricorsa a misure per compensare in parte gli effetti della recessione.

è migliorata di un punto percentuale, arrivando così a quota 81,5 per cento. Il 93,1 per cento dei treni merci in Svizzera è arrivato a destinazione puntualmente o con un ritardo massimo di 30 minuti.

Collaboratrici e collaboratori.

Nel 2008 l'organico medio di FFS Cargo è sceso del 3,6 per cento rispetto all'esercizio precedente e, contando anche le affiliate, ha raggiunto un totale pari a 4248 posti a tempo pieno. Le misure di risanamento, l'incremento della produttività e la cessione dello stabilimento industriale di Bienne alla divisione Viaggiatori hanno fatto sì che il numero di persone occupate in Svizzera diminuisse rispetto all'anno precedente.

In Germania e in Italia è stato possibile aumentare le prestazioni fornite con personale proprio. L'organico medio è aumentato dell'11,3 per cento in Germania e del 37,2 per cento in Italia. Nella scuola interna per macchinisti di Gallarate, 50 macchinisti e 8 collaboratori della Produzione Cargo regionale (RCP) hanno portato a termine la loro formazione. In Germania FFS Cargo ha dato il via al primo corso con sei persone per la formazione di ferrovieri in servizio attivo, con indirizzo specialistico Macchinisti e Trasporto.

stivamente al ridursi della domanda. FFS Cargo ha già pronto un pacchetto di provvedimenti: ottimizzare le consegne e i ritiri, ridurre gli acquisti di prestazioni di terzi, impiegare i macchinisti di FFS Cargo per la guida di treni viaggiatori e ridurre il parco veicoli. La struttura della rete nel traffico a carri completi non subirà variazioni.

Le FFS prevedono che la situazione economica rimarrà tesa anche nel 2009 e che non si riscontreranno miglioramenti prima del 2010. Nel 2009 FFS Cargo intensificherà gli sforzi per incrementare i volumi di trasporto ottenuti dai clienti già acquisiti e da quelli futuri.

Infrastruttura

Costi e limiti dello sfruttamento della rete.

Il ricavo da traffico derivante dall'utilizzo delle tracce è salito del 3,0 per cento a CHF 773,2 mio, il ricavo d'esercizio ha raggiunto CHF 3206,2 mio. L'elevato tasso di utilizzazione della rete ha determinato un netto aumento delle spese di manutenzione e di mantenimento dell'infrastruttura. Grazie ai successi sul mercato dell'energia l'anno si è comunque chiuso con un risultato positivo di CHF 30,4 mio. Le FFS hanno di nuovo aumentato del 2,5 per cento lo sfruttamento della rete passando a 158,7 mio di tracce-chilometro. Il limite di capacità della rete FFS sta per essere raggiunto. Nel prossimo futuro sarà necessario potenziare urgentemente la rete ferroviaria perché l'offerta possa continuare a soddisfare il prevedibile aumento della domanda.

Nel 2008 FFS Infrastruttura ha venduto un numero di tracce-chilometro mai raggiunto in precedenza. Il ricavo da traffico derivante dall'utilizzo delle tracce ha registrato un aumento del 3,0 per cento salendo a CHF 773,2 mio. Il ricavo d'esercizio ha raggiunto quota CHF 3206,2 mio (+2,9 per cento). Malgrado il forte incremento dei costi di manutenzione, dovuto all'elevato sfruttamento della rete, e le ampie spese sostenute per migliorare la puntualità, la Divisione Infrastruttura ha chiuso l'anno in positivo con CHF 30,4 mio (2007: CHF 32,2 mio). E ciò grazie ai successi conseguiti sul mercato dell'energia.

FFS Infrastruttura in sintesi

Mio di CHF	2008	2007	2006
Ricavo d'esercizio	3 206,2	3 115,2	3 067,0
–di cui utilizzo di infrastrutture	726,0	685,6	663,5
Spese d'esercizio	3 318,8	3 222,7	3 158,1
Risultato d'esercizio	–112,6	–107,5	–91,1
Risultato annuo	30,4	32,2	91,8
Investimenti lordi	1 681,4	1 544,0	1 420,4
Collaboratori (numero)	9 167	9 107	9 170

Rete: la domanda di tracce è in aumento.

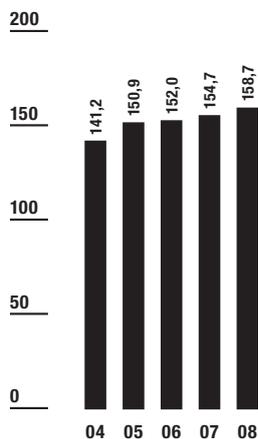
Ancora più tracce-chilometro. Con 158,7 mio di tracce-chilometro percorse dai treni sulla rete delle FFS nel 2008 è stato raggiunto un risultato senza precedenti, superando del 2,5 per cento il valore dell'anno precedente. Nessun'altra rete ferroviaria al mondo è esposta a un utilizzo così intensivo: nel 2008 hanno circolato in media 92,7 treni al giorno per chilometro di rotaia (2007: 90,8).

Mentre nell'anno di riferimento la domanda di tracce di FFS Viaggiatori è aumentata del 2,8 per cento per un totale di 120,3 mio di tracce-chilometro, quella di FFS Cargo ha registrato una flessione del 2,2 per cento scendendo a 24,2 mio di tracce-chilometro. Nel complesso, soprattutto nell'ultimo trimestre del 2008 la domanda del traffico merci ha subito un calo sensibile, che riguarda nello specifico il traffico di transito. All'opposto, grazie al libero accesso è aumentata la domanda di tracce di terzi, sia nel traffico viaggiatori che in quello merci (rispettivamente del 5,4 e del 12,3 per cento).

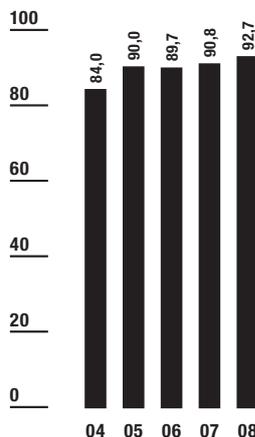
Con il cambio d'orario avvenuto nel dicembre 2008 le FFS hanno incrementato di un ulteriore 5,5 per cento il numero dei treni-chilometro offerti quotidianamente nel traffico viaggiatori.

Andamento delle tracce-chilometro vendute

Mio di tracce-chilometro



Treni al giorno per chilometro di rotaia



Manutenzione mirata degli impianti. Grazie alle sempre crescenti esigenze di mobilità dei clienti, le FFS vengono utilizzate in modo sempre più intenso. Il costante aumento di treni sempre più veloci e pesanti determina però una maggiore usura degli impianti infrastrutturali, e di conseguenza anche una crescita sproporzionata delle spese necessarie a garantire la loro elevata affidabilità e disponibilità, caratteristiche

Le maggiori spese sostenute per la manutenzione trovano riscontro anche nei seguenti valori: nell'anno di riferimento sono state utilizzate circa 415 000 tonnellate di ghiaia nuova nell'area dei binari, sono state sostituite 225 000 traverse e sono stati posati circa 250 chilometri di nuovi binari. Quest'ultimo dato corrisponde a circa un dodicesimo dell'intera rete ferroviaria delle FFS.

Nessun'altra rete ferroviaria al mondo è esposta a un utilizzo così intensivo: nel 2008 hanno circolato quasi 93 treni al giorno per chilometro di rotaia.

determinanti per assicurare una circolazione ferroviaria puntuale e sicura, al servizio dei clienti. La manutenzione continua durante l'esercizio – le fasce orarie per la manutenzione si fanno sempre più ridotte e diventa sempre più difficile limitare il traffico o addirittura arrestarlo – è onerosa in termini di impegno e costi. In base ad una richiesta strategica rivolta dal Consiglio federale alle FFS, le parti d'impianto che danno diritto all'indennizzo devono conseguire un risultato bilanciato.

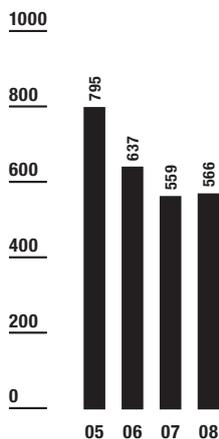
L'aumento delle spese di manutenzione ha gravato sul risultato annuo del settore aziendale Rete, che si è così chiuso negativamente con CHF -10,1 mio (2007: CHF -15,0 mio). Il risultato del settore Rete derivante dalle attività operative – senza effetti straordinari e senza effetti gestionali particolari – è stato di CHF -34,0 mio (CHF -18,5 mio). Nel 2008 le spese di manutenzione e gli investimenti per il mantenimento dell'infrastruttura esistente hanno raggiunto un volume complessivo di CHF 2,07 mia (CHF 1,93 mia).

Corrente: condizioni di mercato favorevoli.

Il fatturato di corrente di trazione ha registrato un aumento del 3,4 per cento con 2407 gigawattore (GWh) contro le 2327 GWh dell'anno precedente. La quota di produzione idroelettrica nelle centrali di proprietà delle FFS e dei partner è diminuita in misura irrilevante rispetto allo scorso anno (1867 GWh contro 1876 GWh). La produzione propria ha subito limitazioni a causa dell'indisponibilità delle pompe a Châtelard (riparazione regolare) e alla Centrale dell'Etzel (guasto). Anche la produzione esterna ha registrato un lieve calo, passando da 787 a 696 GWh.

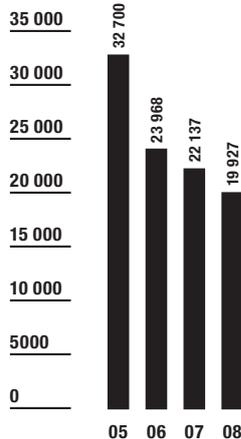
Perturbazioni agli impianti di sicurezza

Media delle perturbazioni in un mese



Minuti di ritardo dovuti agli impianti di sicurezza

Media dei minuti di ritardo in un mese



Il 2008 è stato caratterizzato da forti oscillazioni nei prezzi del mercato energetico: nel primo e nel quarto trimestre, in cui generalmente il settore aziendale Energia produce una quota insufficiente di corrente propria e deve acquistare la restante parte sul mercato, i prezzi erano inferiori alle previsioni. All'opposto, nel secondo e nel terzo trimestre, in cui le FFS registrano un'eccedenza nella produzione di corrente propria a causa del disgelo e delle precipitazioni e possono mettere in vendita la differenza, è stato possibile ottenere prezzi superiori a quanto preventivato. Nel complesso il settore aziendale Energia ha chiuso il 2008 con un risultato di CHF 40,5 mio (CHF 47,2 mio).

Quasi puntuali malgrado l'intenso sfruttamento della rete.

Nell'anno di riferimento il numero dei minuti di ritardo provocati da perturbazioni agli impianti di sicurezza è diminuito, e ciò malgrado il maggiore volume di traffico che è stato gestito. Per la prima volta, la media mensile dei minuti di ritardo (-10 per cento, 19 927 contro i 22 137 del 2007) è scesa al di sotto della soglia dei 20 000 minuti. Nel 2005, anno in cui è stato introdotto il progetto «10 000 minuti», la media mensile era ancora a quota 32 700 minuti. Viceversa è aumentato il numero delle perturbazioni mensili (+1,7 per cento), pari a 566 (2007: 559).

Nel complesso, però, il bilancio della puntualità risulta eterogeneo. Se nel traffico nazionale la quota di treni merci in arrivo (93,1 per cento) ha superato il valore target (92,0 per cento), quella dei treni viaggiatori (89,7 per cento) è rimasta leggermente al di sotto dell'obiettivo (90,3 per cento).

Anche le otto reti della S-Bahn hanno mostrato differenze in termini di puntualità: le S-Bahn di San Gallo (95,7 per cento), Zurigo (92,3 per cento) e del Ticino (Tilo, 95,4 per cento) hanno superato l'obiettivo del 92,0 per cento, mentre le S-Bahn di Basilea (89,6 per cento), Berna (91,7 per cento), Losanna (91,4 per cento), Lucerna (90,2 per cento) e Zugo (90,8 per cento) non lo hanno raggiunto rimanendo, in taluni casi, piuttosto distanti.

L'obiettivo del 98 per cento per i treni in coincidenza in orario sull'intera rete è stato mancato per poco (97,2 per cento).

La puntualità dal punto di vista dei clienti. Sono anni che le FFS rilevano la puntualità dei circa 9000 treni viaggiatori e merci che percorrono quotidianamente la rete ferroviaria. È quindi possibile operare un confronto tra la puntualità delle FFS, misurata secondo gli standard europei, e quella di altri Paesi.

L'attuale metodo di rilevazione non tiene conto tuttavia del numero dei viaggiatori presenti in treno (che potrebbero essere appena più di venti o diverse centinaia), pertanto nelle statistiche non è stato incluso il numero dei clienti interessati da un ritardo. Le FFS intendono modificare il metodo di analisi per rilevare la puntualità proprio come è percepita dai clienti. In futuro la misurazione della puntualità terrà quindi conto anche dello sfruttamento dei treni e del numero di coincidenze saltate, in modo tale da dare maggior risalto alla percezione che i clienti stessi hanno della puntualità dei treni delle FFS. Allo stesso tempo questi dati consentiranno una valutazione ancora più precisa delle cause dei ritardi e l'introduzione mirata delle necessarie misure correttive.

In parallelo a questo cambiamento, le FFS applicheranno un criterio più rigoroso anche in questo ambito: sino ad ora un treno era considerato puntuale se accumulava un ritardo massimo di 4 minuti e 59 secondi: ora le FFS hanno stabilito che almeno il 95 per cento dei treni dovrà arrivare a destinazione entro questo arco di tempo. Inoltre le FFS hanno definito un nuovo intervallo di riferimento di 2 minuti e 59 secondi, prefissandosi l'obiettivo di condurre a destinazione entro questo limite di tolleranza il 90,3 per cento di tutti i treni.

Stabilità dell'orario ferroviario: preoccupazioni nella Svizzera romanda. Esiste una stretta relazione tra lo sfruttamento della rete e la stabilità dell'orario ferroviario: l'incremento dell'una va infatti a discapito dell'al-

Occorre una pianificazione a lungo termine.

Attuare rapidamente SIF1. Nell'anno di riferimento le Camere federali hanno preparato la strada per l'attuazione del progetto SIF1 (Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria). In una prima fase verranno realizzati i progetti di base per l'ampliamento delle capacità della rete, con un volume di investimenti di CHF 5,4 mia. Considerate le sempre crescenti esigenze di mobilità dei clienti e le diverse impasse nella rete, le FFS sentono più forte che mai l'urgenza di una pianificazione rapida di SIF1, seguita da fasi di progettazione e realizzazione altrettanto celeri. La scarsa disponibilità dei

Il costante aumento di treni sempre più veloci e pesanti determina una maggiore usura dell'infrastruttura, con la conseguenza di una crescita sproporzionata delle spese necessarie a garantirne il mantenimento.

tra. Poiché nel frattempo su diverse importanti linee principali si sono praticamente raggiunti i limiti di capacità, le perturbazioni che interessano veicoli o impianti acquistano maggior peso rispetto a prima: la stabilità dell'orario nel suo complesso inizia a vacillare, con un effetto domino che genera ritardi. Se simili intoppi si verificano in punti nevralgici della rete, provocano disagi ancor più pesanti per i clienti.

Nell'anno di riferimento eventi di questo genere si sono registrati ripetutamente nella Svizzera romanda, in particolare sulla linea tra Losanna e Ginevra dove non esistono tratte di dirottamento cui ricorrere in caso di perturbazione. Ad alimentare il malumore dei viaggiatori sono state soprattutto le ricorrenti perturbazioni delle linee di contatto nell'area di Renens. Nell'autunno del 2008 le FFS hanno creato una taskforce specifica per la Svizzera romanda, che ha provveduto ad elaborare un catalogo di misure intese a migliorare la stabilità dell'esercizio nella parte occidentale del Paese.

mezzi dei poteri pubblici impone l'assegnazione delle priorità in base a criteri economici, economico-politici, aziendali e temporali.

Sono diversi i progetti SIF1 che richiedono una procedura di finanziamento e pianificazione in tempi brevi. Solo in questo modo sarà infatti possibile concretizzare già nel 2016 e nel 2020 i primi miglioramenti dell'offerta. Tra i vari progetti, sei in particolare necessitano di un prefinanziamento: gli accessi al passante di Zurigo, gli accessi alla NEAT ovvero alla galleria di base del San Gottardo, il quarto binario tra Renens e Losanna, la galleria dell'Eppenbergraben tra Olten e Aarau, la riduzione dell'intervallo tra i treni fra Berna e Thun e l'incrocio su più livelli a Liestal Nord.

Nel dicembre del 2008 il Consiglio federale ha presentato una bozza di progetto relativa alla prossima tappa di ampliamento della rete ferroviaria, battezzata «Ferrovia 2030». La situazione impone infatti un ulteriore ampliamento della rete, che dovrà essere realizzato con la massima urgenza individuando inoltre le possibili strade per il prefinanziamento dei progetti. In caso contrario sussiste il rischio che già nei prossimi anni le FFS non dispongano più delle capacità necessarie per portare a termine il proprio mandato di trasporto.

Passante di Zurigo: il primo passo è stato compiuto. I lavori di costruzione del passante di Zurigo proseguono già da oltre un anno. Il grande impegno profuso dal Canton Zurigo ha consentito di ottenere un prefinanziamento, accelerando così la sua realizzazione. A settembre il Canton Zurigo, l'Ufficio federale dei trasporti, l'Ufficio federale della pianificazione del territorio e le FFS hanno raggiunto un accordo sulle modalità di finanziamento per quello che attualmente è il più grande progetto di costruzione delle FFS.

La galleria del Weinberg, lunga 5,4 km, e la seconda stazione di transito sotterranea di Löwenstrasse sono i due elementi centrali dell'opera che nascerà nel centro di Zurigo. Lo scorso ottobre, a Zurigo Oerlikon, sono entrate in funzione due perforatrici che stanno eseguendo i lavori di traforo del Weinberg, una per la galleria ferroviaria e l'altra per la galleria di fuga e di soccorso. A fine anno erano stati perforati circa 300 metri.

In coincidenza con il cambiamento dell'orario di dicembre è stato aperto a clienti e passanti il Passage Sihlquai, il primo elemento del passante che entrerà

Nuove fermate, nuovi binari. Anche nel 2008 le FFS hanno ulteriormente ampliato la rete di utenza a disposizione dei clienti attivando quattro nuove fermate: Steinach, Arbon-Seemoosriet, Pratteln Salina Raurica e Rheinfelden Augarten.

La stazione di Lausen è stata completamente rinnovata: ora è più vicina di 400 metri al centro del paese e si integra alla perfezione nel territorio. Soddisfa inoltre i requisiti di conformità agli standard vigenti della S-Bahn della Svizzera nord-orientale: marciapiedi accessibili senza scalino, sottopassaggi pedonali illuminati, sistemi di illuminazione e strumenti informativi pensati per i clienti ecc.

La stazione di Burgdorf mostra un orientamento ancora maggiore alle esigenze dei clienti. Le due parti di stazione delle FFS e della BLS sono state accorpate, i marciapiedi completamente rialzati, gli elementi di illuminazione riposizionati e sono stati integrati i sistemi di informazione ai clienti. Con questi interventi, sia la stazione di Lausen sia quella di Burgdorf si sono adeguate ai requisiti della legge sui disabili.

Considerate le sempre crescenti esigenze di mobilità dei clienti e le diverse impasse nella rete, le FFS dipendono da una realizzazione celere di SIF1.

prevedibilmente in funzione nel 2013 per il traffico della S-Bahn e successivamente nel 2015 per il traffico a lunga percorrenza. Il nuovo passaggio è largo 35 e lungo 120 metri. Tutti i marciapiedi dei binari da 3 a 17 sono accessibili tramite scale mobili, ascensori e scale. La sfida più impegnativa ha riguardato la realizzazione dell'opera durante l'esercizio, in quanto è stato necessario garantire la sicurezza e la puntualità del traffico quotidiano della più grande stazione ferroviaria della Svizzera, con 2000 treni giornalieri in entrata e uscita. Per motivi legati all'esercizio è stato possibile sbarrare soltanto due binari alla volta,

Grazie alla costruzione di un secondo binario tra Cham e Rotkreuz, lungo circa 3,4 chilometri, con il cambiamento d'orario è stato possibile eliminare un'impasse sulla linea Lucerna-Zugo-Zurigo. Il potenziamento della rete non permette soltanto una più ampia offerta d'orario su questo itinerario e per la ferrovia urbana di Zugo, ma concorre anche alla stabilità dell'orario tra la Svizzera centrale e Zurigo.

Anche diverse stazioni nella Svizzera romanda hanno subito interventi volti ad adattare alle esigenze dei clienti. Così ad esempio a Ginevra Cornavin, Romont e Puidoux-Chexbres numerosi marciapiedi sono stati rialzati a 55 centimetri, in modo tale da agevolare l'accesso alle carrozze. A Romont e St. Maurice è stato inoltre realizzato un marciapiede aggiuntivo per la salita e la discesa dei passeggeri.

Tecnologia, la ferrovia in evoluzione.

Ulteriore sviluppo delle reti per la comunicazione.

Nell'anno di riferimento la rete GSM-R (Global System for Telecommunications – Rail) ha registrato un'ulteriore crescita. A fine 2008 erano in funzione 281 impianti GSM-R. Entro il 2012 ve ne saranno circa 800. Il GSM-R costituisce la base per innumerevoli applicazioni tecnologiche e consente il trasferimento dei dati nell'ambito del traffico radio, dell'istadamento e della sorveglianza dei treni nonché delle informazioni ai clienti ecc. Trova tuttavia applicazione anche in ambito della comunicazione diretta, come dimostrano le circa 10 000 ore di conversazione e i 250 000 SMS al mese.

Ulteriori progressi si registrano anche in relazione alle tecnologie degli apparecchi centrali. Attualmente, grazie alla tecnica di guida ILTIS, è stato raggiunto un grado di automatizzazione della rete dell'80 per cento circa. Nel 2008 sono state automatizzate, ad esempio, le stazioni di Burgdorf, Wynigen, Bickigen, Effingen, Frick, Hornussen, Lupfig, Schinznach Dorf, Villnachern, Cossonay, Ebikon, Gisikon-Root, Gütsch, Eglisau, Hüntwangen-Wil, Zweidlen, Weiach-Kaiserstuhl, Sulgen e Altstätten. La sorveglianza e l'esercizio di queste stazioni dipendono oggi dai centri di telecomando.

A fine 2008 erano 84 gli impianti che effettuavano in modo automatico la sorveglianza, sull'intera rete svizzera, dei treni in transito per rilevare eventuali boccole surriscaldate, freni bloccati, carichi fuori posto, violazioni del profilo di spazio libero, fuoriuscite di sostanze chimiche ecc., e tutti facevano capo al centro d'intervento per gli impianti di controllo dei treni (ICT) di Erstfeld. Gli impianti ICT si trovano in punti nevralgici della rete. La priorità va agli assi di transito e agli accessi a gallerie lunghe o molto trafficate. Da due anni non si registrano più sviamenti a causa di boccole surriscaldate o freni bloccati. I dati acquisiti in tempo reale sullo stato del veicolo e sull'usura dei tracciati saranno utilizzati sempre più anche per ottimizzare la manutenzione. Entro il 2012 la rete dei dispositivi di controllo dei treni sarà ancor più fitta e conterà 160 impianti.

10 milioni di chilometri per l'ETCS. Anche l'ETCS Level 2 (European Train Control System), il sistema di protezione dei treni standardizzato a livello europeo, dipende da una connessione GSM-R stabile. L'ETCS consente di raggiungere la velocità massima di 250 chilometri orari con intervalli fra treni di 120 secondi. Le FFS lo utilizzano sulla nuova linea Mattstetten–Rothrist e nella galleria di base del Lötschberg. A metà 2008 è stata superata la soglia dei 10 milioni di treni-chilometro percorsi, nel rispetto dell'orario, in modalità ETCS-Level-2.

Prospettive 2009.

Il 2009 metterà alla prova FFS Infrastruttura su diversi fronti. In primo luogo, l'orientamento al cliente: la qualità e l'affidabilità dell'infrastruttura, e con esse la puntualità dei treni, sono al centro del nostro agire. Anche le informazioni ai clienti nelle stazioni, in particolare in caso di un evento, dovranno essere ulteriormente migliorate.

Per quanto riguarda il potenziamento della rete ferroviaria, si compiranno passi importanti: l'attuazione dei progetti ferroviari previsti dal programma congiunturale della Confederazione e la realizzazione della prima fase dell'offerta di SIF1 saranno di grande importanza. Il programma congiunturale offre l'opportunità di recuperare il ritardo accumulato nel mantenimento dell'infrastruttura.

A livello interno saranno necessari interventi quali l'ulteriore miglioramento dell'efficienza organizzativa di FFS Infrastruttura, la razionalizzazione delle strutture dirigenziali e l'introduzione sistematica, a tutti i livelli, del processo di miglioramento continuo.

Immobili

Miglioramento notevole del risultato d'esercizio.

FFS Immobili ha sfruttato la maggior frequenza di persone nelle stazioni: nelle grandi stazioni il fatturato è aumentato del 6,1 circa. Le principali colonne del ricavo sono stati da una parte i ricavi locativi e dall'altra i proventi derivanti dalle vendite. Nel 2008 FFS Immobili ha migliorato il risultato d'esercizio del 7,6 percento portandolo a CHF 291,6 mio; ha così avuto la possibilità di versare pagamenti compensativi in misura sostanziale a FFS Infrastruttura e di aumentare sensibilmente le prestazioni versate per il risanamento della Cassa pensioni delle FFS. Il settore Immobili ha inoltre sviluppato altre 80 grandi aree attorno alle ferrovie. Il risultato del segmento è stato pari a CHF 3,3 mio.

Oltre ad essere la più grande azienda svizzera nel settore dei viaggi e dei trasporti, le FFS gestiscono anche 4000 fondi con 3500 edifici. Grazie ai costanti interventi migliorativi volti a trasformare le stazioni in piacevoli ed attraenti centri di servizio, FFS Immobili fornisce un importante contributo alla mobilità integrata e ad un'ampia offerta di servizi per i clienti delle FFS. Allo stesso tempo le FFS stanno svolgendo un'opera di rivalorizzazione delle aree attorno alle stazioni con uno sviluppo mirato delle proprietà FFS limitrofi. I proventi generati da FFS Immobili vanno a beneficio dei clienti dell'intera azienda.

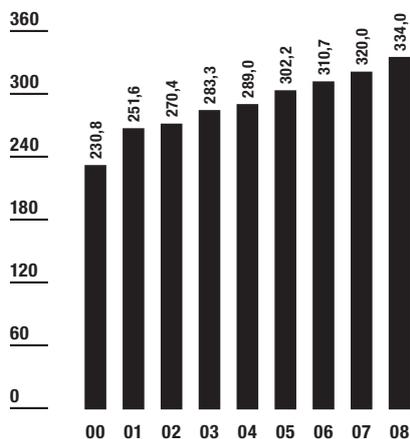
Il risultato d'esercizio di FFS Immobili è migliorato di un buon 7,6 percento rispetto all'esercizio precedente, passando a CHF 291,6 mio. Con l'utile conseguito FFS Immobili ha versato CHF 132,1 mio di interessi e ammortamenti per il risanamento della Cassa pensioni delle FFS (2007: CHF 74,1 mio), oltre a CHF 69,0 mio di pagamenti compensativi (CHF 74,0 mio) a FFS Infrastruttura. Dopo i pagamenti compensativi il risultato del segmento era pari a CHF 3,3 mio (32,6 mio).

FFS Immobili in sintesi

Mio di CHF	2008	2007	2006
Ricavo d'esercizio	705,2	661,6	602,5
–di cui Ricavi locativi	455,8	443,1	421,0
–di cui Ricavi di terzi	334,0	320,0	310,7
–Utile da vendita di attivo fisso	128,2	99,5	46,1
Spese d'esercizio	413,6	390,7	372,8
Risultato d'esercizio	291,6	270,9	229,8
Utile al lordo degli oneri fiscali e dei versamenti compensativi	202,6	186,5	153,0
Risultato annuo	3,3	32,6	27,8
Investimenti lordi	357,9	175,2	196,7
Valore contabile immobilizzazioni	3 381,6	3 248,4	3 281,6
Collaboratori (FTE)	754	736	761

Andamento dei ricavi locativi di terzi

Mio di CHF



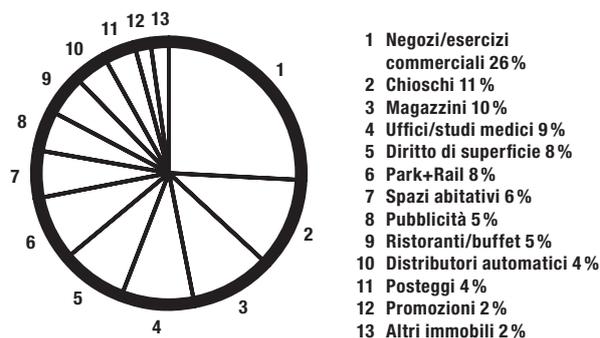
Le principali colonne del ricavo sono stati da una parte i ricavi locativi e dall'altra i maggiori proventi derivanti dalla vendita di immobili. I ricavi locativi da terzi sono aumentati del 4,4 per cento passando a CHF 334,0 mio, con una crescita di circa il 45 per cento dal 2000. Il contributo più sostanziale è derivato dall'incremento di fatturato realizzato dai negozi e dai locali situati nelle 31 maggiori stazioni. L'utile generato dall'alienazione di attivi fissi è stato pari a CHF 128,2 mio. Nel 2008 gli investimenti delle FFS nel settore immobiliare hanno raggiunto la cifra di CHF 358 mio (2007: CHF 175 mio).

Tre portafogli forti.

FFS Immobili provvede a garantire la funzione del titolare e del gestore degli immobili delle FFS. Considerati i 160 anni di storia, il portafoglio è molto vario. Nell'anno di riferimento FFS Immobili ha riorganizzato la struttura del patrimonio ottimizzando la pianificazione strategica. In futuro le FFS si concentreranno sul perfezionamento dei tre portafogli: produzione ferroviaria, stazioni e oggetti d'investimento. Questa attività prevede l'investimento di circa CHF 2,4 mia nei prossimi sei anni.

Ricavi locativi di terzi per tipo di utilizzo

In %



Portafoglio produzione ferroviaria: uffici e centri di produzione più competitivi. FFS Immobili vuole mettere a disposizione di tutte le divisioni delle FFS edifici moderni e adeguati, sia per gli uffici che per l'esercizio e la produzione. Questa intenzione riguarda anche gli impianti di manutenzione e le officine per FFS Viaggiatori e FFS Cargo. Inoltre il settore favorisce la concentrazione degli uffici propri delle FFS. Ad esempio, nella cosiddetta area del Kohledreieck di Zurigo dove, accorpando i servizi dei lavori oggi decentrati, si potranno sfruttare maggiori sinergie e migliorare i tempi di intervento. FFS Immobili sta inoltre pianificando i centri di servizi FFS a Zurigo Altstetten e Berna Wankdorf.

Portafoglio stazioni: perfezionamento orientato alla clientela. L'importanza delle stazioni come centri che si propongono con un'offerta di servizi diversificata è in costante aumento. È assolutamente necessario perfezionare le stazioni per riuscire a rispondere al crescente numero di viaggiatori e alle esigenze della clientela. Le FFS hanno portato a termine importanti progetti ferroviari aumentando l'attrazione delle stazioni, ad esempio con la nuova costruzione di Visp o la ristrutturazione di pregio eseguita a Rapperswil, che merita il riconoscimento come monumento. Hanno inoltre avviato altri progetti volti a migliorare notevolmente le stazioni e a renderle più confortevoli per i clienti. Vi fanno parte ad esempio la nuova costruzione ad Aarau e gli interventi di trasformazione a Olten e Bienne.

Grazie ad alcuni adeguamenti mirati, la stazione di Zugo è passata nella serie A delle stazioni RailCity. Ciò significa che Zugo è stata sviluppata e trasformata in uno shopping center e in un centro servizi con una propria direzione. San Gallo seguirà nel 2009, insieme a Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lucerna, Winterthur e Zurigo, per giungere a un totale di nove stazioni RailCity.

A un livello sottostante si colloca il progetto «Stazione e altro», che comprende l'ampliamento di 22 stazioni più grandi e la loro trasformazione in centri di servizio con un'offerta base uniforme. 13 di esse sono già state realizzate. Nel 2008 si sono aggiunte Visp, Yverdon-les-Bains e Delémont. Nel 2009 seguiranno Sion, Briga, Wil e Olten.

I locatari presenti nelle 31 grandi stazioni FFS hanno conseguito complessivamente un fatturato di CHF 1,45 mia per il commercio al dettaglio e la gastronomia. Se si esegue un calcolo basato sulla popola-

Il campionato Euro 2008 è stato occasione di uno sfruttamento particolarmente intensivo delle stazioni, in particolare quelle delle Host City di Ginevra, Berna, Basilea e Zurigo, fino a notte fonda. In questo periodo le FFS e i loro partner hanno ampliato l'offerta e allungato i tempi di apertura anche dei servizi, ad esempio per le informazioni e la custodia dei bagagli così come nel settore gastronomia. Le FFS sono riuscite a garantire comunque la pulizia e la disponibilità delle strutture destinate ai clienti fedeli il mattino successivo (si veda anche il box Euro 2008 a pagina 23).

Portafoglio oggetti d'investimento: strategia mirata.

Le FFS intendono realizzare il potenziale di aumento di valore con una strategia d'investimento mirata per le aree di sviluppo situate in posizioni centrali. Dal 2009 al 2014 prevedono di investire CHF 1,2 mia in queste aree strategicamente importanti con un'organizzazione dei trasporti di prim'ordine. Al tempo stesso promuovono

L'importanza delle stazioni come centri che si propongono con un'offerta di servizi diversificata è in costante aumento. Esse sono di grande importanza per la mobilità integrata.

zione della Svizzera, i negozi presenti nelle stazioni hanno quindi realizzato un fatturato pro capite di CHF 191. Nelle grandi stazioni il fatturato ha fatto registrare una crescita del 6,1 per cento, superando così di gran lunga la media del commercio al dettaglio svizzero (+4,3 per cento). Solo le stazioni RailCity (contando anche San Gallo) hanno contribuito con CHF 1,09 mia (+5,2 per cento). A Zurigo, Aarau, Bienne e Briga la crescita del fatturato è stata frenata dagli ampi lavori di costruzione. Al fatturato concorrono in misura notevole i contratti quadro stipulati con chioschi, distributori automatici e cabine per fototessere nonché la pubblicità di terzi; anche questi hanno registrato andamenti positivi.

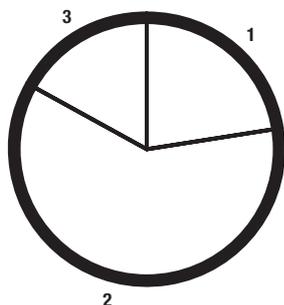
Oltre alle grandi stazioni le FFS hanno sviluppato anche le piccole e medie stazioni. FFS Immobili le vuole gestire con efficienza e in modo orientato al cliente. Nell'ambito di questo programma diversi edifici di stazioni sono stati ristrutturati nel 2008 e, con l'aggiunta di nuove offerte, resi più interessanti per i clienti. FFS Immobili e i loro partner hanno così potuto aprire grandi e moderni convenience shop, ad esempio a Bonstetten-Wettswil, Porrentruy, Glattbrugg e Romanhorn.

vono la revisione dei portafogli con la vendita degli immobili e delle aree di sviluppo che non servono per l'esercizio ferroviario e per la strategia ferroviaria. Nel 2008 le FFS hanno alienato 193 immobili (2007: 186), di cui le aree per i grandi progetti Schleife Nord di Zugo e Tribtschen a Lucerna. Sono inoltre stati venduti edifici noti, come la rimessa per locomotive a San Gallo o lo Spiesshof di Basilea. Nel 2008 FFS Immobili ha conseguito dalla vendita di attivi fissi un utile totale di 128,2 mio (+28,8 per cento). Nei prossimi sei anni è prevista la vendita di attivi per un valore di circa CHF 1,7 mia.

FFS Immobili ha compiuto nel 2008 tappe importanti per oltre 80 grandi progetti di sviluppo di aree attorno alle stazioni. Ha così ottenuto la concessione edilizia per progetti di notevole importanza quali Neuchâtel TransEurope, Basilea SüdPark e Zurigo Stadtraum HB/Sihlpost, riuscendo già a stipulare contratti di locazione particolarmente importanti. Ha inoltre avviato i progetti Winterthur Stellwerk RailCity e stazione di Aarau. A Coira ha potuto consegnare le chiavi agli utenti del centro «Gleis d».

Valore di mercato del portafoglio di FFS Immobili

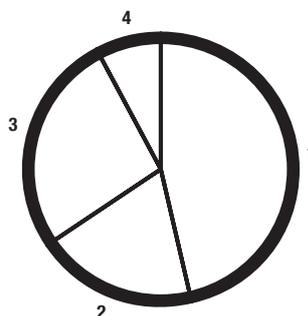
Mio di CHF



- 1 Produzione ferroviaria 1,6
- 2 Stazioni 4,3
- 3 Oggetti d'investimento 1,2

Portafoglio stazioni. Base ricavi locativi terzi

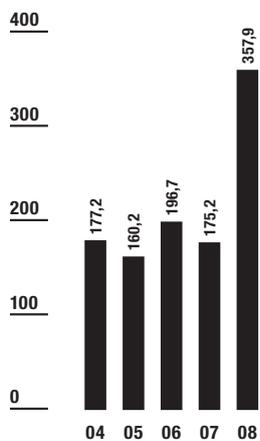
Mio di CHF



- 1 9 RailCity CHF 109 mio
- 2 22 Stazioni e altro CHF 45 mio
- 3 217 stazioni medie CHF 62 mio
- 4 550 piccole stazioni (incl. 200 fermate) CHF 18 mio

Investimenti lordi di FFS Immobili

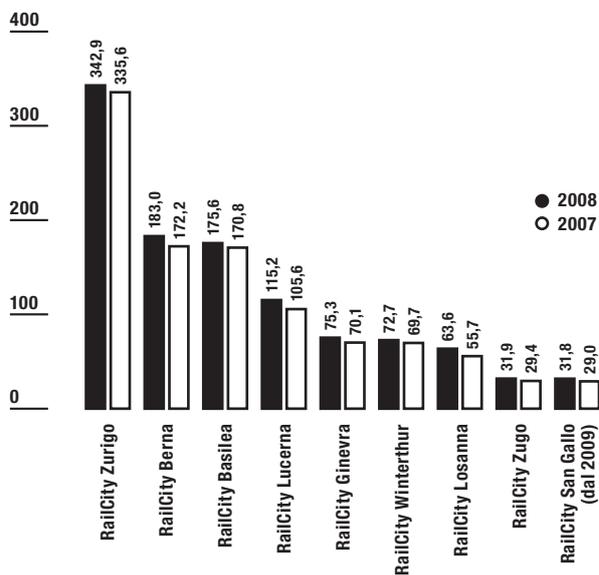
Mio di CHF



Fonte: Vademecum statistico

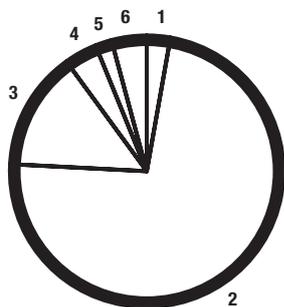
Andamento del fatturato dei locatari delle stazioni RailCity

Mio di CHF



Settori d'attività RailClean (base ore d'intervento)

In %



- 1 Pulizia spazi interni 3%
- 2 Pulizia spazi esterni superfici dedicate al pubblico 73%
- 3 Pulizia spazi esterni edifici di stazione, quali sale d'attesa, WC 14%
- 4 Custodia di edifici 4%
- 5 Graffiti 2%
- 6 Servizio invernale 4%

Qualità e soddisfazione dei clienti.

Raggiunti gli standard di pulizia. RailClean garantisce la pulizia nelle strutture dedicate ai viaggiatori, raggiungendo anche nel 2008 gli standard igienici richiesti. I circa 430 specialisti della pulizia delle FFS sono responsabili delle condizioni igieniche di tutti gli ambienti, le superfici e le installazioni ferroviarie accessibili ai clienti. D'inverno provvedono inoltre allo sgombero della neve nelle strutture dedicate ai viaggiatori e segnalano i danni che necessitano di riparazione. Una squadra professionale rimuove costantemente i graffiti. Per completare, nelle stazioni RailCity RailClean si è assunta anche mansioni di custodia.

Clients nel complesso soddisfatti. Nell'autunno 2008 le FFS hanno condotto un sondaggio tra gli abitanti delle aree d'influenza delle grandi stazioni per verificare la loro soddisfazione per le offerte e i servizi delle sta-

Con l'utile conseguito FFS Immobili ha pagato 132,1 mio per il risanamento della Cassa pensioni FFS e CHF 69,0 mio di pagamenti compensativi a FFS Infrastruttura.

zioni. Il risultato è stato un totale di 80 punti su un massimo di 100. Ciò significa che le stazioni sono valutate positivamente. L'anno precedente lo stesso sondaggio era stato eseguito nelle stazioni RailCity, con un risultato pressoché identico. Non va tuttavia dimenticato che i clienti sono sempre più attenti alla pulizia, e per questo motivo le FFS continuano a darle notevole importanza. Per una migliore pulizia e un miglior ordine si è disposti a tollerare anche un calo dei ricavi. D'accordo con i partner commerciali, a partire dall'aprile 2008 le FFS hanno rinunciato alla vendita di alcol dalle ore 22.00 in poi nei negozi e nei chioschi.

Attività varie.

Le FFS promuovono attivamente la mobilità combinata, agevolando ai clienti l'accesso alla ferrovia. Nel 2008 sono stati offerti in uso ai clienti altri 2500 parcheggi nuovi o rinnovati; complessivamente sono oggi a disposizione dei clienti 25.000 parcheggi. Dal 2001 le FFS hanno raddoppiato i posti Park+Rail gestiti. Nel settore Park+Rail le FFS hanno realizzato CHF 24,6 mio (+7,4 percento).

Oltre a Park+Rail le FFS hanno concretizzato e continuano a promuovere anche il progetto «Il vostro parcheggio per bici e moto alla stazione». In 60 stazioni maggiori vogliono creare, insieme ai Comuni, circa 10000 nuovi posti per biciclette che andranno ad aggiungersi agli 80000 posti già esistenti. Nel 2008 sono stati realizzati miglioramenti corrispondenti in un totale di dieci stazioni. Nel mese di marzo le FFS hanno aperto a Brugg il primo parcheggio per biciclette a due piani in una stazione FFS.

Conseguenze della crisi finanziaria. Sui mercati svizzeri dell'edilizia e degli immobili la depressione congiunturale era ancora poco percettibile a fine 2008. L'interesse di investitori esteri ad acquistare era sì diminuito, ma veniva comunque compensato dalla domanda di investitori svizzeri sia istituzionali che privati. Considerata la crisi finanziaria le FFS si attendono tuttavia una tendenza decrescente sul mercato delle aree destinate a uso amministrativo. La domanda di grandi superfici collegate e ubicate in posizioni di prim'ordine con-

FFS Immobili ha compiuto nel 2008 tappe importanti per oltre 80 grandi progetti di sviluppo di aree attorno alle stazioni.

FFS Immobili assicura inoltre la pronta messa a disposizione del terreno necessario per vari progetti ferroviari o di terzi. Queste transazioni hanno riguardato diversi progetti ferroviari e di protezione fonica, come il passante di Zurigo, la linea della ferrovia celere CEVA (Ginevra Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) e la nuova fermata Prilly-Malley tra Losanna e Renens.

tinuerà comunque a restare invariata. La superficie commerciale riservata al commercio al dettaglio aumenta notevolmente mentre al tempo stesso diminuisce la propensione dei consumatori agli acquisti, il che genera uno squilibrio. Gli immobili moderni e ben posizionati ne risentiranno in minima misura. L'aumento dei prezzi sul mercato edilizio si dovrebbe contrarre sensibilmente nel 2009, data l'attesa diminuzione dei prezzi dei materiali e dei prezzi energetici così come il calo della domanda.

Prospettive 2009.

Perfezionamento delle stazioni in base alla domanda. Nell'anno in corso le FFS perfezioneranno diverse stazioni con progetti interdivisionali e si adegueranno alle sempre maggiori frequenze e alle rinnovate esigenze dei clienti. La stazione vuole essere un biglietto da visita per la ferrovia e la città o il Comune. A tal fine le FFS esamineranno da 10 a 15 grandi stazioni per verificarne la capacità, la vicinanza ai clienti e lo standard dei servizi. Al tempo stesso verranno elaborati piani d'utilizzo individuali per molte piccole stazioni. Con Rivaz, nel 2008 una stazione è già stata rinnovata in base a questo nuovo orientamento.

Il settore aziendale Immobili diventa una divisione. Ciò che in realtà è già in atto riceverà ora uno status ufficiale: a partire dal 1° gennaio 2009 FFS Immobili verrà gestita come divisione, analogamente alle divisioni Viaggiatori, Merci e Infrastruttura. Le FFS riconoscono in questo modo la crescente importanza di questo settore aziendale.

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 redatto conformemente alla direttiva della Borsa Svizzera concernente le informazioni sulla Corporate Governance. Si garantisce in tal modo un rapporto uniforme e confrontabile. 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 FFS Infrastruttura.

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 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 quattro Divisioni e i Settori centrali 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 128. Si tratta, senza alcuna eccezione, di società rette dal diritto privato, le cui azioni non sono quotate in borsa.

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 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 su proposta della Direzione del Gruppo (dal 1° gennaio 2009).

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.



Consiglio d'amministrazione.

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

Thierry Lalive d'Epina (1944, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 1999 (ritiratosi il 31 dicembre 2008), ing. dipl. ETH Zurigo, dott. sc. tecn., partner esecutivo della ditta di consulenze aziendali HPO AG, Freienbach. Dirige il comitato Rimunerazione/Nomina ed è membro del comitato Audit.

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

1 Ulrich Gygi (1946, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 1° gennaio 2009, dott. rer. pol., responsabile del gruppo La Posta Svizzera (fino al 31 marzo 2009), dirige il comitato Rimunerazione/Nomina ed è membro del comitato Audit.

Mandati in consigli di amministrazione: SRG SSR idée suisse, Berna | AXA Winterthur, Winterthur.

2 Ulrich Sinzig (1943, CH)

Membro dal 1999, vicepresidente dal 2002, avvocato, direttore della Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: BKW FMB Energie AG, Berna | Alpar, Flug und Flugplatz-Gesellschaft AG, Berna | Präsenz Berna (associazione), presidente | Litra, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici, membro della presidenza.

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 Paul Reutlinger (1943, CH)

Membro dal 1999, consulente aziendale. Membro del comitato Rimunerazione/Nomina.

Mandati in consigli d'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.

5 Olivier Steimer (1955, CH)

Membro dal 2003, lic. iur. Università di Losanna, International Banking School a New York. Responsabile del comitato Rimunerazione/Nomina e membro del comitato Audit.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Banque Cantonale Vaudoise, presidente | Fondazione Pro Avenico, 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 Studienzentrums Gerzensee, consiglio di fondazione | Fondazione Banque Cantonale Vaudoise, consiglio di fondazione | ACE Ltd. Zurigo | Renault Finance SA, Losanna.

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

Membro dal 2005, avvocato, membro del comitato Rimunerazione/Nomina.

Altri mandati: Scuola universitaria di Ginevra, presidente del consiglio.

7 Andreas Hunziker (1958, CH)

Membro dal 2005, dott. iur., Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli, titolare. Membro del comitato Corporate Governance.

Altri mandati: Università di San Gallo, docente privato.

8 Conrad Löffel (1946, CH)

Membro dal 23 aprile 2008, Revisore dei conti diplomato, presidente del comitato Audit.

Mandati in consigli di amministrazione: Valora Holding AG, Berna | Adimmo AG, Basilea.

9 Bernd Malmström (1941, D)

Membro dal 23 aprile 2008, dott. iur., consulente aziendale/avvocato.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: BLG Logistics GmbH, Brema | Fraport AG, Francoforte | HHLA Intermodal, Amburgo | IFCO-Systems B.V., Amsterdam, presidente | K. + S AG, Kassel | Lehnkering GmbH, Duisburg, presidente | Stinnes Corporation, New York, presidente | Times matters GmbH, Neu-Isenburg | VTG AG, Amburgo, presidente.

Altre attività e legami d'interesse. I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo dichiarano gli interessi ai quali sono legati secondo il principio dell'autodichiarazione. Una speciale commissione, istituita dal Consiglio d'amministrazione e composta da Olivier Steimer e Andreas Hunziker, vigila affinché gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di riconsuazione siano rispettate.

Altre attività esercitate in consessi dirigenziali e di sorveglianza, come pure le cariche politiche rivestite, sono elencate per i singoli membri del Consiglio d'amministrazione (a pagina 81). 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 della FFS SA, né della Direzione aziendale di società affiliate o di partecipazioni. Non hanno nemmeno avuto rapporti professionali con le FFS (es. come fornitori, mutanti).

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

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, il presidente dei comitati attivi al suo interno e le persone che comporranno tali comitati. Il Consiglio d'amministrazione designa un segretario che non è membro del Consiglio. Le decisioni vengono sempre prese dal Consiglio d'amministrazione in corpore.

Il processo di gestione è caratterizzato da una stretta collaborazione tra Consiglio d'amministrazione e Direzione del Gruppo ed è focalizzato su aspetti concernenti l'intera azienda, sostenuto a livello del Gruppo dall'unità organizzativa «Sviluppo del Gruppo». Questo rafforza il processo strategico tra Consiglio d'amministrazione e Direzione del Gruppo oltre a integrare profondamente il processo strategico e il processo di pianificazione finanziaria. Il Consiglio d'amministrazione ha inoltre la possibilità di fissare dei punti chiave, generando una più profonda integrazione nei contenuti e nelle decisioni strategiche. L'introduzione di due ulteriori sedute strategiche consente di gestire in modo più approfondito sviluppi e sfide particolari nonché progetti importanti.

I comitati Audit, Rimunerazione/Nomina e Corporate Governance constano di norma di due o tre membri del Consiglio d'amministrazione. Il Presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentato in tutti i comitati, ad eccezione del comitato Corporate Governance. Il CEO e il capo della divisione o del settore interessato sono solitamente presenti alle sedute. Per ogni sessione dei comitati 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 comitato, i presidenti dei comitati esprimeranno una raccomandazione. Nell'anno di riferimento, il comitato Audit si è riunito quattro volte, il comitato Rimunerazione/Nomina sei volte e il comitato Corporate Governance due volte.

Nell'anno d'esercizio 2008 il Consiglio d'amministrazione ha avuto undici sedute ordinarie e otto sedute straordinarie. Inoltre si sono riuniti i singoli comitati, 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, mentre quelli pertinenti ai vari comitati sono fissati dai rispettivi presidenti. Ogni membro del Consiglio d'amministrazione può proporre argomenti da mettere all'ordine del giorno.

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 altri quadri dirigenti o specialisti del ramo.

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

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

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 del Gruppo 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 del Gruppo. 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 rapporto completo del servizio esterno di revisione;
- sistema di management dei rischi e risk report regolari;
- sistema di controllo interno ai sensi dell'art. 728a del CO;
- rendiconto annuo sulle società alle quali il Gruppo FFS partecipa;
- rapporto annuo concernente la sicurezza.

Il comitato Audit si occupa, in base al proprio regolamento sull'organizzazione, delle questioni legate al Consiglio d'amministrazione concernenti la presentazione dei conti, il rendiconto finanziario, il sistema di controllo interno, il management dei rischi come pure delle decisioni con importanti ripercussioni finanziarie. Esso decide inoltre in merito agli affari per cui gli compete la competenza decisionale (p. es. disposizione della pianificazione pluriennale o piano annuo di revisione interna). Il comitato Audit valute inoltre, per incarico del Consiglio d'amministrazione, l'indipendenza e la prestazione dell'ufficio di revisione interno ed esterno.

La revisione interna fa da supporto al Consiglio d'amministrazione, al comitato Audit e alla Direzione del Gruppo nell'adempimento degli obblighi di vigilanza e di controllo che loro competono. Fino al 31 dicembre 2008 dal punto di vista organizzativo era subordinata al CEO, pur essendo soggetta alla supervisione del comitato Audit. Dal 1° gennaio 2009 la revisione interna è subordinata direttamente al Presidente del Consiglio d'amministrazione.



Da sinistra a destra: Georg Radon, Paul Blumenthal, Markus Jordi, Andreas Meyer, Philippe Gauderon, Nicolas Perrin, Urs Schlegel

Direzione del Gruppo.

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

Andreas Meyer (1961, CH)

CEO dal 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, a capo della Direzione Viaggiatori.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Capo della Divisione Merci 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.

Georg Radon (1958, CH)

Capo Corporate Finance e Controlling (dal 1° agosto 2008), scuola superiore di economia e amministrazione di Zurigo (HWV), Swiss Certified Controller all'istituto di economia aziendale di Zurigo e Harvard Business School a Boston. Ultimamente Group Chief Financial Officer e membro della direzione di gruppo di SR Technics a Zurigo/Kloten.

Claude Alain Dulex (1949, CH)

Capo Corporate Finance e Controlling (dal 2000, ha lasciato l'azienda nel 2008), dott. oec. publ. Attivo da prima in qualità di Corporate 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 Compagnia d'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 della Divisione Infrastruttura (dal 2004, ritiratosi il 31 dicembre 2008), 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).

Philippe Gauderon (1955, CH)

Capo della Divisione Infrastruttura (dal 1° gennaio 2009), lic. iur., avvocato. Da ultimo attivo come responsabile Operating e vicesponsabile della Divisione Viaggiatori. Alle FFS dal 1996. Precedentemente vicedirettore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Urs Schlegel (1948, CH)

Capo della Divisione Immobili (dal 1992). Dal 1997 al 1999 è stato segretario generale delle FFS. Laureato in scienze economiche alla Scuola superiore di San Gallo. Alle FFS dal 1981. Dal 2003 il settore aziendale Immobili è incorporato direttamente nella Direzione del Gruppo e dal 1° gennaio 2009 è diventato una Divisione a sé stante.

Altre attività e legami d'interesse. A seconda delle funzioni da loro svolte, i membri della Direzione del Gruppo sono attivi nei consigli di amministrazione di varie società affiliate o consociate delle FFS.

Le altre attività espletate in consessi dirigenziali e di sorveglianza sono elencate al riguardo dei singoli membri della Direzione del Gruppo.

Contratti di management. Le FFS e le loro società consociate non hanno concluso alcun contratto di management con società o persone fisiche che non fanno parte del Gruppo.

Organizzazione e compiti della Direzione del Gruppo. La Direzione del Gruppo è composta dal CEO, dai capi delle divisioni Viaggiatori, Merci, Infrastruttura e dei settori centrali Personale e Corporate Finance e Controlling. Dal 1° gennaio 2009, data a partire dalla quale le FFS si designano Gruppo, è in vigore la nuova struttura del Gruppo. Il settore aziendale Immobili diventa una divisione autonoma e viene equiparato alle divisioni Viaggiatori, Cargo e Infrastruttura. A partire da questo momento si aggiunge alla Direzione aziendale (ora: Direzione del Gruppo) il responsabile di Immobili.

Il CEO è a capo della Direzione del Gruppo ed è responsabile, al cospetto del Consiglio d'amministrazione, del successo aziendale in ogni campo di attività. I membri della Direzione del Gruppo gli sono subordinati.

La Direzione del Gruppo 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 del Gruppo ha attribuito alle divisioni e ai settori, tramite il regolamento per gli affari e le competenze (GZO), una parte dei compiti di sua spettanza.

La Direzione del Gruppo si riunisce di norma ogni due settimane. Per ogni riunione viene steso un verbale sottoposto in seguito al Presidente del Consiglio d'amministrazione per consultazione. Partecipano alle sue sedute con voto consultivo il segretario generale, il responsabile della Comunicazione, i capi di Informatica e Sviluppo del Gruppo. Se necessario, vengono interpellati altri quadri dirigenti e specialisti del ramo. La Direzione del Gruppo 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 interna, Informatica e Sviluppo del Gruppo), del settore Immobili (dal 1° gennaio 2009 Divisione) e il Consulting Group. Dal 1° gennaio 2009 la Revisione interna sarà subordinata direttamente al Presidente del Consiglio d'amministrazione.

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 del Gruppo 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 comitato Rimunerazione/Nomina presenta annualmente al Consiglio d'amministrazione una proposta su come impostare la struttura del sistema dei premi di rendimento, 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. I membri del Consiglio d'amministrazione o della Direzione del Gruppo non partecipano al capitale delle FFS.

Indennità corrisposte ai membri di organi in carica.

La pubblicazione delle indennità avviene in virtù dell'ordinanza sulla retribuzione dei quadri emanata dal Consiglio federale nonché secondo le prescrizioni del Codice delle obbligazioni concernenti la trasparenza delle retribuzioni corrisposte ai membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione (art. 663b bis CO), entrate in vigore il 1° gennaio 2008.

Per l'anno d'esercizio 2008, ai membri del Consiglio d'amministrazione (compreso il presidente del Consiglio d'amministrazione) è stata versata complessivamente un'indennità pari a CHF 841 666 (l'anno precedente fu di CHF 760 000), più un'indennità forfetaria di CHF 90 166 (esercizio precedente: 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 a CHF 30 000 (esercizio precedente: CHF 30 000). L'indennità versata al vicepresidente è stata pari a CHF 90 000 (l'anno precedente CHF 90 000), mentre quella corrisposta agli altri sette membri del Consiglio d'amministrazione è stata di CHF 501 666 (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 CHF 50 166 per gli altri membri del Consiglio d'amministrazione (esercizio precedente di CHF 50 400).

L'indennità complessiva pagata ai membri della Direzione del Gruppo (compreso il CEO) è stata di CHF 4 133 119 (l'anno prima CHF 3 403 567), di cui sommafissa CHF 2 663 334 (l'anno prima CHF 2 197 500), componente salariale variabile CHF 1 469 785 (l'anno precedente CHF 1 206 067). In questo importo sono compresi i versamenti salariali a D. Nordmann e a C. A. Dulex che hanno lasciato l'azienda rispettivamente il 31.08.2008 e il 31.10.2008. Sono state inoltre pagate

spese forfetarie pari a CHF 138334 (l'anno prima CHF 111036) e la somma unica depositata sugli averi della Cassa pensioni ammonta a CHF 420500 (l'esercizio precedente fu di CHF 455208).

L'indennità versata al CEO ammonta a CHF 796000 (anno precedente: CHF 900000), di cui CHF 540000 di salario base (esercizio precedente: CHF 500000), componente salariale variabile CHF 256000 (esercizio precedente: CHF 400000). Inoltre sono state pagate spese forfetarie pari a CHF 25200 (esercizio precedente: CHF 25000) ed effettuato un versamento unico di CHF 60000 (anno precedente: CHF 60000) negli averi della Cassa pensione. Per gli anni di contribuzione alla previdenza per la vecchiaia disconosciutigli dall'ex datore di lavoro in seguito al cambiamento d'impiego gli è stato inoltre corrisposto un ulteriore e ultimo versamento nei suoi averi della Cassa pensioni pari a CHF 168000 (anno prima: CHF 250000).

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 i membri del Consiglio d'amministrazione o della Direzione del Gruppo 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 del Gruppo 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. Oltre alle indennità corrisposte ai membri di organi non vengono erogate altre prestazioni accessorie o versati altri abbuoni né per il Consiglio d'amministrazione né per la Direzione del Gruppo. I premi di rendimento sono parte integrante del contratto di lavoro dei quadri e si orientano in prima linea a obiettivi finanziari, di sicurezza e di puntualità. 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 del Gruppo 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. Poiché le FFS non sono soggette alla legge sulle borse, non esistono norme specifiche in merito al cambiamento di controllo e provvedimenti di difesa (in particolare obbligo di presentare un'offerta e clausole sul cambiamento di controllo).

Gestendo le FFS, la Confederazione si limita a considerare le norme politiche e finanziarie. A tale scopo, 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 di comune accordo con il Consiglio d'amministrazione;
- 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;
- scarico 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 del Gruppo.

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 viaggiatori regionale, indennizzando le FFS per i costi scoperti in base ai conti di pianificazione (maggiori informazioni alle pagine 38 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 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. 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 2008 responsabile per le FFS.

Onorario della revisione e ulteriori onorari. L'incarico di base contempla l'esame delle singole chiusure contabili di FFS SA e FFS Cargo SA nonché 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 2008 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 696 000 (esercizio precedente: CHF 1 759 000). Per le mansioni di consulenza attinenti alla contabilità, alle imposte, all'organizzazione e al management, è stato inoltre corrisposto a Ernst & Young un onorario di CHF 64 000 (esercizio precedente: CHF 35 000).

In forza della decisione presa dal comitato 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 comitato 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.

Cronaca 2008

Gennaio

11 gennaio – Le FFS danno il via alle opere di risanamento del terrapieno ferroviario tra Wünnewil e Flamatt. I lavori durano fino a novembre ostacolando gravemente il traffico ferroviario tra Berna e Friburgo, che deve purtroppo registrare ritardi sistematici. Nell'agosto 2007 una serie di violenti temporali aveva causato un abbassamento del terrapieno, rendendo così necessari interventi di risanamento per un valore di CHF 13,2 mio.

28 gennaio – Le FFS annunciano che a partire dal 1° aprile i negozi e i chioschi delle stazioni non saranno più autorizzati a vendere alcolici dopo le ore 22. Con questo provvedimento le FFS e i gestori dei negozi contribuiscono attivamente a garantire un maggiore livello di ordine e pulizia nelle stazioni.

Febbraio

4 febbraio – Oggi per la prima volta i clienti possono collegarsi via Internet con l'Online Ticket Shop, la biglietteria online delle FFS, e selezionare, pagare e stampare autonomamente titoli di trasporto e prenotazioni internazionali.

15 febbraio – Condizioni atmosferiche del tutto straordinarie inducono gli appassionati di sport invernali ad affollare le stazioni sciistiche. Durante le vacanze invernali le FFS predispongono nei fine settimana 30 treni speciali. Solamente nella nuova galleria di base del Lötschberg sono ben 22 i treni speciali che viaggiano nel fine settimana diretti in Vallese.

26 febbraio – Il Presidente del Consiglio d'amministrazione Thierry Lalive d'Épinay annuncia il suo ritiro al termine del 2008. È stato il primo Presidente del Consiglio d'amministrazione a guidare la FFS SA costituita con la riforma delle ferrovie del 1999, anno in cui le FFS si sono affrancate dalla regia della Confederazione trasformandosi in una moderna ed efficiente impresa di trasporti e servizi in grado di operare in un mercato caratterizzato da una concorrenza sempre più agguerrita.

28 febbraio – Il Consiglio d'amministrazione nomina il 50enne Georg Radon, economista aziendale originario dell'Argovia, nuovo capo delle Finanze delle FFS. Ex CFO e membro della direzione del gruppo SR Technics, Radon si unisce ora alle FFS subentrando a Claude-Alain Dulex.

Marzo

7 marzo – Sullo sfondo delle massicce perdite operative registrate da FFS Cargo nel 2007 – una cifra che ammonta a CHF 87,9 mio – le FFS rendono noto che Cargo sarà oggetto di un programma di risanamento del valore di CHF 70 mio. La grande manutenzione delle locomotive delle FFS verrà progressivamente concentrata a Yverdon. Allo stesso tempo, in collaborazione con aziende del settore privato, si provvederà ad ampliare l'attività di manutenzione dei carri merci a Bellinzona. Il Centro Servizi Clienti di Friburgo verrà smantellato e integrato nella centrale di FFS Cargo a Basilea. Il pacchetto degli interventi di risanamento prevede complessivamente il taglio di 401 posti di lavoro – 300 dei quali nel settore coordinamento e amministrazione.

7 marzo – Anche se in generale il programma di risanamento riscuote consensi, proprio lo stesso giorno il personale dello stabilimento industriale di Bellinzona indice uno sciopero a tempo indeterminato (vedi pagina 24). In Ticino l'iniziativa è attivamente appoggiata da un'ampia fascia della popolazione e dalle autorità, come pure dal mondo politico e dalla chiesa. L'astensione dal lavoro dura un mese, e si interrompe il 5 aprile in seguito alle trattative condotte dal Consigliere federale Moritz Leuenberger. Le FFS decidono di rinunciare all'attuazione degli interventi a Bellinzona. Successivamente, nell'ambito di una tavola rotonda condotta dall'ex Consigliere nazionale Franz Steinegger, i rappresentanti delle parti sociali e dell'ormai sciolto comitato di sciopero elaborano insieme alle FFS una serie di misure volte ad ottenere un miglioramento sostenibile del risultato operativo dello stabilimento industriale di Bellinzona, stabilito in CHF 10 mio annui entro il 2010. Dopo tale data saranno necessari ulteriori miglioramenti del risultato.

17 marzo – Le FFS istituiscono 65 treni speciali per sostenere il traffico pasquale in direzione sud. Nel periodo della Pasqua la disponibilità di posti a sedere aumenta quindi di 50 000 unità.

31 marzo – Le 75 carrozze business delle FFS si trasformano in hot spot viaggianti. In tal modo, grazie alla collaborazione con Swisscom, per la prima volta i passeggeri possono lavorare online e navigare con una wireless LAN nei treni Intercity sulla tratta tra Zurigo e Berna.

Aprile

2 aprile – Malgrado la difficile situazione finanziaria di FFS Cargo, la FFS SA chiude l'esercizio 2007 con un utile del Gruppo di CHF 80,4 mio. I numeri dei passeggeri (306,7 mio) e delle merci trasportate (13,37 mia di tonnellate-chilometro) raggiungono valori record. Il risultato consolidato è supportato dagli utili ottenuti da FFS Viaggiatori e FFS Immobili, come comunicato alla conferenza di presentazione del bilancio ai mass media.

29 aprile – I consigli d'amministrazione dell'azienda elettrica Atel e delle FFS siglano l'accordo per la creazione della nuova centrale di pompaggio di Nant de Drance nel Basso Vallese. La centrale è destinata a coprire, a partire dal 2015, i futuri picchi di fabbisogno energetico nell'alimentazione di corrente di trazione. I costi previsti per la costruzione ammontano a CHF 990 mio. Le FFS parteciperanno alla società affiliata congiunta con una quota del 40 per cento, mentre Atel deterrà il 60 per cento.

29 aprile – Le FFS intensificano i propri sforzi per la tutela del clima: malgrado l'incremento dell'offerta, varando un programma di risparmio energetico che coinvolgerà l'intero Gruppo si prefiggono infatti l'obiettivo di ridurre del 10 per cento i consumi di energia programmati entro il 2015.

Maggio

9 maggio – Il Canton Argovia, la città di Aarau e le FFS festeggiano il primo colpo di vanga per la nuova stazione di Aarau. Il vecchio edificio della stazione verrà demolito, ed entro il 2010 sarà sostituito da una moderna costruzione con eleganti superfici che ospiteranno servizi, uffici e negozi.

25 maggio – 90 000 visitatori festeggiano insieme ai Cantoni San Gallo e Grigioni, alla città di Coira e ai comuni della valle del Reno un importante anniversario, il «150° della linea Valle del Reno», che coincide inoltre con l'inaugurazione della nuova stazione di Coira.

Giugno

Dal 7 al 29 giugno – Gli svizzeri fanno onore al proprio titolo di «Campioni europei negli spostamenti ferroviari». La Svizzera e l'Austria ospitano gli europei di calcio, e con loro anche le FFS si trovano al centro di questa grande manifestazione. EURO 2008 si rivela un grande successo per le FFS e per i trasporti pubblici in Svizzera: circa 2 milioni di ospiti e di tifosi viaggiano con i treni delle FFS per assistere alle partite e raggiungere le Host City. Un numero che equivale ad una quota di mercato pari all'80 per cento circa. Le FFS istituiscono in totale 4700 treni speciali e tutto si svolge senza incidenti degni di nota. 1400 collaboratori aggiuntivi reclutati dai servizi centrali vengono impiegati come assistenti alla clientela (vedi anche pagina 23).

11 giugno – Nella giornata decisiva di EURO 2008, in Svizzera sono 350 000 – tra tifosi e ospiti – i passeggeri che si servono delle FFS per recarsi alle partite. Solo nel corso di questa giornata viaggiano 250 treni speciali delle FFS. Allo stesso tempo però è necessario garantire anche la qualità del normale traffico pendolare, e anche su questo fronte tutto va per il meglio. Le FFS ricevono numerosi apprezzamenti per l'efficienza dimostrata durante EURO 2008.

25 giugno – Il Consiglio federale sceglie il 61enne Ulrich Gygi come nuovo Presidente del Consiglio d'amministrazione della FFS SA. Dopo avere ricoperto per anni il ruolo di Direttore generale della Posta Svizzera, Gygi assumerà il nuovo incarico presso le FFS a partire dal 1° gennaio 2009.

25 giugno – Le FFS danno il via ai festeggiamenti per il 150° anniversario della tratta Losanna–Ginevra–La Plaine. Due esposizioni speciali delle FFS che si terranno in autunno al Comptoir Suisse di Losanna e alla Foire de Genève concluderanno gli eventi di celebrazione dell'anniversario.

29 giugno – La festa federale dello jodel richiama a Lucerna ben 12 000 cantanti e 300 000 visitatori. L'80 per cento di queste persone viaggia spostandosi con gli oltre 100 treni speciali delle FFS.

30 giugno – Il Consiglio d'amministrazione annuncia un credito quadro di CHF 1,51 mia per nuovo materiale rotabile. Le FFS potranno così acquistare 50 nuovi elettrotreni a due piani del produttore svizzero Stadler Rail destinati alla S-Bahn di Zurigo e 121 carrozze a due piani con pianale ribassato di Siemens/Bombardier.

Luglio

2 luglio – Il Consiglio federale avvia la procedura di consultazione su quattro possibili varianti per il risanamento della Cassa pensioni FFS (CP FFS). Le FFS accolgono con favore il provvedimento e sottolineano che solo la variante 1, che prevede anche riserve di oscillazione, potrà garantire un risanamento sostenibile della CP FFS. Le FFS confidano sul fatto che la Confederazione vorrà assumersi la responsabilità dei finanziamenti insufficienti previsti al momento del lancio della CP FFS nel 1999. Non si aspettano invece alcun trattamento speciale in relazione agli ulteriori oneri che gravano sulla CP FFS a causa dell'attuale crisi finanziaria. Questo è un problema che dovrà essere risolto collettivamente da datore di lavoro, CP FFS e assicurati.

Agosto

9 agosto – Centinaia di migliaia di «raver» si danno appuntamento alla Street Parade di Zurigo. Anche le FFS partecipano all'evento mettendo a disposizione 90000 posti a sedere addizionali su 110 treni speciali.

30 agosto – Con il più grande concerto open air di tutti i tempi organizzato in Svizzera, la pop star Madonna richiama con la magia del suo fascino enormi masse di appassionati. Dübendorf diventa così una vera meta di pellegrinaggio per 70000 fan – la maggior parte dei quali viaggia su 130 treni speciali delle FFS.

Settembre

3 settembre – Le FFS pubblicano i risultati del primo semestre 2008, che evidenziano un utile del Gruppo di CHF 104,7 mio. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si registra quindi un incremento del 13,4 per cento. Il risultato è caratterizzato da un aumento della domanda nel traffico viaggiatori (+6,9 per cento) Allo stesso tempo le FFS rendono noto di essere alla ricerca di partner adeguati per FFS Cargo, così da potenziare la competitività e la redditività del settore merci.

7 settembre – Decine di migliaia di visitatori festeggiano il 125° anniversario della linea del Seetal tra Emmenbrücke e Lenzburg.

30 settembre – Circa 600000 spettatori assistono alla rappresentazione dell'opera «La Traviata» di Giuseppe Verdi messa in onda dalla televisione svizzera, che viene trasmessa live da diverse postazioni nella stazione centrale di Zurigo.

Ottobre

2 ottobre – Le FFS, in collaborazione con le imprese di trasporto pubbliche e Jelmoli, lanciano un nuovo abbonamento metà prezzo con carta di credito Visa gratuita integrata. Questa soluzione eviterà così ai clienti il processo di rinnovo annuale. Il nuovo abbonamento metà prezzo ha un costo annuo di CHF 125 e permette quindi di risparmiare CHF 25 rispetto al normale abbonamento annuale metà prezzo.

15 ottobre – Entro il termine preannunciato, 14 imprese interessate presentano un'offerta concreta per una partnership con FFS Cargo. Dopo una prima valutazione delle offerte, si dà il via alle trattative con i potenziali partner. Le FFS intendono decidere in merito alla partnership nel corso del 2009.

30 ottobre – Nelle prime ore del mattino l'inverno si abbatte improvvisamente sulla Svizzera. Intense nevicate, alberi sradicati e rami spezzati bloccano per diverse ore il traffico ferroviario in molti punti. Nel corso di questa giornata le FFS registrano 20 perturbazioni e interruzioni di tratta.

Novembre

15 novembre – Le FFS festeggiano con uno speciale treno storico e l'illuminazione del Lorrainebrücke di Berna – quello che un tempo era il «Ponte rosso» – i 150 anni di vita del collegamento ferroviario diretto Zurigo–Wylersfeld–Berna.

21 novembre – Le FFS presentano l'orario 2009, che porterà collegamenti ferroviari ancora più rapidi e frequenti in tutta la Svizzera. Le FFS ampliano l'offerta di treni-chilometro di un ulteriore 5,5 per cento. In tal modo la rete si avvicina rapidamente al limite delle proprie capacità, in particolare nelle ore di punta. Tra le principali novità, la perfetta cadenza semioraria di Intercity tra Basilea e Zurigo e i treni aggiuntivi tra i centri di Berna–Zurigo e Losanna–Ginevra.

21 novembre – Le FFS rendono noto di avere sottoposto al vaglio della Confederazione diverse proposte di progetto per misure congiunturali da applicarsi negli anni 2009 e 2010. Secondo il parere delle FFS si tratta di progetti praticabili e altamente auspicabili che serviranno da un lato a garantire il mantenimento della rete e dall'altro ad eliminare le impasse che questa presenta.

28 novembre – Il Consiglio d'amministrazione decide di concentrare in una sola unità la manutenzione pesante delle locomotive dell'intero Gruppo accorpandola nel traffico viaggiatori. In questo modo, dal punto di vista organizzativo, entro il 1° gennaio 2009 lo stabilimento industriale di Bellinzona passerà dalle mani della divisione FFS Cargo a quelle della divisione FFS Viaggiatori. La sede di Bellinzona potrà quindi godere di nuove sinergie e di più ampie possibilità di mercato.

Dicembre

14 dicembre – Il nuovo orario prende regolarmente il via. Unica nota negativa: i nuovi elettrotreni ETR 610 di Cisalpino, attesi da due anni, non sono ancora disponibili. A causa dell'insufficiente disponibilità e dei numerosi guasti, molti treni del tipo ETR 470 di Cisalpino in servizio sulla linea del San Gottardo devono essere sostituiti da treni ad assetto variabile delle FFS. L'inconveniente costringe i passeggeri a cambiare a Lugano, ma stabilizza l'orario.

16 dicembre – Il Consiglio d'amministrazione nomina il 53enne romando Philippe Gauderon nuovo capo di FFS Infrastruttura e membro della Direzione del Gruppo FFS. Sino ad ora a Gauderon era affidato il settore Operating di FFS Viaggiatori. Dal 1° gennaio 2009 raccoglierà l'eredità di Hansjörg Hess, che continuerà a prestare la sua opera in seno alle FFS con incarichi di consulenza.

Rapporto finanziario

Gruppo FFS

Rapporto finanziario sulla gestione	94
Conto economico del Gruppo FFS	100
Bilancio del Gruppo FFS	101
Conto del Gruppo FFS per il flusso monetario	102
Prospetto delle variazioni del capitale proprio	103
Allegato al conto del Gruppo 2008	104
Note concernenti il conto del Gruppo	108
Informazione sui segmenti Conto economico FFS	124
Informazione sui segmenti Bilancio del Gruppo FFS	126
Elenco delle partecipazioni FFS	128
Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo	130

FFS SA

Conto economico	132
Bilancio	133
Allegato al conto annuale	134
Proposta del CdA sull'impiego dell'utile di bilancio	142
Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale	143

Rapporto finanziario sulla gestione

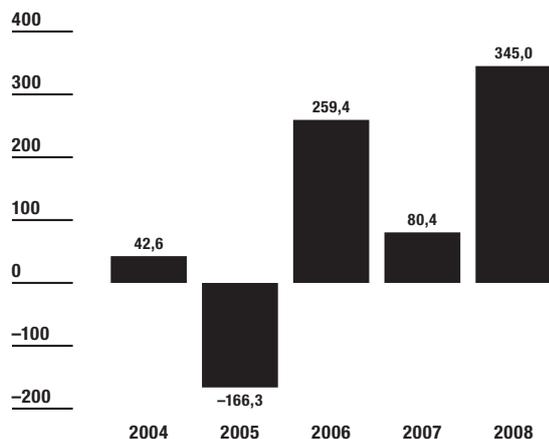
L'esercizio 2008 ha avuto un andamento positivo per il Gruppo FFS, nonostante la crisi finanziaria che ha interessato tutto il mondo e il rallentamento congiunturale che si va profilando. Il risultato annuo è passato da CHF 80,4 mio dell'esercizio precedente a CHF 345,0 mio. Gli elevanti investimenti hanno tuttavia portato a un free cash flow pari a CHF -505,6 mio. All'andamento positivo hanno concorso i migliori risultati conseguiti nel Traffico viaggiatori, nel Traffico merci e negli Immobili. L'incremento dei proventi realizzato a FFS Immobili verrà destinato ai pagamenti compensativi per gli interessi e l'ammortamento del prestito della Cassa pensioni.

L'utile del Gruppo ammonta a CHF 345,0 mio. Il risultato rispetto all'esercizio precedente è aumentato di CHF 264,0 mio (+329,1 per cento). FFS Viaggiatori ha migliorato il proprio risultato di CHF 83,8 mio (+43,4 per cento), mentre FFS Cargo l'ha incrementato di CHF 160,5 mio (+84,3 per cento). L'utile al lordo degli oneri fiscali e

dei versamenti compensativi di FFS Immobili è aumentato di CHF 16,1 mio (+8,6 per cento). Sul risultato dell'esercizio precedente aveva tuttavia gravato la formazione di accantonamenti per la ristrutturazione pari a CHF 96,0 mio, in particolare nel settore FFS Cargo.

Risultato consolidato

Mio di CHF

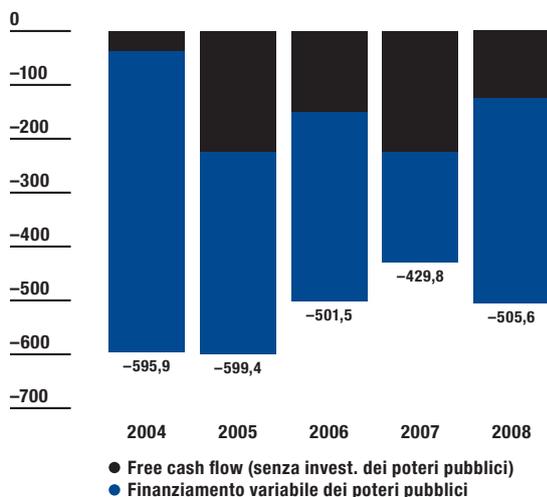


L'andamento del risultato consolidato è caratterizzato da vari fattori di natura straordinaria. I principali sono:

- Prima applicazione della norma Swiss GAAP RPC 16 a far data dal 1° gennaio 2006 e conseguente cessazione dell'attribuzione agli accantonamenti (CHF -150,0 mio nel 2004 e CHF -94,0 mio nel 2005)
- Formazione di accantonamenti per ristrutturazioni nel settore del Traffico merci (CHF -120,0 mio nel 2005, CHF -96,0 nel 2007).

Free cash flow

Mio di CHF



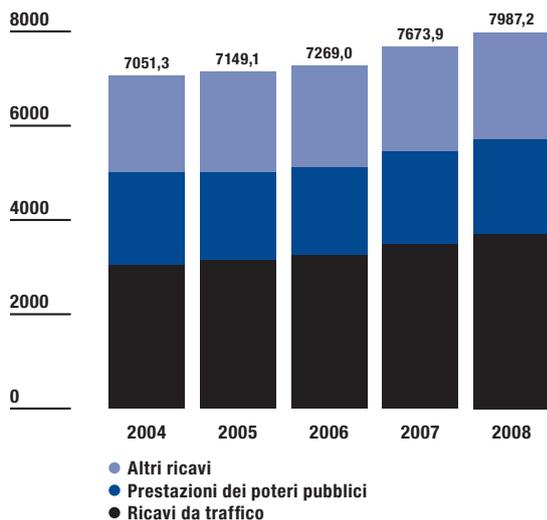
Il flusso di fondi in uscita per l'attività d'investimento è maggiore del flusso di fondi risultante dall'attività commerciale. Si genera così un free cash flow negativo, che deve essere coperto con l'assunzione di nuovi finanziamenti.

Il free cash flow negativo per gli investimenti infrastrutturali richiesti viene finanziato facendo ricorso a prestiti a interessi variabili della Confederazione e, a partire dal 2008, anche ai Cantoni. Per il restante free cash flow negativo si è dovuto ricorrere a finanziamenti di terzi.

L'alta percentuale del finanziamento federale negli anni dal 2004 al 2006 è dovuta soprattutto alla realizzazione di grandi progetti ferroviari (Ferrovia 2000).

Ricavo d'esercizio

Mio di CHF



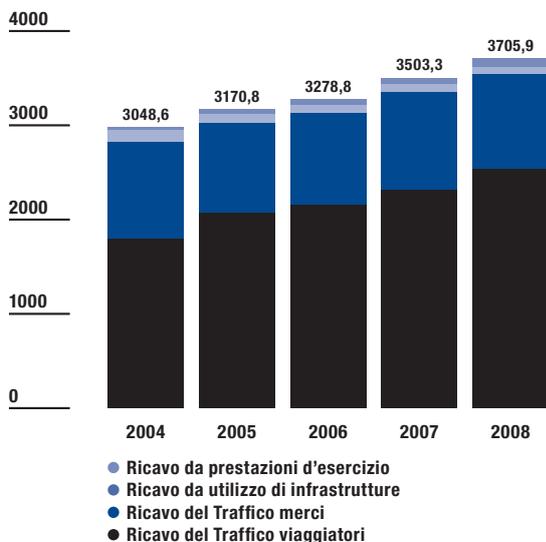
Negli ultimi cinque anni il ricavo d'esercizio è cresciuto di CHF 935,9 mio (+3,2 percento p. a.) in seguito al costante aumento dei ricavi da traffico pari a CHF 657,3 mio (variazione media di +5,0 percento p. a.) e all'incremento degli altri ricavi pari a CHF 221,6 mio (+2,6 percento p. a.).

La percentuale dei ricavi da traffico sul ricavo d'esercizio è aumentata passando dal 43,2 percento (2004) al 46,4 percento (2008).

Nello stesso periodo la quota di prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato è scesa dal 27,9 al 25,4 percento.

Ricavi da traffico

Mio di CHF



Negli anni 2004–2008 la percentuale del Traffico viaggiatori sui ricavi da traffico è aumentata passando dal 61,3 per cento al 68,4 per cento in seguito all'espansione mirata dell'offerta e a una maggiore domanda dei clienti.

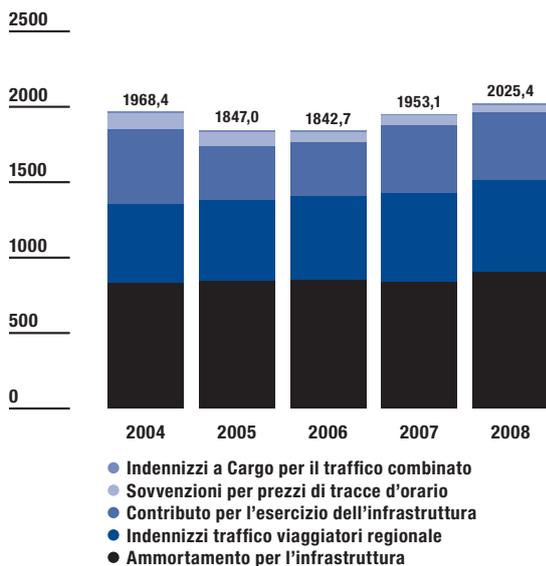
Per contro, il ricavo del Traffico merci è sceso passando dal 33,7 per cento (2004) al 27,3 per cento (2008). Con CHF 1013,1 mio era nel 2008 al di sotto del livello dell'esercizio precedente. La recessione congiunturale a fine 2008 ha influito notevolmente sul settore merci nei trasporti internazionali.

Con l'introduzione dell'Open Access nel Traffico merci, il ricavo da utilizzo di infrastrutture è aumentato di CHF 40,4 mio (+25,2 per cento p. a.) negli ultimi cinque anni.

Il ricavo da prestazioni di esercizio è diminuito solo in misura contenuta, pari a CHF 33,8 mio (-7,7 per cento p. a.).

Prestazioni dei poteri pubblici

Mio di CHF



Le prestazioni dei poteri pubblici con impatto sul risultato comprendono contributi della Confederazione, dei Cantoni e della collettività estera.

Per l'infrastruttura la Confederazione paga i costi per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria che non vengono coperti dai prezzi delle tracce fissati per legge e il contributo dell'ammortamento sugli investimenti effettuati (mantenimento del valore).

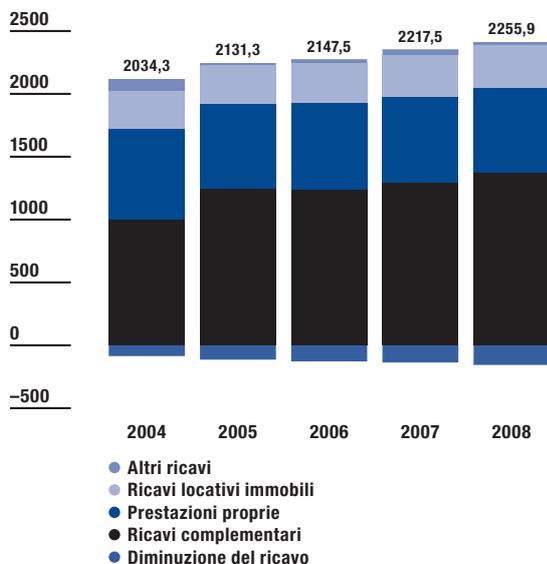
Gli investimenti per l'espansione della capacità fanno aumentare gli ammortamenti e l'utilizzo intensivo dell'infrastruttura fa lievitare le spese di manutenzione.

Gli indennizzi nel traffico viaggiatori regionale corrispondono ai costi dell'offerta richiesta dai poteri pubblici, che non sono coperti dal prezzo dei biglietti.

Con le sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario e gli indennizzi la Confederazione sostiene il traffico merci, al fine di promuovere la politica di trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia. Negli anni 2004–2008 sono diminuiti di CHF 54,6 mio (-17,5 per cento p. a.).

Altri ricavi

Mio di CHF



Nel periodo 2004–2008 gli altri ricavi sono aumentati di CHF 221,6 mio (+2,6 percento p. a.). La loro percentuale sul ricavo d'esercizio è tuttavia stabile.

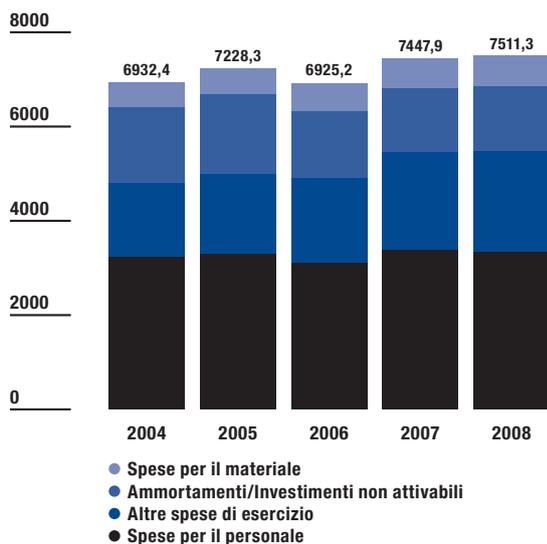
I ricavi complementari comprendono tra l'altro ricavi per prestazioni quali Tour Operating, schede prepagate per telefoni cellulari o la ristorazione ferroviaria così come partecipazioni alle spese e contributi dei poteri pubblici per prestazioni richieste e fornite, ricavi da noleggi, provvigioni e commissioni nonché l'utile da vendita di attivo fisso.

Le prestazioni proprie riflettono le ore impiegate per la creazione di attivi fissi e la fabbricazione/lavorazione di scorte di merci.

L'andamento positivo dei ricavi locativi dal 2004 al 2008, migliorati di CHF 47,1 mio (+3,8 percento p. a.), è dovuto principalmente all'attuazione dei progetti «RailCity» e «Stazione e altro».

Spese d'esercizio

Mio di CHF



La percentuale delle spese per il personale sulle spese d'esercizio negli anni 2004–2008 è stabile al 45 per cento.

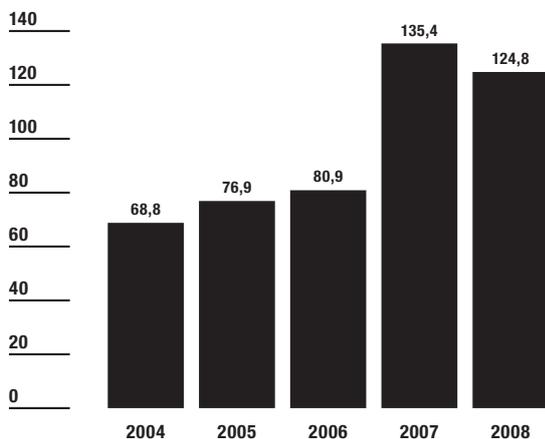
Il costante aumento delle altre spese d'esercizio, cresciute di CHF 560,6 mio (+8,0 percento p. a.), riflette l'incremento dei ricavi da traffico e degli altri ricavi.

Fino al 2005 la voce *Ammortamenti* comprendeva anche i costi per spese non attivabili. Una minore durata di utilizzo dovuta ai cambiamenti tecnologici e il maggior volume degli investimenti faranno aumentare gli ammortamenti nel medio termine.

Le spese per il materiale sono aumentate di CHF 112,6 mio (+5,3 percento p. a.). Questo riflette l'aumento delle spese di manutenzione e di revisione dovute all'espansione degli impianti infrastrutturali e del parco veicoli nonché un utilizzo più intenso.

Oneri finanziari netti

Mio di CHF



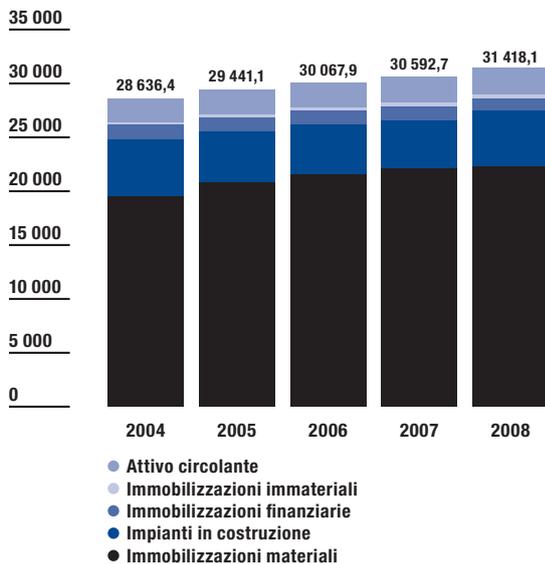
Il sensibile aumento degli oneri finanziari intervenuto a partire dal 2007 è dovuto a circa CHF 55 mio p. a. di interessi sui prestiti accesi per il risanamento parziale della Cassa pensioni.

L'altro aumento degli oneri finanziari è dovuto al maggior indebitamento netto generato dagli investimenti di ampliamento effettuati.

La diminuzione registrata nel 2008 è dovuta a effetti valutari positivi.

Struttura del bilancio Attivi

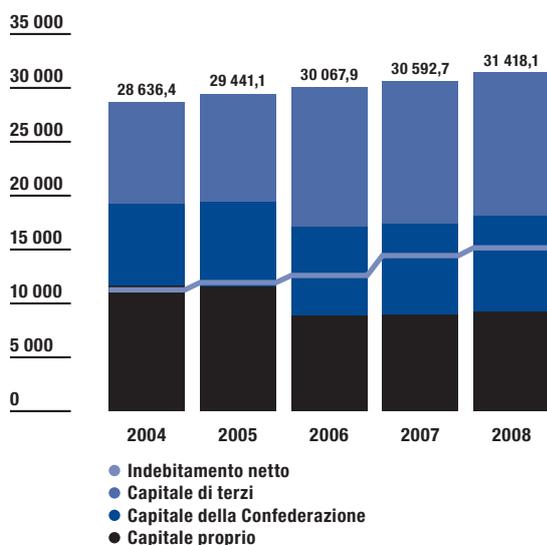
Mio di CHF



Gli investimenti per il mantenimento del valore e l'espansione dell'offerta nell'infrastruttura e nel parco veicoli generano un aumento di CHF 2607,3 mio (2,5 percento p. a.) delle immobilizzazioni materiali e degli impianti in costruzione.

Struttura di bilancio Passivi/Indebitamento netto

Mio di CHF



La riduzione del capitale proprio e l'aumento del capitale di terzi nel 2006 sono dovuti in particolare alla prima applicazione della norma Swiss GAAP RPC 16, che ha comportato una riduzione del capitale proprio (Restatement) di circa CHF 3 mia.

L'aumento dei prestiti della Confederazione e dell'altro finanziamento di terzi riflette gli investimenti sostitutivi e di ampliamento effettuati nell'infrastruttura e nel parco veicoli.

Prospettive.

Le FFS devono procurarsi da sé i miliardi necessari per gli investimenti in nuovo materiale rotabile. A tal fine è necessario mutare le condizioni quadro che consentono alle FFS di generare il cash flow necessario.

La scarsità delle risorse messe a disposizione dai poteri pubblici comporta la necessità di stabilire le priorità negli investimenti previsti per i progetti d'infrastruttura e di sviluppo delle stazioni in base a chiari criteri economico-aziendali, politici, aziendali e temporali. La finalità per le FFS sarà quella di conseguire la massima utilità per il maggior numero possibile di clienti.

Il risanamento della Cassa pensioni FFS rimane un problema irrisolto. Le FFS si attendono che la Confederazione si assuma la responsabilità per l'insufficiente finanziamento avvenuto al momento del lancio della Cassa pensioni FFS nel 1999. Gli oneri aggiuntivi gravanti sulla Cassa pensioni FFS e causati dall'attuale crisi finanziaria dovranno essere finanziati dall'azienda, dalla Cassa pensioni FFS e dagli assicurati.

Conto economico del Gruppo FFS

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2008	2007
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	3 705,9	3 503,3
Indennizzi	2	665,2	668,7
Ricavi locativi immobili	3	341,6	327,0
Ricavi complementari	4	1 378,2	1 300,3
Altri ricavi	5	23,8	51,8
Prestazioni proprie	6	671,3	675,4
Contributi federali per l'infrastruttura	7	1360,2	1 284,4
Diminuzione del ricavo	8	-159,0	-136,9
Totale Ricavo d'esercizio		7 987,2	7 673,9
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale	9	-648,1	-624,9
Spese per il personale	10	-3 355,3	-3 392,9
Altre spese d'esercizio	11	-2 120,6	-2 069,0
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	12, 21, 22, 23	-1 387,3	-1 361,1
Totale Spese d'esercizio		-7 511,3	-7 447,9
Risultato d'esercizio/ EBIT		476,0	226,0
Ricavo finanziario	13	149,1	97,5
Oneri finanziari	14	-274,0	-232,9
Utile al lordo delle imposte		351,1	90,6
Imposte	15	-1,8	-8,6
Quote di minoranza	16	-4,3	-1,6
Utile del Gruppo		345,0	80,4

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

Bilancio del Gruppo FFS

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Attivo circolante			
Liquidità	17	580,7	586,1
Titoli		17,3	20,6
Crediti da forniture e servizi	18	761,0	680,4
Altri crediti	19	187,7	258,2
Scorte di merci e lavori iniziati	20	368,6	344,3
Ratei e risconti attivi		497,7	521,5
Totale Attivo circolante		2 413,0	2 411,1
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	21	1 109,1	1 275,2
Immobilizzazioni materiali	22	22 381,2	22 115,7
Impianti in costruzione Immobilizzazioni materiali	22	5 104,2	4 443,9
Immobilizzazioni immateriali	23	410,6	346,8
Totale Attivo fisso		29 005,1	28 181,6
Totale Attivi		31 418,1	30 592,7

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

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine	24	524,0	105,1
Debiti da forniture e servizi	25	831,8	782,5
Altri debiti a breve termine	26	136,6	157,4
Ratei e risconti passivi	27	1 270,5	1 248,0
Accantonamenti a breve termine	28	397,4	460,9
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 160,3	2 753,9
Debiti finanziari a lungo termine	29	5 229,6	5 775,0
Altri debiti a lungo termine	30	13 321,8	12 702,1
Accantonamenti a lungo termine	28	394,1	394,8
Totale Capitale di terzi a lungo termine		18 945,5	18 872,0
Totale Capitale di terzi		22 105,8	21 625,9
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		-2 180,1	-2 257,4
Utile del Gruppo		345,0	80,4
Capitale proprio escl. quote di minoranza		9 234,0	8 892,1
Quote di minoranza	16	78,3	74,8
Totale Capitale proprio		9 312,3	8 966,8
Totale Passivi		31 418,1	30 592,7

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	2008	2007
Utile del Gruppo	345,0	80,4
Ammortamenti sull'attivo fisso	1 358,2	1 349,7
Perdite da riduzioni di valore	29,2	11,4
Spese da investimenti non attivabili	53,9	20,0
Riduzione ratei e risconti a lungo termine	-4,4	-11,6
Riduzione/incremento accantonamenti	-63,8	84,7
Altre spese/proventi senza impatto sul fondo	55,7	-17,3
Utile da vendita di attivo fisso	-145,6	-102,6
Prestazioni proprie attivate su immobilizzazioni materiali	-383,0	-371,8
Quota parte degli utili derivanti dall'applicazione del metodo dell'equivalenza	-1,0	-0,7
Risultato quote di minoranza	4,3	1,6
Riduzione/incremento titoli	0,1	-5,6
Incremento crediti da forniture e servizi	-83,6	-18,9
Incremento scorte di merci e lavori in corso	-24,3	-32,7
Riduzione/incremento altro attivo circolante	82,6	-163,7
Riduzione/incremento debiti da forniture e servizi	53,8	-24,4
Incremento altri debiti a breve termine	25,7	78,1
Flusso monetario risultante da attività commerciale (cash flow operativo)	1 302,8	876,8
Pagamenti per la liquidazione di società consolidate	0,0	-0,8
Pagamenti per investimenti in impianti in costruzione e immobilizzazioni materiali	-1 957,4	-1 409,1
Riscossioni per la dismissione di immobilizzazioni materiali	219,7	192,3
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni finanziarie	-32,3	-18,2
Riscossioni per la dismissione di immobilizzazioni finanziarie	64,3	8,3
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni immateriali	-102,7	-79,9
Riscossioni per la dismissione di immobilizzazioni immateriali	0,0	0,8
Flusso monetario risultante da attività d'investimento	-1 808,3	-1 306,6
Rimborso di un prestito	0,0	-50,0
Assunzione di debiti finanziari a breve termine	130,4	31,7
Rimborsi/assunzione di debiti finanziari a lungo termine	-82,2	414,2
Assunzione/rimborsi di altri debiti a lungo termine	457,5	-82,1
Pagamento di dividendi agli azionisti di minoranza	-0,8	-0,8
Flusso monetario risultante da attività di finanziamento	504,8	312,9
Totale flusso monetario	-0,7	-116,9
Liquidità al 1° gennaio	586,1	702,3
Differenza derivante dalle conversioni valutarie	-4,6	0,7
Liquidità al 31 dicembre	580,7	586,1
Variazione liquidità	-0,7	-116,9

Prospetto delle variazioni del capitale proprio

	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. 2007	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
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Utile del Gruppo	0,0	0,0	345,0	0,0	345,0	4,3	349,3
Differenze di conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	-3,0	-3,0	0,0	-3,1
Capitale proprio al 31. 12. 2008	9 000,0	2 069,1	-1 834,5	-0,6	9 234,0	78,3	9 312,3

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 2008

Principi di consolidamento.

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

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

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

La partecipazione al 100 per cento alla AlpTransit San Gottardo SA non viene consolidata, bensì rilevata in base al metodo dell'equivalenza. In seguito a un accordo speciale tra la Confederazione 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.

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'elenco alla pagina 128 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), 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:

	2008	Corso medio 2007	Corso del giorno di chiusura 31.12.2008	Corso del giorno di chiusura 31.12.2007
EUR	1,58	1,65	1,49	1,66
GBP	1,98	2,39	1,53	2,25

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 a uso proprio, sono iscritti a bilancio al costo di acquisizione o al costo di produzione, secondo il principio del valore minimo. I costi di produzione comprendono il materiale e la lavorazione (costi totali). Per la valutazione si applicano il metodo dell'onere delle spese o la contabilità analitica standard, 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 di progetto attivabili accumulati relativi alle immobilizzazioni materiali. I costi di progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico secondo la tipologia di spesa, nel momento in cui sono sostenuti. Le rettifiche di valore sugli impianti in costruzione vengono effettuate in presenza di riduzioni 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 di progetto attivabili accumulati vengono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali in costruzione. I costi di 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 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. Se il tempo è un fattore di influenza determinante, l'importo dell'accantonamento viene scontato. L'operazione di sconto avviene al tasso di rifinanziamento verso la Confederazione. Gli accantonamenti per imposte 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. Gli accantonamenti tengono conto di tutti i fattori che hanno ripercussioni sulle imposte sul ricavo, dovute ai diversi principi di valutazione interni al Gruppo o legati al diritto commerciale e alla fiscalità locale. L'accantonamento è determinato in base al metodo «Liability» e adeguato costantemente ad eventuali cambiamenti delle leggi fiscali locali. Esso viene iscritto a bilancio tra gli accantonamenti a lungo termine.

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. I contributi per la previdenza a favore del personale si basano sulle disposizioni della LPP. La Cassa pensioni FFS si basa sul principio del primato dei contributi. Le altre società affiliate hanno stipulato contratti di affiliazione con altri istituti di previdenza o dispongono di un proprio istituto di previdenza.

La norma Swiss GAAP RPC 16 disciplina le 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 impegni economici quando un deficit di copertura nell'istituto di previdenza genera una conseguenza negativa sul flusso monetario futuro, in quanto la società vorrà o dovrà contribuire al finanziamento (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. La valutazione viene effettuata analogamente all'attività base oggetto di copertura. Una contabilizzazione o una compensazione con impatto sul risultato con l'attività base avviene al momento della scadenza.

Impegni e crediti eventuali. Tra gli impegni e i crediti eventuali sono iscritti al valore nominale 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 concernenti il conto del Gruppo.

0.0 Modifiche dei principi contabili

Nel 2008 non sono entrate in vigore modifiche delle norme Swiss GAAP RPC.

0.1 Variazioni nell'area di consolidamento

Dal 1° gennaio 2008 l'area di consolidamento non ha subito modifiche.

0.2 Variazioni nell'iscrizione a bilancio

Veicoli inseriti a titolo di garanzia per i contratti di locazione e acquisto Eurofima

In seguito a una nuova valutazione di tutti i contratti di locazione e acquisto Eurofima, i veicoli integrati in tali contratti non vengono più iscritti come veicoli in leasing bensì come veicoli e vengono indicati anche negli impegni eventuali. I debiti finanziari a lungo termine collegati a queste operazioni sono stati riclassificati da impegni di leasing in debiti bancari. I dati degli esercizi precedenti sono stati adeguati di conseguenza. Si rimanda alle note in merito riportate nell'allegato.

Rifinanziamento del passante di Zurigo (DML)

Il 5 settembre 2008 è stato definito il finanziamento del passante di Zurigo (DML) con la stipula di un accordo tra la Confederazione, i Cantoni interessati e le FFS. Tale accordo ha comportato la riorganizzazione dei pagamenti già ricevuti e contabilizzati negli anni precedenti. Per le FFS questo non ha impatto sul risultato, ma comporta spostamenti all'interno del conto economico e attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità. La voce *Partecipazione alle spese, contributi* facente parte dei Ricavi complementari (nota 4) diminuisce di CHF 60,9 mio. La voce *Ammortamento per l'infrastruttura* nei Contributi federali per l'infrastruttura (nota 7) aumenta di CHF 29,1 mio, mentre gli ammortamenti su disinvestimenti diminuiscono di CHF 31,8 mio (nota 12). La reversibilità dei contributi ricevuti da terzi ha comportato la formazione di prestiti dei Cantoni per i progetti del fondo per l'infrastruttura pari a CHF 79,0 mio (nota 30).

1 Ricavi da traffico

Mio di CHF	2008	2007
Traffico viaggiatori	2 535,7	2 321,0
Traffico merci	1 013,1	1 033,9
Prestazioni d'esercizio	89,0	87,7
Infrastruttura	68,1	60,7
Ricavi da traffico	3 705,9	3 503,3

I ricavi da traffico sono aumentati di CHF 202,6 mio, ovvero del 5,8 per cento.

Il ricavo del Traffico viaggiatori è aumentato grazie alla maggiore offerta del traffico a lunga percorrenza e del traffico regionale per un valore di CHF 214,7 mio, ovvero del 9,2 per cento.

Con CHF 1013,1 mio i ricavi da traffico merci non hanno raggiunto il livello dell'esercizio precedente. Il calo del 2,0 per cento è dovuto alla debolezza dell'Euro e alla sensibile retrocessione del traffico merci internazionale registrata nel quarto trimestre in seguito al crollo della congiuntura.

I ricavi derivanti dalle prestazioni d'esercizio per altri gestori ferroviari sono aumentati leggermente rispetto all'esercizio precedente, per un valore di CHF 1,3 mio, ovvero dell'1,5 per cento.

Con Open Access è stato possibile, nell'anno di riferimento, migliorare le vendite di tracce a terzi. Si è così registrato un incremento dei ricavi da prestazioni per infrastruttura di CHF 7,4 mio, ovvero del 12,2 per cento.

2 Indennizzi

Mio di CHF	2008	2007
Indennizzi traffico viaggiatori regionale		
Confederazione	272,9	348,7
Cantoni	298,0	204,7
Contributi di terzi	34,1	38,4
Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale	605,0	591,8
Sovvenzioni a FFS Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci		
per traffico combinato	47,2	46,8
per altro traffico merci	0,0	18,4
Totale Sovvenzioni per prezzi tracce d'orario	47,2	65,2
Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato	13,0	11,7
Indennizzi	665,2	668,7

Nell'anno di riferimento gli indennizzi sono calati di CHF 3,5 mio.

Gli indennizzi nel traffico viaggiatori regionale sono aumentati di CHF 13,2 mio, ovvero del 2,2 per cento, a causa del potenziamento dell'offerta. La nuova perequazione finanziaria (NPF), entrata in vigore nel 2008, ha generato nel 2008 uno spostamento degli indennizzi tra Confederazione e Cantoni.

I contributi di terzi riguardano soprattutto le prestazioni di comunità estere a società affiliate all'estero.

La cessazione delle sovvenzioni per prezzi di tracce d'orario per il restante traffico merci attraverso la Confederazione ha comportato una riduzione di questa voce di CHF 18,0 mio, ovvero del -27,6 per cento. Nel 2008 gli indennizzi diretti a FFS Cargo per il traffico combinato sono stati leggermente superiori a causa di maggiori prestazioni.

In base alla prassi per l'iscrizione in bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) riguardo alla partecipazione in proporzione ai vantaggi da parte della Confederazione a favore della Comunità di trasporto della regione di Zurigo (ZVV) (cfr. nota 7), il versamento di CHF 39,0 mio alla ZVV è stato detratto alla voce *Indennizzi traffico viaggiatori regionale Cantoni*.

3 Ricavi locativi immobili

Nell'anno di riferimento i ricavi locativi immobili sono aumentati di CHF 14,6 mio, ovvero del 4,5 per cento. La crescita maggiore è stata conseguita ancora una volta grazie ai ricavi locativi collegati al fatturato dai progetti «RailCity» e «Stazione e altro».

4 Ricavi complementari

Mio di CHF	2008	2007
Servizi per terzi	517,0	511,6
Lavori di assistenza e manutenzione	60,8	79,6
Ricavi da noleggi	86,2	90,6
Vendita di energia	186,0	86,1
Cambio valuta	42,4	41,4
Provvigioni, commissioni	90,2	87,6
Vendita stampati e materiali	43,2	40,2
Partecipazione alle spese, contributi	164,8	220,7
Utile da vendita attivo fisso	148,2	107,3
Altri ricavi complementari	39,5	35,0
Ricavi complementari	1 378,2	1 300,3

I ricavi complementari sono aumentati di CHF 77,9 mio (+6,0 percento) rispetto all'esercizio precedente. A questo risultato ha concorso in misura determinante l'incremento della vendita di energia, cresciuta di CHF 99,9 mio (+116,0 percento), e delle plusvalenze derivanti dalla vendita di attivo fisso, aumentate di CHF 40,9 mio (+38,1 percento). Queste plusvalenze servono, fra l'altro, al pagamento di interessi e all'ammortamento dei prestiti assunti per il risanamento parziale della Cassa pensioni FFS.

Il fabbisogno di corrente delle FFS viene garantito per oltre il 75 percento dalla produzione ottenuta dalle centrali idroelettriche proprie. Nei mesi invernali, caratterizzati dalla minore disponibilità di acqua, è necessario acquistare corrente supplementare sul mercato. D'estate la produzione eccedente viene venduta sul mercato. Il commercio di energia a prezzi di mercato elevati e le operazioni a termine per lo scambio di ecocertificati hanno fatto aumentare il volume di circa CHF 100 mio (cfr. nota 11 «Energia e smaltimento»).

La partecipazione alle spese è diminuita di CHF 55,9 mio (-25,3 percento). L'Accordo per il finanziamento del passante (DML) (vedi nota 0.2) ha generato una riduzione delle partecipazioni alle spese e dei contributi per CHF 60,9 mio.

5 Altri ricavi

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

6 Prestazioni proprie

Mio di CHF	2008	2007
Ordini d'investimento	383,0	371,8
Ordini di magazzino	288,4	303,6
Prestazioni proprie	671,3	675,4

7 Contributi federali per l'infrastruttura

Mio di CHF	2008	2007
Ammortamento per l'infrastruttura	910,2	838,9
Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura	450,0	445,5
Contributi federali per l'infrastruttura	1 360,2	1 284,4

L'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 75,8 mio (+5,9 percento). L'incremento risulta dall'aumento del contributo per gli ammortamenti dovuto ai maggiori investimenti. Il contributo per l'esercizio è invariato e, secondo la Convenzione sulle prestazioni 2007-2010, è pari a CHF 450,0 mio. Nell'esercizio precedente il contributo è stato ridotto dell'1 percento a causa dell'imposizione del blocco dei crediti della Confederazione.

I contributi federali per l'infrastruttura comprendono un pagamento alle FFS relativo alla partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità di trasporto della regione di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 39,0 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 viaggiatori regionale 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 22,1 mio (+16,1 percento). I ricavi da traffico più elevati in seguito alle maggiori vendite di biglietti hanno portato a un incremento dei pagamenti di provvigioni ai partner della distribuzione e a un aumento delle commissioni su carte di credito.

9 Spese per il materiale

Nell'ambito delle spese per il materiale è stato registrato un aumento di CHF 23,2 mio, ovvero del 3,7 percento. L'aumento nell'anno in esame è riconducibile all'aumento dei prezzi dei materiali, in particolare dell'acciaio.

10 Spese per il personale

Mio di CHF	2008	2007
Salari	2 732,8	2 717,4
Assicurazioni sociali	467,5	461,3
Spese per il personale NOA (Nuovo Orientamento e Attività professionale)	8,0	19,3
Altre spese per il personale	146,9	194,9
Spese per il personale	3 355,3	3 392,9

Nell'esercizio in esame l'organico medio è aumentato di 384 unità (+1,4 percento), attestandosi a 27 822 posti a tempo pieno. Rispetto all'esercizio precedente gli stipendi sono aumentati del 2,4 percento, rettificati dell'accantonamento «Indennità durante le vacanze» e di un premio una tantum pagato ai collaboratori.

La variazione delle altre spese per il personale è dovuta alla formazione degli accantonamenti dell'anno precedente per provvedimenti di ristrutturazione presso FFS Cargo per un valore di CHF 65,5 mio.

11 Altre spese d'esercizio

Mio di CHF	2008	2007
Noleggio di impianti	45,4	39,8
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	486,6	439,9
Veicoli	148,0	151,7
Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse	72,8	64,9
Energia e smaltimento	267,4	154,6
Amministrazione e informatica	349,0	335,6
Pubblicità	71,1	66,8
Perdita da vendita attivo fisso	2,6	4,8
Altre spese d'esercizio	305,8	394,1
Prestazioni d'esercizio di terzi	302,4	346,9
Indennizzi riduzione imposta precedente/Contributi federali	69,5	69,9
Altre spese d'esercizio	2 120,6	2 069,0

In corso d'anno le altre spese d'esercizio sono aumentate di CHF 51,6 mio, ovvero del 2,5 percento.

Le spese per energia e smaltimento sono aumentate di CHF 112,8 mio, ovvero del 73,0 percento. A questo aumento hanno concorso l'incremento del fabbisogno in presenza di prezzi di mercato più alti e il maggior volume commerciale dovuto allo scambio dei certificati del mercato energetico (cfr. nota 4).

Sulla diminuzione delle altre spese d'esercizio, calate di CHF 88,3 mio (-22,4 percento), hanno influito notevolmente lo scioglimento di accantonamenti non più vincolati per sinistri in misura di CHF 24,1 mio e il calo degli onorari per ricerca e sviluppo di CHF 13,5 mio.

Il passaggio dalla produzione esterna alla produzione propria, in particolare nel settore del Traffico merci, ha permesso di ridurre notevolmente le spese per prestazioni d'esercizio acquistate da terzi. Questa voce di spesa è calata di CHF 44,5 mio (-12,8 percento).

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	2008	2007
Ammortamenti per immobilizzazioni finanziarie	1,5	0,3
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	1 320,8	1 253,5
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	64,0	65,3
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	1,0	42,0
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	1 387,3	1 361,1

Gli ammortamenti su immobilizzazioni materiali sono aumentati di CHF 67,3 mio, ovvero del 5,4 per cento. A questo risultato hanno concorso gli ammortamenti pianificati dovuti a una maggiore consistenza degli impianti per CHF 49,4 mio (+4,0 per cento). Sono inoltre stati contabilizzati ammortamenti da riduzioni di valore per CHF 27,6 mio (esercizio precedente: CHF 9,8 mio) (cfr. note 22, 22, 23).

13 Ricavo finanziario

Mio di CHF	2008	2007
Ricavo finanziario terzi	60,0	44,4
Ricavo finanziario imprese associate	0,7	0,7
Ricavo finanziario azionista	0,0	1,1
Ricavo finanziario e proventi da altre partecipazioni	1,5	1,1
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	6,9	6,1
Altro ricavo finanziario	79,9	44,1
Ricavo finanziario	149,1	97,5

Nel periodo di riferimento sono affluiti alle FFS fondi derivanti da ricavi da partecipazioni associate e da altre partecipazioni per un ammontare di CHF 6,6 mio (esercizio precedente: CHF 5,5 mio).

Il ricavo finanziario terzi comprende gli interessi conseguiti su depositi bancari e postali, sui prestiti LFerr e gli interessi compensativi. L'aumento di CHF 15,6 mio (+35,1 per cento) è dovuto in sostanza agli interessi compensativi per l'IVA per CHF 7,9 mio.

L'aumento dell'altro ricavo finanziario è dovuto in primo luogo agli utili realizzati su cambi.

14 Oneri finanziari

Mio di CHF	2008	2007
Oneri finanziari verso terzi	213,1	186,3
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	0,9	1,1
Altri oneri finanziari	59,9	45,6
Oneri finanziari	274,0	232,9

Il deflusso monetario netto per entrate e uscite di interessi ammonta a CHF 152,3 mio (esercizio precedente: CHF 154,0 mio).

Gli oneri finanziari verso terzi comprendono gli interessi passivi sui debiti finanziari a breve e lungo termine (cfr. note 24, 29). La spesa aumenta a causa del maggior indebitamento.

L'aumento degli altri oneri finanziari è dovuto alle perdite realizzate su cambi e alle differenze valutarie non realizzate.

15 Imposte

Mio di CHF	2008	2007
Imposte correnti sul ricavo e sul capitale	1,4	8,5
Imposte sul ricavo latenti	0,4	0,1
Imposte	1,8	8,6

Nel periodo di riferimento, le FFS hanno pagato imposte sul ricavo per un ammontare di CHF 3,2 mio (esercizio precedente: CHF 14,1 mio). Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate ammonta a CHF 6,1 mio (esercizio precedente: CHF 6,3 mio).

In base all'art. 21 della legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), la FFS SA è esonerata dalle imposte anche sul piano cantonale. Ai sensi della sentenza del Tribunale federale del dicembre 2003, la FFS SA è soggetto tenuto a pagare, nei Cantoni e nei Comuni, le imposte sugli immobili non necessari per l'esercizio

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

In seguito agli accertamenti fiscali definitivi che sono stati effettuati, è stato possibile sciogliere i fondi imposte e tasse accantonati gli anni precedenti con un impatto sul risultato di CHF 7,1 mio.

16 Quote di minoranza

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Stato all'1. 1. 2008	74,8	74,8
Modifica area di consolidamento	0,0	-0,9
Dividendi	-0,8	-0,8
Partecipazione agli utili	4,3	1,6
Differenze di conversione valutaria	0,0	0,0
Stato al 31. 12. 2008	78,3	74,8

L'aumento delle quote di minoranza è dovuto agli utili percentuali delle società.

17 Liquidità

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Cassa	42,1	45,7
Conto postale	218,8	142,4
Banche	361,6	340,2
Depositi a termine	67,8	88,3
Conti di giro	-109,7	-30,5
Liquidità	580,7	586,1

18 Crediti da forniture e servizi

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Crediti da forniture e servizi		
verso terzi	777,2	715,0
verso partecipazioni non consolidate	29,2	9,0
Rettifiche di valore	-45,3	-43,6
Crediti da forniture e servizi	761,0	680,4

L'aumento dei crediti da forniture e servizi verso terzi è dovuto all'incremento delle singole voci relative a vendite immobiliari e alla fatturazione dei contributi dei poteri pubblici.

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. Il calo di CHF 70,5 mio (-27,3 per cento) è dovuto al fatto che, nell'esercizio precedente, la voce comprendeva accantonamenti per premi per le assicurazioni sociali dell'anno successivo pari a CHF 63,2 mio.

20 Scorte di merci e lavori iniziati

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Scorte di merci	548,1	506,1
Lavori iniziati	21,7	30,1
Rettifiche di valore	-201,2	-191,9
Scorte di merci e lavori iniziati	368,6	344,3

Nell'esercizio di riferimento le scorte di merci e i lavori iniziati sono aumentati di CHF 24,3 mio (+7,1 per cento). Tale aumento è riconducibile a maggiori disponibilità di rotaie e all'aumento generale dei prezzi d'acquisto. L'aumento delle rettifiche di valore è dovuto all'incremento delle giacenze a magazzino e alla commerciabilità delle parti a magazzino.

21 Immobilizzazioni finanziarie

Mio di CHF	Titoli dell'attivo fisso	Partecipazioni in società associate	Altre partecipazioni	Crediti a lungo termine verso terzi	Crediti a lungo termine verso partecipazioni non consolidate	Attivi degli istituti di previdenza	Totale
Valori d'acquisto							
Stato all'1. 1. 2008	572,6	67,6	38,6	609,4	18,5	0,0	1 306,8
Variazione di valutazione	-159,9	1,0	0,0	-0,7	0,0	0,0	-159,6
Entrate	0,0	20,0	0,8	16,2	0,0	0,4	37,5
Uscite	-49,5	0,0	0,0	-13,8	-1,9	-0,1	-65,3
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	0,0	22,9	0,0	0,0	22,9
Stato al 31. 12. 2008	363,2	88,7	39,4	634,0	16,6	0,3	1 142,2
Ammortamenti cumulati							
Stato all'1. 1. 2008	0,0	0,0	-7,0	-24,6	0,0	0,0	-31,6
Entrate	0,0	0,0	0,1	-1,6	0,0	0,0	-1,5
Uscite	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stato al 31. 12. 2008	0,0	0,0	-6,9	-26,2	0,0	0,0	-33,1
Valore contabile netto all'1. 1. 2008	572,6	67,6	31,6	584,8	18,5	0,0	1 275,2
Valore contabile netto al 31. 12. 2008	363,2	88,7	32,6	607,8	16,6	0,3	1 109,1

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. 2008	67,6	0,0
Dividendi ricevuti	-5,1	
Partecipazioni al risultato	6,1	
Entrate	20,0	
Valore contabile netto al 31. 12. 2008	88,7	0,0

I titoli dell'attivo fisso comprendono investimenti a termine e investimenti finanziari strutturati a lungo termine con opzioni di riacquisto per i beni in leasing. Queste immobilizzazioni finanziarie sono presentate coerentemente negli impegni di leasing per cui eventuali oscillazioni di valore non hanno effetto sul risultato. Nel 2008 una parte di questi investimenti ottimizzati su determinati cash flow è stata sciolta per l'esercizio puntuale delle opzioni di riacquisto. Il valore di mercato degli investimenti residui, per lo più illiquidi, è calato di circa CHF 160 mio in seguito alla crisi finanziaria e alla conseguente rivalutazione dei mercati, senza che sia stata modificata la struttura dei cash flow (cfr. nota 29).

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 im- mobilizzazioni materiali	Fondi	Edifici	Totale Immo- bilizzazioni materiali	Impianti in costruzione e acconti	Totale
Mio di CHF								
Valori d'acquisto								
Stato all'1. 1. 2008	13 384,7	16 705,1	5 190,4	1 562,0	3 822,8	40 665,0	4 443,9	45 108,9
Conversione valutaria	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,2	-0,6	0,0	-0,6
Investimenti	0,9	0,0	25,6	1,8	0,6	28,8	2 403,1	2 432,0
Ricontabilizzazione di impianti in costruzione verso impianti	564,7	861,2	199,1	138,0	99,0	1 861,9	-1 887,4	-25,5
Promozione investimenti	-2,3	-188,9	-23,4	0,0	-7,1	-221,7	198,5	-23,2
Uscite impianti	-162,5	-73,3	-64,3	-30,4	-28,7	-359,2	-53,9	-413,2
Ricontabilizzazioni	0,0	-0,2	-4,5	0,0	4,5	-0,1	0,0	-0,1
Stato al 31. 12. 2008	13 785,5	17 303,9	5 322,4	1 671,3	3 890,9	41 974,1	5 104,2	47 078,2
di cui leasing	2 021,5					2 021,5		2 021,5
di cui immobili a rendimento				111,8	52,2	164,1		164,1
di cui fondi non edificati				57,7		57,7		57,7
Ammortamenti cumulati								
Stato all'1. 1. 2008	-7 461,4	-5 724,0	-3 637,2	-11,8	-1 715,0	-18 549,4	0,0	-18 549,4
Conversione valutaria	0,0	0,0	0,3	0,0	0,1	0,4	0,0	0,4
Ammortizzazioni pianificate	-482,2	-539,8	-188,2	0,0	-83,0	-1 293,2	0,0	-1 293,2
Riduzioni di valore	-16,2	-9,6	-0,2	-1,6	0,0	-27,6	0,0	-27,6
Uscite	147,4	57,6	42,6	0,0	29,2	276,8	0,0	276,8
Ricontabilizzazioni	0,0	-0,6	5,2	0,0	-4,5	0,1	0,0	0,1
Stato al 31. 12. 2008	-7 812,4	-6 216,3	-3 777,5	-13,5	-1 773,2	-19 592,9	0,0	-19 592,9
di cui leasing	-1 002,1					-1 002,1		-1 002,1
di cui immobili a rendimento				-0,4	-13,4	-13,8		-13,8
di cui fondi non edificati				-0,7		-0,7		-0,7
Valore contabile netto								
all'1. 1. 2008	5 923,4	10 981,1	1 553,2	1 550,2	2 107,9	22 115,7	4 443,9	26 559,6
Valore contabile netto al 31. 12. 2008								
	5 973,2	11 087,5	1 544,9	1 657,9	2 117,7	22 381,2	5 104,2	27 485,3
di cui leasing	1 019,4					1 019,4		1 019,4
di cui immobili a rendimento				111,4	38,9	150,3		150,3
di cui fondi non edificati				57,0		57,0		57,0

Nell'anno di riferimento sono stati iscritti all'attivo interessi pari a CHF 5,6 mio (esercizio precedente: CHF 7,1 mio).

Informazioni sulle attività di investimento senza impatto sulla liquidità: sono stati stornati impianti in costruzione per un ammontare di CHF 53,9 mio (esercizio precedente: CHF 20,0 mio). Alle FFS sono stati trasferiti senza impatto sulla liquidità impianti a corrente di trazione per CHF 91,9 mio, insieme a un prestito federale.

Veicoli con un valore contabile netto di CHF 330,2 mio, integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e acquisto Eurofima, sono stati riclassificati con effetto retroattivo nei veicoli propri e non vengono più iscritti come impianti in leasing. Si rimanda alla nota 0.2.

Informazioni sulle riduzioni di valore secondo RPC 20: sul parco di treni notturni Luna è stata registrata una riduzione di valore di CHF 14,1 mio, in quanto il transito notturno Svizzera-Roma viene sospeso a fine dicembre 2009 e per il momento non è in previsione alcun utilizzo alternativo redditizio di questo materiale rotabile. Le altre riduzioni di valore riguardano impianti singoli secondo RPC 18.

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. 2008	11,2	212,5	431,9	85,9	741,5
Entrate	0,0	0,0	0,6	102,1	102,7
Uscite	0,0	-0,2	-7,7	-1,3	-9,2
Ricontabilizzazioni	0,0	0,1	74,1	-48,5	25,7
Stato al 31. 12. 2008	11,2	212,5	498,8	138,0	860,5
Ammortamenti cumulati					
Stato all'1. 1. 2008	-10,6	-64,1	-318,6	-1,3	-394,7
Ammortizzazioni pianificate	-0,5	-14,7	-48,8	0,0	-64,0
Riduzioni di valore	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uscite	0,0	0,1	7,4	1,3	8,8
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Stato al 31. 12. 2008	-11,1	-78,7	-360,1	0,0	-449,9
Valore contabile netto all'1. 1. 2008	0,6	148,4	113,2	84,5	346,8
Valore contabile netto al 31. 12. 2008	0,1	133,8	138,7	138,0	410,6

L'avviamento comprende costi d'acquisizione eccedenti per le società affiliate completamente consolidate nel Traffico viaggiatori e nel Traffico merci. I diritti comprendono diritti sui traffici di cooperazione internazionali, diritti di costruzione e di traforo, diritti di condotta ecc.

Gli impianti in costruzione comprendono i progetti software in corso di sviluppo.

24 Debiti finanziari a breve termine

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti bancari a breve termine	6,0	7,4
Debiti finanziari verso l'azionista Confederazione	0,6	0,5
Debiti finanziari verso terzi	517,3	97,2
Debiti finanziari a breve termine	524,0	105,1

Per le transazioni senza impatto sulla liquidità si rimanda alle note 29 e 30.

La variazione dei debiti finanziari verso terzi è pari a CHF 420,1 mio (+432,2 percento) ed è dovuta all'accensione di un finanziamento bancario a breve termine di CHF 200,0 mio e alla riclassifica dei debiti finanziari a lungo termine in seguito a scadenza. La riclassifica riguarda prestiti per un ammontare di CHF 144,0 mio, un prestito obbligazionario della Kraftwerk Amsteg AG di CHF 100,0 mio con scadenza nel 2009 e un'ipoteca rimborsabile di CHF 10,0 mio.

25 Debiti da forniture e servizi

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti da forniture e servizi verso terzi	830,9	777,3
verso società associate	1,0	5,2
Debiti da forniture e servizi	831,8	782,5

L'aumento dei debiti verso terzi è dovuto a un'unica voce di CHF 69,0 mio relativa a un progetto di sviluppo di Immobili.

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 accessorie e di locazione.

27 Ratei e risconti passivi

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Titoli di trasporto	584,2	520,1
Interessi	47,2	39,3
Altri ratei e risconti	639,1	688,6
Ratei e risconti passivi	1 270,5	1 248,0

La voce *Titoli di trasporto* comprende i ratei e risconti relativi alla durata di validità residua degli abbonamenti generali, metà prezzo e di percorso ancora in circolazione. Non sono previsti ratei e risconti per i biglietti singoli. L'aumento dei titoli di trasporto è dovuto all'incremento del numero di abbonamenti in circolazione.

Gli altri ratei e risconti comprendono tra l'altro ratei e risconti sugli incassi da carte di credito e contanti alle stazioni e ai distributori automatici di biglietti, fatture fornitori non ancora ricevute e fondi imposte e tasse.

28 Accantonamenti

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Accantonamenti a breve termine	397,4	460,9
Accantonamenti a lungo termine	394,1	394,8
Accantonamenti	791,5	855,7

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. 2008	1,7	74,6	231,5	119,9	119,2	3,1	305,7	855,7
Conversione valutaria	-0,1	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,1	-0,3
Formazione	0,6	1,1	0,0	3,6	39,1	0,6	51,9	96,9
Impiego	0,0	-2,0	-8,6	-5,6	-13,7	-0,2	-74,5	-104,7
Scioglimento	-0,7	-1,6	0,0	0,0	-15,3	0,0	-38,6	-56,1
Ricontabilizzazione	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,3	0,0
Situazione al 31. 12. 2008	1,6	72,1	222,9	117,4	129,4	3,5	244,7	791,5
di cui a breve termine	0,1	11,3	18,4	117,4	94,0	0,0	156,3	397,4
di cui a lungo termine	1,5	60,8	204,5	0,0	35,4	3,5	88,4	394,1

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 2008 a scapito degli accantonamenti disponibili.

Per il risanamento del settore Energia la Credit Suisse First Boston (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 222,9 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 8,6 mio.

Nell'anno in esame è stato possibile ridurre i crediti per ore supplementari e per vacanze non godute; i crediti sono stati rivalutati a fine anno utilizzando tassi di costo attuali.

Nell'esercizio sono stati accantonati CHF 39,1 mio per provvedimenti di ristrutturazione. Di questi, CHF 11,8 mio riguardano provvedimenti relativi al riassetto dello stabilimento industriale di Bienne. È inoltre necessario, a causa della situazione congiunturale, adeguare la capacità del Traffico merci; questo comporta un conseguente fabbisogno di accantonamenti di CHF 15,2 mio. Per gli accantonamenti per ristrutturazioni effettuati nell'esercizio precedente l'andamento dei costi, soprattutto per il Traffico merci, è stato migliore del previsto ed è così stato possibile sciogliere accantonamenti per un totale di CHF 15,3 mio.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti assicurativi per sinistri, per i quali è stato necessario accantonare CHF 42,2 mio. Per la liquidazione dei danni sono stati utilizzati CHF 36,5 mio e sono invece stati sciolti accantonamenti per CHF 26,8 mio.

29 Debiti finanziari a lungo termine

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti bancari	1 972,1	1 587,0
Impegni di leasing	1 734,3	2 574,7
Prestiti ipotecari	0,0	10,0
Prestiti obbligazionari	150,0	250,0
Cassa del personale	1 373,2	1 353,3
Debiti finanziari a lungo termine	5 229,6	5 775,0

I prestiti Eurofima pari a CHF 525,0 mio, che in passato venivano iscritti a bilancio come impegni di leasing e a fronte dei quali i veicoli sono integrati a titolo di garanzia nei contratti di locazione e acquisto Eurofima, sono stati riclassificati nei debiti bancari con effetto retroattivo al 31 dicembre 2007. Si rimanda alla nota 0.2.

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: CHF 288,7 mio di debiti finanziari a lungo termine sono stati riclassificati in debiti finanziari a breve termine, tra cui CHF 144,0 mio in impegni di leasing, CHF 100,0 mio in prestiti obbligazionari e CHF 10,0 mio in prestiti ipotecari.

Gli adeguamenti al valore di mercato sui ratei e risconti contenuti negli impegni di leasing per il riscatto di veicoli, che non hanno impatto sulla liquidità, ammontano a CHF 159,9 mio (esercizio precedente: CHF 74,2 mio), le perdite non realizzate su valutazioni in valuta esterna sono pari a CHF 19,8 mio (esercizio precedente: CHF 5,5 mio).

L'aumento dei debiti bancari a lungo termine, cresciuti di CHF 385,1 (+24,3 per cento), è dovuto al rifinanziamento degli impegni di leasing per un ammontare di CHF 474,0 mio.

Gli impegni di leasing, che servono per il finanziamento a lungo termine degli acquisti di materiale rotabile, sono calati di CHF 840,4 mio (-32,6 per cento) nell'anno in esame. CHF 474,0 mio sono stati estinti tramite l'assunzione di debiti bancari a lungo termine. I prestiti obbligazionari includono prestiti della centrale elettrica Kraftwerk 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. 2008	31. 12. 2007
Debiti verso terzi	486,6	220,8
Debiti verso l'azionista Confederazione	8 809,4	8 456,2
Impegni verso istituti di previdenza	1 200,0	1 200,0
Passivi degli istituti di previdenza RPC 16	2 825,8	2 825,1
Altri debiti a lungo termine	13 321,8	12 702,1

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: a causa dell'accordo di finanziamento per il passante di Zurigo (DML) sono stati costituiti prestiti senza impatto sulla liquidità pari a CHF 79,0 mio netti mediante lo storno di contributi di terzi su immobilizzazioni e impianti in costruzione. Si rimanda alla nota 0.2. Sono stati scolti ratei e risconti pari a CHF 4,4 mio (esercizio precedente: CHF 3,9 mio). In relazione a un passaggio di immobilizzazioni si è registrato un trasferimento di un prestito federale di CHF 91,9 mio (esercizio precedente: 11,7 mio). Le perdite non realizzate su valutazioni in valuta estera sono pari a CHF 4,5 mio.

L'aumento dei debiti verso terzi è dovuto da una parte al finanziamento per il passante e dall'altra ai nuovi prestiti concessi dai Cantoni per i progetti del fondo infrastrutturale. Alla data di chiusura del bilancio i prestiti ammontano a CHF 269,0 mio.

A garanzia del prestito della Cassa pensioni FFS sono stati ceduti alla Cassa pensioni tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione presenti e futuri delle Railcity FFS di Basilea, Berna e Zurigo con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Prestiti a interessi variabili	2 622,7	2 495,9
Prestiti a interessi variabili per Fondo grandi progetti ferroviari	6 113,5	5 956,3
Altri debiti a lungo termine	73,2	4,0
Totale	8 809,4	8 456,2

Nell'anno in esame i debiti verso l'azionista Confederazione sono aumentati complessivamente di CHF 353,2 mio. I prestiti a interessi variabili per gli investimenti per l'infrastruttura sono aumentati di CHF 126,8 mio. L'assunzione di impianti energetici di BLS Alptransit e i progetti di agglomerazione DML e la ferrovia urbana di Zugo hanno causato un aumento dei prestiti a interessi variabili per il Fondo grandi progetti ferroviari di CHF 157,2 mio. Per il finanziamento dei progetti immobiliari è stato acceso presso la Confederazione un prestito a tasso fisso di CHF 70,0 mio. Si tratta di un normale rifinanziamento commerciale che viene iscritto a bilancio tra gli altri debiti a lungo termine.

Informazioni sugli istituti di previdenza

Riserva dei contributi del datore di lavoro (RCDL)	Valore nominale		Rinuncia all'utilizzazione		Altre rettifiche di valore		Sconto		Bilancio		Bilancio		Risultato da RCDL nelle spese per il personale	
	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007	2008	2007
Mio di CHF														
Istituto di previdenza	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0
Totale	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0

Beneficio economico/obbligo economico e spesa previdenziale	Copertura in eccesso/deficit di copertura		Quota economica dell'organizzazione		Variazione con impatto sul risultato risp. all'anno precedente	Contributi limitati nel periodo	Spesa previdenziale nelle spese per il personale	
	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007			2008	2007
Mio di CHF								
Fondo patronale	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	-0,6	-16,1
Piani previdenziali con copertura in eccesso ¹	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	-3,5	-3,4
Piani previdenziali con deficit copertura	-2 990,5	-2 825,8	-2 825,1	-2 825,1	0,7	-281,9	-283,5	-264,1
Totale	-2 990,3	-2 825,8	-2 825,1	-2 825,1	0,7	-286,1	-287,7	-283,6

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.

Indebitamento netto

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti finanziari a breve termine	24	524,0	105,1
Debiti finanziari a lungo termine	29	5 229,6	5 775,0
Altri debiti a lungo termine	30	13 321,8	12 702,1
./ Ratei e risconti a lungo termine		-132,1	-141,0
./ Passivi degli istituti di previdenza RPC 16		-2 825,8	-2 825,1
Totale debiti finanziari		16 117,4	15 616,2
./ Liquidità e titoli		-961,2	-1 179,3
Indebitamento netto		15 156,2	14 436,9
Variazioni rispetto all'esercizio precedente		719,3	1 927,0

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 719,3 mio. Tenuto conto della formazione, senza effetti sulla liquidità, di prestiti per CHF 79,0 mio netti derivanti dalla configurazione dell'accordo di finanziamento per il passante (cfr. note 0.2 e 30), la variazione dell'indebitamento netto con effetto sulla liquidità è pari a CHF 640,3 mio.

Per il finanziamento dei progetti infrastrutturali sono stati messi a disposizione nell'anno in esame prestiti a rimborso condizionato da parte della Confederazione per CHF 213,2 mio e da parte dei Cantoni per CHF 269,0 mio.

Altre indicazioni**Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno**

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Fideiussioni, obblighi di garanzia	0,7	2,3
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e acquisto Eurofima	1 544,2	1 334,1
Altri impegni quantificabili	329,5	245,8
Totale	1 874,4	1 582,2

Il valore contabile netto dei veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e acquisto Eurofima viene ora esposto tra gli impegni eventuali. Si rimanda alla nota 0.2.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Impegni per investimenti	4 523,0	2 289,0
Impegni di acquisto energia	931,6	970,1
Altri	357,8	316,8
Totale	5 812,4	3 576,0

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. 2008	31. 12. 2007
Scadenza entro un anno	8,8	10,9
Scadenza entro 1-2 anni	6,5	7,4
Scadenza entro 2-3 anni	3,4	4,1
Scadenza entro 3-4 anni	0,8	0,7
Scadenza oltre 4 anni	0,1	0,0
Totale	19,6	23,1

Crediti eventuali

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Fidejussioni e garanzie di adempimento ricevuto	1 003,2	616,0
Totale	1 003,2	616,0

La procedura per la determinazione dei crediti eventuali è stata ottimizzata. Ciò ha comportato adeguamenti del saldo dell'esercizio precedente per CHF +283,1 mio. L'aumento dei crediti eventuali è principalmente dovuto all'acquisto di materiale rotabile effettuato nel 2008.

Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti a breve termine	2,6	2,4
Debiti a lungo termine	1 200,0	1 200,0
Totale	1 202,6	1 202,4

Prestiti obbligazionari

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
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	250,0

Il prestito al 3,750 per cento con scadenza entro il 2009 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 1 654,3 mio (esercizio precedente: CHF 1 672,0 mio). L'importo totale è così composto:

Mio di CHF	2008	2007
Ammortamento per l'infrastruttura	910,2	838,9
Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura	450,0	445,5
Partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi	-39,0	-38,0
Indennizzo traffico viaggiatori regionale	272,9	348,7
Sovvenzioni a FFS Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci	47,2	65,2
Indennizzi a FFS Cargo per traffico combinato	13,0	11,7
Totale	1 654,3	1 672,0

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

Strumenti finanziari

Il programma d'investimento a lungo termine delle FFS relativo agli acquisti di materiale rotabile e ai progetti di sviluppo immobiliare verrà possibilmente rifinanziato entro i termini. I programmi d'investimento attuali così come quelli futuri con i finanziamenti corrispondenti verranno coperti nel lungo termine sia per quanto riguarda gli interessi che le valute. Oltre a crediti a tasso fisso verranno utilizzate anche operazioni a termine e opzioni, in particolare swap.

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. 2008		31. 12. 2007		
Strumento		Volume dei contratti	Valori attivo	passivo	Volume dei contratti	Valori attivo	passivo
Valute	Copertura	152,9	1,8	6,6	68,1	1,5	0,6
Interessi	Copertura	2 291,2	7,2	188,3	1 772,4	81,7	53,4
Altri valori base	Copertura	118,4	0,9	4,9	15,9	0,0	1,2
Totale		2 562,5	9,9	199,7	1 856,4	83,2	55,2

Con la crisi finanziaria che si è profilata nel 2008, l'incertezza che ha interessato l'andamento dei tassi d'interesse e l'oscillazione della domanda di titoli a lungo termine sul mercato, i finanziamenti sono stati attivati mediante strumenti a tassi d'interesse variabili. Il rischio di un aumento dei tassi d'interesse è stato coperto con strumenti su tassi d'interesse valutati al valore di mercato. In parte la copertura è stata effettuata con swap a tasso fisso, in parte con prodotti strutturati che prevedono tassi d'interesse massimi. Questa situazione, dovuta all'andamento dei mercati, ha generato un corrispondente allargamento del volume contrattuale degli strumenti finanziari. Il basso livello dei tassi svizzeri al giorno di chiusura del bilancio ha causato una corrispondente valutazione negativa delle coperture dei finanziamenti garantiti a lungo termine.

Le coperture valutarie vengono effettuate singolarmente per i grandi progetti pluriennali. Il fabbisogno a breve termine e i flussi valutari derivanti dall'attività ordinaria vengono compensati all'interno del Gruppo e solo le posizioni nette residue vengono coperte sul mercato.

In relazione alla copertura dell'approvvigionamento energetico a prezzi stabili, nel 2008 si è fatto ricorso sia a operazioni a termine che, in misura minore, a opzioni.

Informazioni sull'elaborazione di una valutazione dei rischi

Management dei rischi. Le Ferrovie federali svizzere FFS gestiscono un sistema di management dei rischi orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo e coordinato in base alla pianificazione strategica.

Corporate Risk Management. La Direzione del Gruppo comunica annualmente al Consiglio d'amministrazione la valutazione dei rischi mediante il Corporate Risk Report che si basa sostanzialmente sulle interviste condotte con 43 responsabili gerarchici (risk owner). Come parametro di giudizio per una valutazione standardizzata il Gruppo stabilisce il panorama dei rischi e la relativa matrice di valutazione.

Il Corporate Risk Report della Direzione del Gruppo sottoposto all'attenzione del Consiglio d'amministrazione contiene informazioni aggiornate sulle principali esposizioni al rischio del Gruppo, gli interventi necessari e il grado di attuazione dei provvedimenti. L'anno precedente i relativi rapporti sono stati approvati dal Consiglio d'amministrazione rispettivamente in data 28 aprile 2008 e 16 dicembre 2008.

Management dei rischi nelle divisioni e nelle società affiliate. I responsabili gerarchici nelle divisioni, in quanto risk owner, hanno la responsabilità del rilevamento, della valutazione, del controllo e della gestione dei rischi correlati all'attività svolta. Definiscono i limiti e controllano le posizioni e le esposizioni al rischio. Garantiscono l'individuazione di tutti i rischi e l'integrazione di questi ultimi nei sistemi di reporting e misurazione del rischio.

Il sistema di controllo interno delle FFS, basato sul framework COSO, garantisce che una volta all'anno i processi finanziari vengano sottoposti ad una valutazione del rischio da parte del process owner.

Al presente conto annuale 2008 sono correlati i seguenti rischi finanziari specifici:

Rischi di mercato. Nell'ambito dello svolgimento della propria attività commerciale le FFS sono esposte a rischi finanziari quali rischi di controparte, di credito, di cambio, di tasso d'interesse e rischi di oscillazione dei prezzi dell'energia.

La copertura dei rischi di cambio derivanti dalle attività delle divisioni e dalle società del gruppo viene garantita a livello centrale dalla Corporate Treasury che a sua volta assicura i rischi di cambio presso istituti bancari selezionati. La Corporate Treasury gestisce un sistema di limiti interno ed esterno e ne controlla il rispetto.

Le oscillazioni dei tassi di mercato si ripercuotono direttamente sugli utili ottenuti dagli investimenti e sui costi di finanziamento delle FFS. La Corporate Treasury gestisce questo rischio regolando i profili delle scadenze e il mix di tranches di finanziamento fisse a lungo termine e finanziamenti variabili, in combinazione con altri strumenti di copertura (swap).

La cessione delle eccedenze di energia e gli acquisti operati per far fronte ai picchi di fabbisogno espongono parzialmente le FFS alle oscillazioni dei prezzi sul mercato delle energie, nonostante la sua quasi autosufficienza energetica. Questo rischio viene limitato per mezzo di operazioni a termine, swap e forward sui prezzi futuri dell'energia.

Rischi di credito. Il rischio di credito rappresenta il rischio di perdite correlate alla sovenuta incapacità della controparte di adempiere i propri impegni. Per minimizzare le perdite di questo tipo gli investimenti e le operazioni di copertura vengono realizzati esclusivamente con istituti finanziari valutati dall'agenzia di rating Standard & Poors con un rating pari o superiore ad A.

Il rifinanziamento esterno delle FFS viene operato per la maggior parte con Eurofima. Eurofima è una società di finanziamento delle ferrovie statali europee con garanzia supplementare dei proprietari (i rispettivi stati europei). Eurofima concede crediti esclusivamente ai propri azionisti o alle imprese di trasporto garantite da uno dei propri azionisti. Eurofima viene valutata da Standard & Poors e Moody's ricevendo il rating migliore.

Rischi di liquidità. Il rischio di liquidità è il rischio di perdere la capacità di adempiere puntualmente o per intero i propri attuali e futuri impegni di pagamento.

L'ottimizzazione della liquidità delle FFS si basa su una pianificazione costante di liquidità, valute e finanze gestita mediante un cash pool che raggruppa i principali conti FFS in franchi svizzeri e in euro, nonché una serie di investimenti fissi a breve termine. Le eccedenze di liquidità vengono investite tramite diversi istituti finanziari a cui è attribuito un rating a breve termine da A1 a P1. Sono inoltre fissate ulteriori indicazioni sui limiti d'investimento per singola controparte finalizzate a minimizzare il rischio.

Eventi successivi alla chiusura del bilancio

Il conto del Gruppo è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 13 marzo 2009. 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 a pagina 128.

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 2008 è versata dal settore Immobili (CHF 69,0 mio) e dai Settori centrali (CHF 81,0 mio). La sovvenzione di CHF 81,0 mio corrisposta dai Settori centrali equivale agli interessi maturati sul capitale di terzi che Immobili versa ai Settori centrali in base alla struttura del capitale del bilancio di apertura. Per la determinazione dei tassi fa sempre fede la circolare dell'Amministrazione federale delle contribuzioni AFC relativa ai tassi d'interesse per il calcolo delle prestazioni quantificabili in denaro.

Informazione sui segmenti Conto economico FFS

Periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	2008	2007	2008	2007
Ricavo d'esercizio				
Ricavi da traffico ¹	2 670,4	2 471,6	1 044,2	1 062,6
Indennizzi	605,0	591,8	13,0	11,7
Ricavi locativi immobili	7,0	5,7	1,9	4,1
Ricavi complementari	750,0	713,3	150,5	146,6
Altri ricavi	18,7	34,5	4,0	3,7
Prestazioni proprie	191,9	152,5	56,0	64,5
Contributi federali per l'infrastruttura	0,0	0,0	0,0	0,0
Diminuzione del ricavo	-149,0	-123,2	-10,6	-24,4
Contributo Settori centrali	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale Ricavo d'esercizio	4 093,9	3 846,3	1 259,0	1 268,8
Spese d'esercizio				
Spese per il materiale	-345,2	-283,7	-143,6	-143,8
Spese per il personale	-1 478,3	-1 413,6	-516,6	-608,9
Altre spese d'esercizio ²	-1 449,0	-1 407,1	-506,1	-595,3
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	-465,0	-442,4	-73,8	-82,9
Contributo Settori centrali	-59,6	-50,0	-22,6	-17,9
Totale Spese d'esercizio	-3 797,2	-3 596,7	-1 262,7	-1 448,8
Risultato d'esercizio/EBIT	296,7	249,5	-3,7	-180,0
Ricavo finanziario	57,6	24,2	17,6	12,2
Oneri finanziari	-71,1	-77,0	-42,1	-21,1
Contributo Settori centrali	-0,3	-1,2	-0,1	-0,4
Utile al lordo delle imposte	282,8	195,5	-28,3	-189,3
Imposte	-2,0	-1,9	-1,6	-1,1
Pagamenti compensativi	0,0	0,0	0,0	0,0
Quote di minoranza	-4,0	-0,6	0,0	0,0
Utile del Gruppo	276,8	193,0	-29,9	-190,4
1 di cui utilizzo di infrastrutture	2,2	2,3	0,0	0,0
2 di cui tariffe di percorrenza	-550,9	-514,9	-214,7	-224,1

Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS		
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2007
762,9	723,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-771,6	-754,2	3 705,9	3 503,3	
47,2	65,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	665,2	668,7	
2,1	1,7	455,8	443,1	1,2	1,1	-126,5	-128,8	341,6	327,0	
638,6	591,7	242,6	216,2	417,6	412,8	-821,0	-780,4	1 378,2	1 300,3	
5,8	15,3	0,3	-1,5	8,1	8,3	-13,1	-8,4	23,8	51,8	
389,6	433,7	6,5	4,8	1,6	0,9	25,7	19,0	671,3	675,4	
1 360,2	1 284,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 360,2	1 284,4	
-0,2	0,0	0,0	-0,9	-8,0	0,3	8,8	11,3	-159,0	-136,9	
0,0	0,0	0,0	0,0	142,3	118,3	-142,3	-118,3	0,0	0,0	
3 206,2	3 115,2	705,2	661,6	562,9	541,7	-1 840,0	-1 759,7	7 987,2	7 673,9	
-188,3	-229,4	-4,0	-5,4	-0,5	-0,7	33,5	38,0	-648,1	-624,9	
-1 166,2	-1 169,5	-92,0	-91,2	-188,4	-193,4	86,2	83,6	-3 355,3	-3 392,9	
-1 198,5	-1 072,7	-191,9	-178,1	-349,3	-337,6	1 574,3	1 521,7	-2 120,6	-2 069,0	
-712,2	-706,2	-119,3	-110,6	-17,0	-19,0	0,0	0,0	-1 387,3	-1 361,1	
-53,6	-44,9	-6,5	-5,5	0,0	0,0	142,3	118,3	0,0	0,0	
-3 318,8	-3 222,7	-413,6	-390,7	-555,3	-550,6	1 836,4	1 761,7	-7 511,3	-7 447,9	
-112,6	-107,5	291,6	270,9	7,6	-9,0	-3,6	2,0	476,0	226,0	
15,5	9,6	1,5	1,1	265,1	234,5	-208,1	-184,1	149,1	97,5	
-21,8	-19,2	-90,4	-85,3	-255,6	-215,4	207,1	185,0	-274,0	-232,9	
-0,3	-1,1	0,0	-0,1	0,7	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
-119,2	-118,1	202,6	186,5	17,8	13,1	-4,6	2,9	351,1	90,6	
-0,1	0,7	1,8	-5,9	0,0	-0,5	0,0	0,0	-1,8	-8,6	
150,0	150,0	-201,1	-148,1	51,1	-1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
-0,3	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	-4,3	-1,6	
30,4	32,2	3,3	32,6	68,8	10,2	-4,6	2,9	345,0	80,4	
726,0	685,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-660,1	-627,1	68,1	60,7	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	660,1	627,1	-105,5	-111,9	

Informazione sui segmenti Bilancio del Gruppo FFS

Attivi.

Mio di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
Attivo circolante				
Liquidità	369,4	209,4	24,1	68,2
Titoli	0,0	0,0	0,0	0,0
Crediti da forniture e servizi	353,4	368,0	173,4	184,6
Altri crediti	113,0	274,4	49,9	67,1
Scorte di merci e lavori iniziati	153,4	137,6	54,7	69,1
Ratei e risconti attivi	385,4	377,3	46,6	43,8
Totale Attivo circolante	1 374,7	1 366,8	348,8	432,9
Attivo fisso				
Immobilizzazioni finanziarie	20,2	5,1	15,2	14,0
Immobilizzazioni materiali	5 252,5	5 133,0	765,6	825,6
Impianti in costruzione, Immobilizzazioni materiali	717,4	514,4	34,7	29,9
Immobilizzazioni immateriali	113,4	103,2	15,9	20,0
Totale Attivo fisso	6 103,5	5 755,8	831,4	889,5
Totale Attivi	7 478,2	7 122,5	1 180,2	1 322,4

Passivi.

Mio di CHF	Traffico viaggiatori		Traffico merci	
	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
Capitale di terzi				
Debiti finanziari a breve termine	36,1	6,4	80,0	194,0
Debiti da forniture e servizi	409,5	421,2	85,5	108,5
Altri debiti a breve termine	152,5	154,2	52,0	68,2
Ratei e risconti passivi	996,2	944,0	65,0	86,0
Accantonamenti a breve termine	73,1	87,0	103,3	126,3
Totale Capitale di terzi a breve termine	1 667,5	1 612,7	385,9	583,0
Debiti finanziari a lungo termine	92,5	93,8	0,0	0,0
Altri debiti a lungo termine	2 073,9	2 063,9	462,6	368,6
Accantonamenti a lungo termine	20,4	7,6	32,6	39,6
Totale Capitale di terzi a lungo termine	2 186,7	2 165,3	495,2	408,2
Totale Capitale di terzi	3 854,2	3 778,0	881,0	991,2
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	996,3	804,1	-396,1	-203,6
Utile del Gruppo	276,8	193,0	-29,9	-190,4
Capitale proprio escl. quote di minoranza	3 558,5	3 282,6	299,1	331,2
Quote di minoranza	65,5	62,0	0,0	0,0
Totale Capitale proprio	3 624,0	3 344,5	299,1	331,2
Totale Passivi	7 478,2	7 122,5	1 180,2	1 322,4

Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS	
31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
11,8	4,9	26,1	13,5	149,3	290,0	0,0	0,0	580,7	586,1
0,0	0,0	0,0	0,0	17,3	20,6	0,0	0,0	17,3	20,6
323,8	240,5	56,7	41,0	120,3	149,2	-266,6	-303,0	761,0	680,4
168,8	230,0	38,1	24,0	929,9	891,8	-1 112,0	-1 229,0	187,7	258,2
162,9	137,8	1,8	4,2	0,0	0,0	-4,4	-4,5	368,6	344,3
65,5	101,8	21,2	9,6	60,5	69,5	-81,5	-80,5	497,7	521,5
732,8	715,0	143,9	92,3	1 277,4	1 421,1	-1 464,5	-1 617,0	2 413,0	2 411,1
76,0	67,1	10,3	10,2	6 455,0	6 553,5	-5 467,6	-5 374,7	1 109,1	1 275,2
13 328,5	13 219,0	3 022,7	2 927,9	11,9	10,2	0,0	0,0	22 381,2	22 115,7
4 008,2	3 592,5	340,4	302,1	3,4	4,8	0,0	0,0	5 104,2	4 443,9
242,0	185,4	8,2	8,2	31,2	30,1	0,0	0,0	410,6	346,8
17 654,6	17 064,1	3 381,6	3 248,4	6 501,5	6 598,6	-5 467,6	-5 374,7	29 005,1	28 181,6
18 387,4	17 779,1	3 525,6	3 340,7	7 778,9	8 019,7	-6 932,1	-6 991,7	31 418,1	30 592,7

Infrastruttura		Immobili		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS	
31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
575,6	288,1	260,0	245,0	475,5	407,9	-903,2	-1 036,3	524,0	105,1
362,5	380,7	132,0	43,8	88,0	106,6	-245,7	-278,3	831,8	782,5
69,4	77,4	27,5	14,2	46,8	36,1	-211,7	-192,8	136,6	157,4
119,6	142,9	56,0	52,7	141,0	132,6	-107,4	-110,3	1 270,5	1 248,0
75,1	84,8	4,5	5,6	146,5	162,6	-5,1	-5,3	397,4	460,9
1 202,2	974,0	480,0	361,4	897,9	845,8	-1 473,2	-1 622,9	3 160,3	2 753,9
220,0	331,0	0,0	10,0	4 917,1	5 340,3	0,0	0,0	5 229,6	5 775,0
8 906,3	8 438,5	2 286,4	2 217,5	4 147,6	4 078,5	-4 554,9	-4 464,9	13 321,8	12 702,1
267,2	274,4	26,2	22,2	51,8	59,4	-4,0	-8,3	394,1	394,8
9 393,5	9 043,9	2 312,5	2 249,6	9 116,5	9 478,2	-4 558,9	-4 473,2	18 945,5	18 871,9
10 595,8	10 017,8	2 792,5	2 611,0	10 014,3	10 324,0	-6 032,0	-6 096,1	22 105,8	21 625,8
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	120,1	123,6	810,5	802,5	-4,4	0,0	2 069,1	2 069,1
653,1	620,9	109,6	73,5	-3 374,8	-3 377,0	-168,1	-175,4	-2 180,1	-2 257,4
30,4	32,2	3,3	32,6	68,8	10,2	-4,6	2,9	345,0	80,4
7 778,9	7 748,5	733,0	729,7	-2 235,5	-2 304,3	-900,1	-895,5	9 234,0	8 892,1
12,8	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	78,3	74,8
7 791,7	7 761,2	733,0	729,7	-2 235,5	-2 304,3	-900,1	-895,5	9 312,3	8 966,8
18 387,4	17 779,1	3 525,6	3 340,7	7 778,9	8 019,7	-6 932,1	-6 991,7	31 418,1	30 592,7

Elenco delle partecipazioni FFS

Società del Gruppo e società associate.

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2008	Partecipazione FFS in % 31.12.2007	Seg
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
elvetino AG, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V G
elvetino management SA, Zurigo	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway GmbH, Stoccarda	EUR	0,03	0,03	86,00	86,00	V P
RailAway SA, Lucerna	CHF	0,10	0,09	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
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V I
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
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
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
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	0,00	E P
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E P
Frigosuisse Immobilien AG in Liq., Basilea	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	50,00	20,00	40,00	0,00	E I
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
e-domizil AG, Zurigo	CHF	0,10	0,03	33,50	33,50	E P
RAlpin AG, Berna	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E G
Terzag Terminal Zürich AG, Zurigo	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
Lyrria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E P
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E I
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
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
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E G

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

Legenda:

V = completamente consolidata

E = registrata secondo metodo dell'equivalenza

Q = consolidamento proporzionale

Seg = segmento:

P = Traffico viaggiatori

G = Traffico merci

I = Infrastruttura

IM = Immobili

Z = Settori centrali

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Casella postale
CH-3001 Berna

Telefono +41 58 286 61 11
Telefax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

All'assemblea generale delle
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 13 marzo 2009

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del gruppo

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato l'annesso conto del gruppo della Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico del gruppo, bilancio del gruppo, conto del Gruppo per il flusso monetario, prospetto delle variazioni del capitale proprio del gruppo ed allegato al conto del gruppo / pagine da 100 a 128, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

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

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto del gruppo in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto del gruppo sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto del gruppo. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto del gruppo contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto del gruppo, allo scopo di definire le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto del gruppo, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione

 Membro della Camera fiduciaria

del conto del gruppo nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto del gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità alle Swiss GAAP FER ed è conforme alla legge svizzera.

Rapporto in base ad altre disposizioni legali

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

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo Standard svizzero di revisione 890 confermiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento di conto del gruppo concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto del gruppo.

Ernst & Young SA



Alessandro Miolo
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)



Manuel Trösch
Perito revisore abilitato

Conto economico FFS SA

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2008	2007
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	2709,5	2 480,8
Indennizzi	2	463,0	466,9
Ricavi locativi immobili		355,0	345,7
Ricavi complementari	3	1360,6	1 292,7
Altri ricavi		43,3	62,7
Prestazioni proprie		608,8	602,4
Contributi federali per l'infrastruttura	4	1360,2	1 284,4
Diminuzione del ricavo		-139,6	-100,5
Totale Ricavo d'esercizio		6 760,9	6 435,1
Spese d'esercizio			
Spese per il materiale		-507,2	-481,4
Spese per il personale	5	-2 660,1	-2 607,5
Altre spese d'esercizio	6	-1 921,2	-1 788,5
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali		-1 273,1	-1 410,2
Totale Spese d'esercizio		-6 361,6	-6 287,7
Risultato d'esercizio/EBIT		399,3	147,4
Ricavo finanziario		137,6	115,8
Oneri finanziari		-224,9	-210,8
Utile al lordo delle imposte		312,0	52,4
Imposte		2,1	-5,9
Utile d'esercizio	7	314,2	46,6

Bilancio FFS SA

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Attivo circolante			
Liquidità		413,9	399,4
Titoli		2,0	2,0
Crediti da forniture e servizi	8	657,4	573,1
Altri crediti		288,8	414,4
Scorte di merci e lavori iniziati		311,8	275,8
Ratei e risconti attivi		440,9	478,2
Totale Attivo circolante		2 114,8	2 142,9
Attivo fisso			
Immobilizzazioni finanziarie	9	2 550,1	2 704,6
Immobilizzazioni materiali		20 639,8	20 293,6
Impianti in costruzione Immobilizzazioni materiali		4 865,9	4 230,1
Immobilizzazioni immateriali		388,3	320,0
Totale Attivo fisso		28 444,1	27 548,3
Totale Attivi		30 558,9	29 691,2

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve termine		402,3	74,3
Debiti da forniture e servizi	10	757,0	714,2
Altri debiti a breve termine		119,5	116,1
Ratei e risconti passivi		1 216,2	1 147,4
Accantonamenti a breve termine	11	271,0	323,5
Totale Capitale di terzi a breve termine		2 766,0	2 375,6
Debiti finanziari a lungo termine	12	4 917,1	5 350,3
Altri debiti a lungo termine	13	13 102,7	12 503,6
Accantonamenti a lungo termine	11	711,9	714,8
Totale Capitale di terzi a lungo termine		18 731,8	18 568,7
Totale Capitale di terzi		21 497,8	20 944,2
Capitale proprio			
Capitale azionario		9 000,0	9 000,0
Riserve legali			
Riserve legali generali		2 000,0	2 000,0
Riserva Lferr 64		630,6	615,2
Perdita di bilancio	14		
Perdita portata a nuovo		-2 883,6	-2 914,8
Utile d'esercizio		314,2	46,6
Totale Capitale proprio		9 061,1	8 746,9
Totale Passivi		30 558,9	29 691,2

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

Veicoli inseriti a titolo di garanzia per i contratti di locazione e acquisto Eurofima

In seguito a una nuova valutazione di tutti i contratti di locazione e acquisto Eurofima, i veicoli integrati in tali contratti non vengono più iscritti come veicoli in leasing bensì come veicoli e vengono indicati anche negli impegni eventuali. I debiti finanziari a lungo termine collegati a queste operazioni sono stati riclassificati da impegni di leasing in debiti bancari.

Rifinanziamento del passante di Zurigo (DML)

Il 5 settembre 2008 è stato definito il finanziamento del passante di Zurigo (DML) con la stipula di un accordo tra la Confederazione, i Cantoni interessati e le FFS. Tale accordo ha comportato la riorganizzazione dei pagamenti già ricevuti e contabilizzati negli anni precedenti. Per le FFS questo non ha impatto sul risultato, ma comporta spostamenti all'interno del conto economico e attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità. La voce *Partecipazione alle spese, contributi* facente parte dei Ricavi complementari (nota 4) diminuisce di CHF 60,9 mio. La voce *Ammortamento per l'infrastruttura* nei Contributi federali (nota 4) aumenta di CHF 29,1 mio, mentre gli ammortamenti su disinvestimenti diminuiscono di CHF 31,8 mio. La reversibilità dei contributi ricevuti da terzi ha comportato la formazione di prestiti dei Cantoni per i progetti del fondo per l'infrastruttura pari a CHF 79,0 mio.

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 2008 ammonta a CHF 3,0 mia (esercizio precedente: CHF 1,1 mia). Il grado di copertura è del 79,2 per cento (esercizio precedente: 92,4 per cento).

0.4 Partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità di trasporto della regione di Zurigo (ZVV)

I contributi federali per l'infrastruttura comprendono pagamenti alle FFS relativi alla partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità di trasporto della regione di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 39,0 mio (esercizio precedente: CHF 38,0 mio). Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico viaggiatori regionale ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

0.5 Risanamento nel settore energetico

Per il risanamento del settore Energia la CSFB aveva individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Nel frattempo tale accantonamento si è ridotto a CHF 574,1 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 20,0 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 2008, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito in misura modesta e i costi di CHF 1,4 mio sono stati addebitati all'accantonamento. Sulla base di nuove stime è stato inoltre possibile sciogliere CHF 1,0 mio; l'accantonamento ammonta quindi ancora a CHF 69,6 mio.

0.7 Imposte

In base all'art. 21 della legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), la FFS SA è esonerata dalle imposte anche sul piano cantonale. Ai sensi della sentenza del Tribunale federale del dicembre 2003, la FFS SA è soggetto tenuto a pagare, nei Cantoni e nei Comuni, le imposte sugli immobili non necessari per l'esercizio.

Informazioni dettagliate su bilancio e conto economico.

1 Ricavi da traffico

Mio di CHF	2008	2007
Traffico viaggiatori	2 319,8	2 104,0
Prestazioni d'esercizio	130,6	133,0
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	259,1	243,8
Ricavi da traffico	2 709,5	2 480,8

2 Indennizzi

Mio di CHF	2008	2007
Indennizzi traffico viaggiatori regionale		
Confederazione	189,3	246,5
Cantoni	226,3	155,0
Contributi di terzi	0,1	0,1
Totale Indennizzi traffico viaggiatori regionale	415,7	401,7
Sovvenzioni a FFS Infrastruttura per prezzi di tracce d'orario nel traffico merci		
per traffico combinato	47,2	46,8
per altro traffico merci	0,0	18,4
Totale Sovvenzioni per prezzi tracce d'orario	47,2	65,2
Indennizzi	463,0	466,9

3 Ricavi complementari

Mio di CHF	2008	2007
Servizi	468,9	475,1
Lavori di assistenza e manutenzione	62,1	75,9
Ricavi da noleggi	84,5	87,3
Vendita di energia	186,9	86,5
Cambio valuta	42,4	41,4
Provvigioni, commissioni	89,0	86,9
Vendita stampati e materiali	59,5	53,2
Partecipazione alle spese, contributi	173,1	234,2
Utile da vendita di attivo fisso	145,3	100,8
Altri ricavi complementari	48,9	51,5
Ricavi complementari	1 360,6	1 292,7

4 Contributi federali per l'infrastruttura

Mio di CHF	2008	2007
Ammortamento per l'infrastruttura	910,2	838,9
Contributo per l'esercizio dell'infrastruttura	450,0	445,5
Contributi federali per l'infrastruttura	1 360,2	1 284,4

5 Spese per il personale

Mio di CHF	2008	2007
Salari	2 165,0	2 134,1
Assicurazioni sociali	368,7	355,0
Spese per il personale NOA (Nuovo Orientamento e Attività professionale)	3,7	11,4
Altre spese per il personale	122,8	107,0
Spese per il personale	2 660,1	2 607,5

6 Altre spese d'esercizio

Mio di CHF	2008	2007
Noleggio di impianti	41,9	40,3
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	516,1	445,0
Veicoli	99,7	104,3
Assicurazioni cose e beni patrimoniali, tributi e tasse	64,3	57,5
Energia e smaltimento	305,0	192,8
Amministrazione e informatica	318,4	300,2
Pubblicità	57,3	52,0
Perdita da vendita di attivo fisso	2,5	4,1
Altre spese d'esercizio	291,2	368,2
Prestazioni d'esercizio di terzi	161,2	160,0
Indennizzi riduzione imposta precedente/Contributi federali	63,7	64,2
Altre spese d'esercizio	1 921,2	1 788,5

7 Utile d'esercizio

Mio di CHF	2008	2007
Utile/Perdita d'esercizio da settori che danno diritto all'indennità ai sensi dell'art. 64 Lferr		
Infrastruttura	-10,2	-15,4
Traffico viaggiatori regionale (TRV)	20,1	30,8
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	304,3	31,1
Utile d'esercizio	314,2	46,6

8 Crediti da forniture e servizi

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Crediti da forniture e servizi		
verso terzi	612,4	523,5
verso società del Gruppo	74,9	81,6
verso società associate	9,2	2,5
Rettifiche di valore	-39,3	-34,5
Crediti da forniture e servizi	657,4	573,1

9 Immobilizzazioni finanziarie

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Titoli dell'attivo fisso	363,1	572,6
Partecipazioni ¹	696,5	696,2
Crediti a lungo termine verso terzi	595,0	583,8
Crediti a lungo termine verso società del Gruppo	878,8	833,7
Crediti a lungo termine verso società associate	16,6	18,3
Immobilizzazioni finanziarie	2 550,1	2 704,6

¹ Le partecipazioni detenute dalla FFS SA figurano nell'elenco delle partecipazioni alla nota 15.5.

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 dicembre 2009 (cfr. nota 15.1).

10 Debiti da forniture e servizi

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti da forniture e servizi		
verso terzi	716,6	676,9
verso società del Gruppo	40,2	32,8
verso società associate	0,3	4,5
Debiti da forniture e servizi	757,0	714,2

11 Accantonamenti**Accantonamenti per scadenza**

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Accantonamenti a breve termine	271,0	323,5
Accantonamenti a lungo termine	711,9	714,8
Accantonamenti	982,9	1 038,4

Accantonamenti per scopo d'impiego

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Contaminazione dell'ambiente	69,6	72,0
Risanamento nel settore energetico	574,1	594,1
Vacanze/straordinari	90,0	90,8
Ristrutturazione	39,8	9,5
Altri accantonamenti	209,4	272,0
Accantonamenti	982,9	1 038,4

12 Debiti finanziari a lungo termine

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti bancari	1 809,6	1 412,3
Impegni di leasing	1 734,3	2 574,7
Debiti ipotecari	0,0	10,0
Cassa del personale	1 373,2	1 353,3
Debiti finanziari a lungo termine	4 917,1	5 350,3

I prestiti Eurofima pari a CHF 525,0 mio, che in passato venivano iscritti a bilancio come impegni di leasing e a fronte dei quali i veicoli sono integrati a titolo di garanzia nei contratti di locazione e acquisto Eurofima, sono stati riclassificati nei debiti bancari con effetto retroattivo al 31 dicembre 2007. Si rimanda alla nota 0.2.

13 Altri debiti a lungo termine

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti verso terzi	411,3	154,2
Debiti verso l'azionista Confederazione	8 666,4	8 324,4
Impegni verso istituti di previdenza	1 200,0	1 200,0
Passivi degli istituti di previdenza ¹	2 825,0	2 825,0
Altri debiti a lungo termine	13 102,7	12 503,6

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. 2008	31. 12. 2007
Prestiti a interessi variabili infrastruttura	2 482,9	2 368,1
Prestiti a interessi variabili per Fondo grandi progetti ferroviari	6 113,5	5 956,3
Prestiti a interessi fissi	70,0	0,0
Totale	8 666,4	8 324,4

Indebitamento netto

Mio di CHF	Note	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Debiti finanziari a breve termine		402,3	74,3
Debiti finanziari a lungo termine	12	4 917,1	5 350,3
Altri debiti a lungo termine	13	13 102,7	12 503,6
meno Ratei e risconti a lungo termine		-124,3	-132,2
meno Passivi degli istituti di previdenza		-2 825,0	-2 825,0
Totale debiti finanziari		15 472,8	14 970,9
./. Liquidità e titoli		-779,1	-974,0
Indebitamento netto		14 693,7	13 996,9
Variazioni rispetto all'esercizio precedente		696,8	1 983,0

14 Perdita di bilancio

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Perdita portata a nuovo		
a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	-2 883,6	-2 914,8
Totale Perdita portata a nuovo	-2 883,6	-2 914,8
Utile d'esercizio		
a destinazione vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	9,8	15,4
a destinazione non vincolata ai sensi dell'art. 64 Lferr	304,3	31,1
Totale Utile d'esercizio	314,2	46,6
Totale Perdita di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr	-2 569,4	-2 868,2

15 Indicazioni prescritte dalla legge**15.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi / attivi gravati**

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Impianti in leasing	1 019,4	1 161,8
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e acquisto Eurofima	634,7	403,2
Fideiussioni e garanzie	316,1	308,9
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Obblighi fissi di finanziamento e d'accettazione	60,0	0,0
Altri	35,5	11,5
Totale	2 342,9	2 162,8

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. 2008	31. 12. 2007
Scadenza entro un anno	7,8	9,9
Scadenza entro 1-2 anni	5,8	6,3
Scadenza entro 2-3 anni	3,1	3,3
Scadenza entro 3-4 anni	0,8	0,7
Scadenza oltre 4 anni	0,1	0,0
Totale	17,7	20,2

15.4 Informazioni sull'elaborazione di una valutazione dei rischi

Al fine di garantire la conformità del bilancio d'esercizio alle norme contabili e la correttezza dei rendiconti sono stati introdotti efficaci sistemi interni di controllo e gestione che vengono periodicamente sottoposti all'esame della revisione interna. Con le procedure di iscrizione in bilancio e valutazione la FFS SA effettua stime e supposizioni in merito al futuro.

Due volte all'anno la Direzione aziendale ha redatto un Corporate Risk Report all'attenzione del Consiglio d'amministrazione contenente informazioni aggiornate sull'esposizione al rischio della FFS SA. Sono stati definiti ed implementati provvedimenti idonei al controllo di tutti i rischi rilevanti per l'attività del Gruppo. I relativi rapporti sono stati approvati dal Consiglio d'amministrazione rispettivamente in data 28 aprile 2008 e 16 dicembre 2008.

Per ulteriori informazioni sulla valutazione dei rischi si rimanda all'allegato al conto del Gruppo.

15.5 Partecipazioni importanti

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2008	Partecipazione FFS in % 31.12.2007
Traffico viaggiatori e turismo					
elvetino SA, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
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
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	0,00
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brigovìa	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
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 Ruppertswil-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
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	50,00	20,00	40,00	0,00
Immobili e parcheggi					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Frigosuisse Immobilien in Liq. 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
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zurigo	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
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 CdA sull'impiego dell'utile di bilancio.

Il Consiglio d'amministrazione chiede all'Assemblea generale di impiegare la perdita di bilancio al 31 dicembre 2008 come segue:

Mio di CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Utile d'esercizio	314,2	46,6
Perdita portata a nuovo esercizio precedente	-2 883,6	-2 914,8
Perdita di bilancio prima dell'assegnazione ai sensi dell'art. 64 Lferr	-2 569,4	-2 868,2
verso o da riserve ai sensi dell'art. 64 Lferr		
- Traffico viaggiatori	-20,1	-30,8
- Infrastruttura	10,2	15,4
Perdita di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	-2 579,3	-2 883,6
Riporto a nuovo	-2 579,3	-2 883,6

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Casella postale
CH-3001 Berna

Telefono +41 58 286 61 11
Telefax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

All'assemblea generale delle
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna

Berna, 13 marzo 2009

Rapporto dell'Ufficio di revisione

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato l'annesso conto annuale delle Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico, bilancio ed allegato / pagine da 132 a 141 per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alla legge e allo statuto. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio d'amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto annuale, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale, allo scopo di definire le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

 Membro della Camera fiduciaria

Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Rapporto in base ad altre disposizioni legali

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

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo Standard svizzero di revisione 890 confermiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento del conto annuale concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale.

Conformemente all'art. 72 della Legge federale sulle ferrovie (Lferr), constatiamo che l'Ufficio federale dei trasporti con il suo rapporto del 5 marzo 2009 ha approvato i conti senza riserve.

Ernst & Young SA



Alessandro Miolo
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)



Manuel Trösch
Perito revisore abilitato



Misto

Gruppo di prodotti provenienti da foreste gestite in modo corretto e da altre origini controllate

Cert no. SQS-COC-023903
www.fsc.org

© 1996 Forest Stewardship Council

Il rapporto di gestione 2008 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, Comunicazione, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berna 65
Direzione del progetto: Brigitte Lütscher, responsabile Public Relations FFS, Berna
Testi e redazione: Danni Härry, responsabile Servizio stampa delle FFS, Berna
Heini Lüthy Kommunikation, Zurigo
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: Stämpfli Pubblicazioni SA, Berna
Stampa: Stämpfli Pubblicazioni SA, Berna
Carta: Munken Polar

ISSN 1424-597

FFS SA
Comunicazione
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Berna 65
Telefono 051 220 41 11
www.ffi.ch
press@ffi.ch