



FFS  
Rapporto di gestione.

2014

# Sommario.

P01 **Rapporto di gestione**

P03 Rapporto sulla situazione del Gruppo

P13 Corporate Governance

P29 **Rapporto finanziario**

Copertina: l'aspirante impiegata in logistica Sofie Züblin durante un impiego al servizio di manovra FFS Cargo.  
Dal numero speciale di «In viaggio» allegato al Rapporto di gestione 2014.

# Rapporto sulla situazione del Gruppo 2014.

## Notevoli progressi nel 2014 – adesso bisogna plasmare la mobilità del futuro.

Nel 2014 le FFS hanno trasportato più passeggeri e merci e portato avanti importanti progetti. La puntualità è leggermente aumentata, come anche la soddisfazione dei clienti. L'utile del Gruppo è stato incrementato, soprattutto grazie alla gestione efficace e alla vendita di immobili, ma anche per effetto dei ricavi realizzati nel traffico merci e viaggiatori. D'altro canto, le FFS hanno consumato maggiori risorse proprie per la manutenzione della rete ferroviaria, non interamente coperte con i mezzi erogati dalla Confederazione. FFS Cargo ha nuovamente contribuito al buon risultato consolidato. L'indebitamento delle FFS è cresciuto ancora. Il grado di copertura dei debiti è migliorato. La situazione finanziaria è impegnativa e i risultati futuri rimangono sotto pressione a causa della forza del franco e dei crescenti costi di manutenzione. Inoltre rappresentano una sfida la manutenzione, il potenziamento e l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, portati avanti senza ridurre in alcun modo l'offerta e mantenendo un'elevata puntualità. Alla luce del contesto economico sempre più difficile, le FFS intendono accrescere ulteriormente la propria efficienza e impegnarsi per evitare aumenti di prezzo dei trasporti pubblici nel corso dell'anno.

## Parte 1: le FFS nel 2014.

Ciò che vale per le FFS come azienda vale anche per la clientela, che nel 2014 ha compiuto progressi insieme a noi. La soddisfazione dei clienti nel traffico viaggiatori è infatti leggermente aumentata. Sono migliorate anche le valutazioni riguardo a pulizia, offerta di posti, rapporto prezzo/prestazione e informazioni alla clientela in caso di perturbazione. Il progresso principale si è avuto nella percezione del rapporto prezzo/prestazione (+1,8), che con 60,8 punti è tuttavia relativamente bassa se si considera che il personale allo sportello è valutato per esempio con circa 82 punti. Anche la clientela del traffico merci e nelle stazioni è più soddisfatta rispetto all'esercizio precedente. Questi risultati costituiscono per noi uno stimolo a proseguire coerentemente nel cammino verso un orientamento ancora maggiore al cliente. Siamo consapevoli di dover ancora crescere in alcuni settori, per esempio nelle informazioni alla clientela in caso di perturbazione.

Sicurezza e puntualità si attestano a un livello elevato. Nel traffico ferroviario non si sono infatti verificati incidenti di rilievo per tutto il 2014. Il numero di eventi è in diminuzione da diversi anni, malgrado uno sfruttamento sempre maggiore della rete ferroviaria. Il 2014 è stato il nostro anno migliore in assoluto in termini di sicurezza dell'esercizio (Safety). Ciò non deve tuttavia

### Le FFS sono le ferrovie più puntuali d'Europa.

farci abbassare la guardia sul fronte della consapevolezza della sicurezza e delle misure introdotte per il management della qualità e della sicurezza, in quanto il numero così basso di incidenti ferroviari è frutto sì dei nostri instancabili sforzi ma anche di fortuna e casualità. La collisione laterale verificatasi a febbraio 2015 a Rafz mostra che la sicurezza deve essere conquistata daccapo ogni giorno. La sicurezza è e rimane dunque un obiettivo centrale del Gruppo.

Le FFS sono le ferrovie più puntuali d'Europa. Così è stato anche nel 2014, anno in cui siamo riusciti a mantenere i valori della puntualità a un livello elevato nonostante il maggior numero di lavori di manutenzione e potenziamento sulla rete. Anche nel traffico merci la puntualità diventa sempre più importante alla luce dei ritmi serrati delle catene logistiche della fornitura. Per

noi è chiaro che dobbiamo migliorare ancora nella puntualità sia nel traffico viaggiatori sia nel traffico merci. Si tratta però di un compito impegnativo, se si considera che gli interventi di manutenzione e potenziamento procedono parallelamente a un crescente sfruttamento della rete.

### Aumento dei passeggeri.

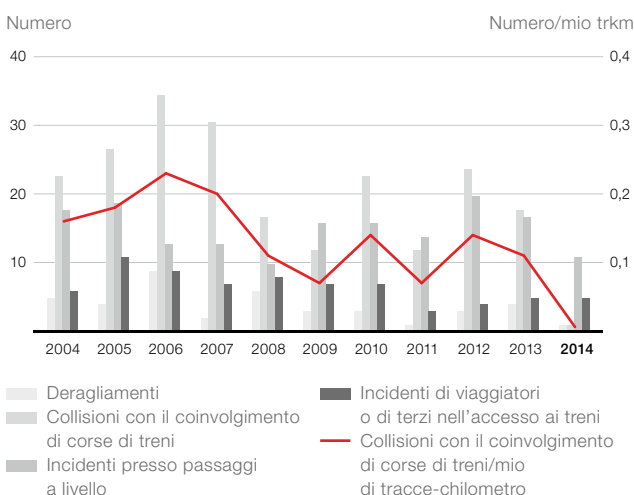
Il numero di viaggiatori-chilometro percorsi è nuovamente cresciuto come negli anni precedenti. Ogni giorno abbiamo portato a destinazione in media 1,18 milioni di viaggiatori, ovvero il 3,7 per cento in più rispetto all'esercizio precedente e mai così tanti prima d'ora<sup>1</sup>. Nel grado di sfruttamento dei treni si va probabilmente delineando un'inversione di tendenza. A differenza dei precedenti esercizi, la domanda non è più cresciuta in maggior misura nelle ore di punta: la crescita del traffico si è distribuita in modo omogeneo tra le ore di punta e quelle di traffico ridotto. I nostri clienti trovano un posto a sedere sulla maggior parte dei treni del traffico a lunga percorrenza, anche negli orari di punta. Alcuni treni del traffico a lunga percorrenza tra Zurigo e Berna, e tra Basilea e Zurigo evidenziano un forte grado di sfruttamento. Nell'ottica di un migliore utilizzo del sistema ferroviario, continueremo comunque a lavorare per distribuire meglio lo sfruttamento dei nostri treni nell'arco della giornata (si veda «Prospettive»).

Circa un terzo della popolazione svizzera è parte della clientela fedele delle FFS. 2,34 milioni di clienti viaggiano con un abbonamento metà-prezzo; circa 453 000 possiedono un abbonamento generale. Il numero di abbonamenti generali è nuovamente cresciuto (+2,5 per cento) e anche gli abbonamenti metà-prezzo sono lievemente aumentati dello 0,4 per cento.

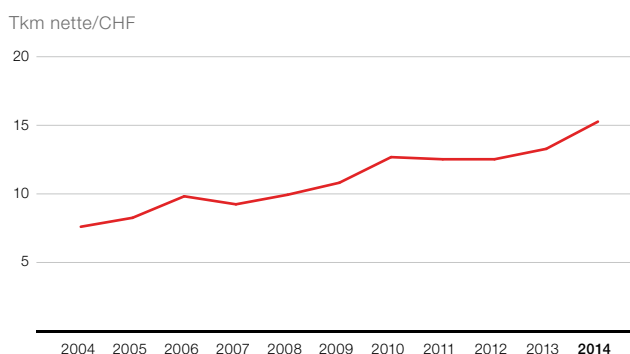
Il risultato del Traffico viaggiatori è migliorato rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a CHF 104 mio (2013: CHF 96 mio); questo grazie agli elevati ricavi generati dal traffico viaggiatori nel Traffico regionale e alla soppressione dei contributi di risanamento alla Cassa pensioni FFS. Nel Traffico a lunga percorrenza l'utile è calato a CHF 71 mio (2013: CHF 93 mio), fra l'altro a causa dei ricavi d'esercizio stagnanti, delle maggiori spese per i veicoli e degli ammortamenti più elevati.

<sup>1</sup> I nuovi metodi di rilevamento e stima permettono di considerare meglio le corse più brevi e quindi di aumentare il valore del volume del traffico viaggiatori. Il dato 2013 è stato modificato con effetto retroattivo e ammonta a 1,14 milioni.

### Sicurezza nel traffico ferroviario.



### Produttività FFS Cargo.



Tonnellate-chilometro nette per franco di spese d'esercizio.

### Persiste il dinamismo nelle stazioni.

FFS Immobili ha approfittato dell'incessante attrattiva delle posizioni centrali. Così, per esempio, tutti gli uffici e le superfici adibite a servizi nell'Europaallee a Zurigo risultano affittati già cinque anni prima del completamento dell'ultima tappa dei lavori. Un importante conduttore è il gruppo tecnologico Google, che fino al 2020 occuperà una superficie di circa 50 000 metri quadrati, creando nuovi posti di lavoro. Il fatto che un gruppo pionieristico internazionale quale Google voglia espandersi in

Tale incremento è in primo luogo il risultato della vendita di immobili (p. es. della sede centrale delle FFS a Berna Wankdorf), ma è anche merito dei maggiori ricavi locativi e di una gestione coerente dei costi. L'utile di FFS Immobili riconfluisce nel sistema ferroviario. Le risorse vengono impiegate per la stabilizzazione della Cassa pensioni FFS e per i pagamenti annuali a FFS Infrastruttura pari a CHF 150 mio. Nel lungo periodo le FFS costruiranno tra 3000 e 4000 nuove abitazioni, di cui circa un terzo rappresentato da alloggi a prezzi moderati.

### SBB Cargo International ha realizzato per la prima volta degli utili.

### FFS Cargo aumenta la prestazione di trasporto.

In un mercato come quello del traffico merci sempre molto competitivo, FFS Cargo è riuscita ad aumentare sensibilmente la prestazione di trasporto con la clientela esistente e grazie all'acquisizione di nuovi utenti del traffico (+17,6 percento rispetto al 2013). Di tale dinamismo ha approfittato soprattutto SBB Cargo International, che ha ulteriormente consolidato la propria posizione sul mercato.

Svizzera è un riconoscimento dell'eccellente infrastruttura offerta dal nostro Paese. Questa attrattiva va mantenuta ad alti livelli. Nelle stazioni più grandi offriamo ai clienti Internet gratuito e buone possibilità per gli acquisti. Anche la sostenibilità ha un ruolo prioritario: dopo il successo del progetto pilota nella stazione di Berna, nel 2014 le cinque maggiori stazioni della Svizzera sono state dotate di punti di riciclaggio. Il risultato di Immobili è salito a CHF 395 mio (2013: CHF 254 mio).

FFS Cargo si riconferma in attivo con un risultato di CHF 33 mio (2013: CHF 15 mio). A ciò ha contribuito SBB Cargo International, che nel 2014 ha realizzato per la prima volta degli utili con CHF 1 mio. In futuro sarà tuttavia difficile mantenere questi risultati. Oltre all'indebolimento della congiuntura europea e ai prezzi del diesel bassi, l'apprezzamento del franco costituisce un ulteriore elemento che graverà fortemente sulla

clientela del traffico merci e su FFS Cargo a causa della sua vasta struttura di costi espressi prevalentemente in franchi.

### La rete ferroviaria è intensamente sfruttata.

Il traffico sulla rete ferroviaria svizzera si fa sempre più intenso. Dal 2013 possiamo rilevare lo stato delle rotaie in modo molto più preciso grazie a innovativi metodi di misurazione. Un numero più elevato di treni più pesanti e in grado di accelerare e di frenare più velocemente sottopone la rete a sollecitazioni senza precedenti. Nell'interesse della sicurezza e della puntualità dei clienti, già nel 2013 abbiamo adottato ulteriori misure di manutenzione, portandole avanti anche nel 2014. Per sostenere i relativi costi supplementari di massimo CHF 150 mio all'anno, abbiamo concordato con la Confederazione una soluzione di finanziamento in base alla quale le FFS si faranno carico dei costi supplementari insorti nel 2014 e 2015 attraverso risparmi sui costi e riduzioni dell'utile. Per il 2016, in aggiunta alle misure delle FFS, dovrà essere sottoposta al Consiglio federale e al Parlamento una proposta di aumento del limite di spesa per la Convenzione sulle prestazioni 2013-2016.

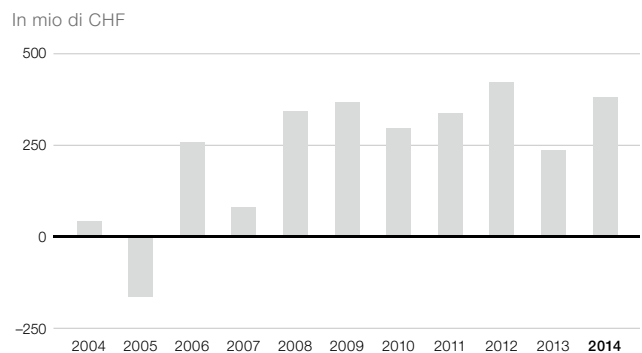
Il risultato annuale negativo di FFS Infrastruttura (CHF -66 mio) rispecchia gli effetti finanziari della manutenzione supplementare necessaria. Nell'interesse della sicurezza e della puntualità dei clienti, anche nel 2014 le FFS hanno subito avviato dei lavori di manutenzione urgenti, spendendo a tale scopo ulteriori CHF 95 mio. Rispetto al risultato del precedente esercizio (2013: CHF -72 mio) è però evidente che le misure introdotte per la riduzione dei costi e l'aumento dell'efficienza stanno già dando i loro frutti.

Nonostante i lavori di manutenzione, il fabbisogno di recupero nel mantenimento degli impianti ferroviari delle FFS è salito nel 2014 a CHF 2,5 mia (2013: CHF 2,3 mia). La crescita del volume del traffico, l'aumento del volume di impianti, la necessità di un'ulteriore stabilizzazione dello stato della rete nonché il rispetto delle direttive legislative richiederanno in futuro molte più risorse finanziarie per l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente. Soltanto con un maggior onere di manutenzione sarà possibile assicurare in maniera durevole la qualità della rete ferroviaria ed evitare un ulteriore incremento del fabbisogno di recupero.

### Soddisfazione e motivazione del personale in aumento.

Il sondaggio tra il personale 2014 mostra un risultato positivo. La soddisfazione del personale è aumentata sensibilmente e

### Risultato consolidato.



non è mai stata così elevata. Ma c'è ancora spazio per migliorare. Sono stati compiuti progressi anche nella motivazione del personale FFS. Ed è cresciuta anche la fiducia nella Direzione del Gruppo e nelle direzioni delle Divisioni, sebbene i valori non siano ancora soddisfacenti. Con la nuova sede centrale a Berna Wankdorf e i nuovi edifici amministrativi nel Westlink di Zurigo Altstetten, nell'Aarepark di Olten e fra qualche anno a Renens, non solo offriamo un moderno ambiente di lavoro ma soprattutto collaboriamo in modo più efficiente e trasversale. Con il progetto «Collegare i collaboratori alla rete» stiamo inoltre colmando il «divario digitale». Entro la fine del 2015 il personale di tutte le categorie professionali riceverà un mini-tablet o uno smartphone disponendo così di un filo diretto con le FFS. Ciò semplificherà la quotidianità lavorativa e lo scambio reciproco.

### Telefonia mobile, distribuzione, materiale rotabile: raggiunte tappe importanti.

I clienti devono sentirsi compresi da noi ed essere felici della nostra attenzione. Nel 2014 abbiamo concretizzato questa ambizione con misure tangibili. Insieme ai provider di servizi di comunicazione, tutte le 1081 carrozze del traffico a lunga percorrenza sono state dotate di amplificatori di segnale e lungo le tratte l'infrastruttura è stata potenziata con antenne di telefonia mobile di ultima generazione (LTE). Anche per il traffico regionale si è trovata una soluzione di finanziamento con i provider e i committenti. L'equipaggiamento della flotta del traffico regionale comincerà nell'anno in corso e si concluderà nel 2020. Secondo uno studio della principale rivista europea specializzata in telecomunicazioni «Connect», le FFS nel confronto con Germania e Austria occupano il primo posto indiscusso. Nel con-

tempo abbiamo proseguito con la predisposizione del servizio di Internet gratuito nelle stazioni.

Particolare attenzione è stata prestata all'offerta e alla distribuzione. L'offerta di biglietti risparmio è stata ampliata ed è stato lanciato un AG per la sera. Quale primo passo verso un accesso più semplice ai trasporti pubblici, abbiamo sviluppato insieme al settore lo SwissPass, un biglietto elettronico per treni, autobus e battelli in tutta la Svizzera. Anche con i servizi digitali puntiamo a un sistema di trasporti pubblici più vicino alla clientela. Abbiamo, ad esempio, migliorato notevolmente le informazioni alla clientela: i posti a sedere possono essere prenotati online e nuovi tabelloni d'informazione a LED saranno introdotti in 17 stazioni. Nella stazione centrale di Zurigo la app «La mia stazione», molto precisa grazie al collegamento Bluetooth, aiuta a raggiungere la giusta coincidenza o il negozio che si sta cercando. La crescente digitalizzazione viene sfruttata anche internamente. Con il già citato progetto «Collegare i collaboratori alla rete» semplifichiamo i processi, aumentiamo l'efficienza e liberiamo risorse per un maggiore orientamento alla clientela.

Nel 2014 abbiamo concluso importanti progetti. La prima tappa del passante di Zurigo ha significato per il principale agglomerato della Svizzera un'allettante stazione sotterranea e

---

## La situazione finanziaria rimane tesa.

---

un notevole ampliamento dei collegamenti della rete celere regionale. In autunno abbiamo inaugurato Genève-Cornavin, a parere di molti la stazione più bella della Svizzera.

Siamo riusciti a rimettere in carreggiata i grandi progetti relativi al materiale rotabile. Per i nuovi treni bipiano del collegamento est-ovest abbiamo ricevuto da Bombardier un piano di fornitura vincolante. Un traguardo importante è stato l'ordine di 29 nuovi treni «Giruno» per il traffico nord-sud presso Stadler Rail. Il Tribunale amministrativo federale non aveva attribuito un effetto sospensivo al ricorso di un concorrente, e si è potuto firmare il contratto nell'autunno 2014.

## Buon risultato soprattutto grazie alle vendite immobiliari; la situazione finanziaria rimane tesa.

Il risultato consolidato delle FFS è cresciuto di CHF 135 mio raggiungendo CHF 373 mio (2013: CHF 238 mio), grazie principalmente alla gestione efficace e alla vendita di immobili. Al risultato positivo hanno inoltre contribuito i ricavi più elevati nel traffico merci e viaggiatori. Hanno invece inciso negativamente i CHF 95 mio che abbiamo speso nel 2014 per la manutenzione supplementare dell'infrastruttura ferroviaria nell'interesse della sicurezza e della puntualità. La situazione finanziaria rimane tesa alla luce dei crescenti costi di manutenzione. Il free cash flow dopo il finanziamento dei poteri pubblici si è attestato a CHF -205 mio (2013: CHF -653 mio). La causa va ricercata nel disavanzo di Infrastruttura e negli investimenti non finanziati dall'attività operativa. L'indebitamento soggetto a interessi è così salito a CHF 7720 mio (2013: CHF 7507 mio). Il grado di copertura dei debiti (indebitamento netto soggetto a interessi/EBIT) è sceso a 15 (2013: 19), ma resta a un livello elevato. Il grado di copertura dei costi nel traffico regionale (percentuale rappresentata dai ricavi da traffico rispetto ai costi complessivi) è salito dal 58 al 60 per cento.

Nel 2014 i poteri pubblici hanno richiesto prestazioni per l'ammontare complessivo di CHF 3208 mio (2013: CHF 3263 mio). A confronto con l'esercizio precedente, le prestazioni per l'infrastruttura sono salite di CHF 80 mio a CHF 1637 mio, principalmente a causa degli ammortamenti più elevati. Il traffico regionale ha assorbito CHF 587 mio (2013: CHF 591 mio), mentre il traffico merci CHF 25 mio (2013: CHF 24 mio).

## Parte 2: prospettive.

Anche in futuro dovremo diventare più efficienti come azienda. La situazione finanziaria per ciò che concerne utile, indebitamento e livello degli investimenti rimarrà tesa. In vista delle sfide future, è importante realizzare buoni risultati come quello del 2014. Questi ci consentiranno di continuare a investire nell'efficienza del sistema ferroviario e nelle innovazioni per la nostra clientela, per esempio in nuovo materiale rotabile per gli assi nord-sud ed est-ovest e in nuovi collegamenti e servizi. Il proprietario non si aspetta un dividendo dalle FFS – la Svizzera riceve un contributo alla qualità della vita e alla competitività.

### La forza del franco richiede delle misure.

Tuttavia ridurre i costi senza che i clienti abbiano a risentirne rimane un compito permanente delle FFS che risulterà ancora più impegnativo, in quanto le circostanze economiche sono notevolmente peggiorate. La congiuntura in Europa non vuole

—  
 Anche in tempi difficili  
 per l'economia vogliamo  
 rimanere un datore di lavoro  
 attraente e affidabile.  
 —

decollare. Il rafforzamento del franco iniziato a metà gennaio pregiudica la competitività dell'economia svizzera, come anche delle ferrovie svizzere nel traffico transfrontaliero. Una cosa è certa: questi sviluppi avranno ricadute sulle FFS e sulla loro clientela.

Per le FFS dobbiamo prevedere ripercussioni che nei prossimi anni potrebbero arrivare a incidere sul risultato per centinaia di milioni. Al momento si tratta di valutare gli scenari probabili e di prepararvisi in maniera mirata. Abbiamo introdotto misure immediate e predisposto delle verifiche, per esempio riguardo ai programmi d'investimento. Stiamo inoltre valutando l'opportunità di integrare il vigente blocco delle assunzioni con blocchi delle assunzioni nei settori con fatturati in euro. A ciò si aggiungono le discussioni in corso con i nostri fornitori per poter partecipare ai risparmi risultanti dagli acquisti e dalle forniture provenienti dall'eurozona.

Fra le ulteriori misure aziendali rientrano anche possibili adeguamenti strutturali e incrementi dell'efficienza in settori nei quali l'apprezzamento del franco si fa sentire con più forza. Particolarmente colpito è per esempio il traffico merci, soprattutto sull'asse nord-sud. Le FFS si stanno inoltre confrontando con le parti sociali in merito a ulteriori misure volte a stabilizzare la Cassa pensioni, anche se ciò appare molto complesso alla luce dell'apprezzamento del franco e degli interessi negativi. Anche in tempi difficili per l'economia vogliamo rimanere un datore di lavoro attraente e affidabile.

Poiché anche i clienti risentono della forza del franco, le FFS intendono impegnarsi per evitare aumenti di prezzo dei trasporti pubblici nel corso dell'anno, contrastando i conseguenti ammanchi sul fronte degli introiti con un orientamento ancora maggiore all'efficienza. L'introduzione dello SwissPass da agosto 2015 permetterà di intensificare il marketing per i Cantoni e le destinazioni turistiche che vi partecipano con le loro offerte, contribuendo così a rendere il sistema di trasporti pubblici più vantaggioso per la clientela.

### Sforzi comuni per semplificare il sistema tariffario nazionale.

Per le FFS varrà anche in futuro il principio, percepibile a diversi livelli, secondo cui i vantaggi per la clientela sono posti al centro di tutti i nostri sforzi. Essendo la più grande delle circa 250 imprese TP della Svizzera, nonché la colonna portante dei trasporti pubblici, è nostra responsabilità guidare il dinamismo nel settore e nelle comunità tariffarie verso un sistema di trasporti pubblici quanto più semplice possibile. Bisogna sviluppare insieme proposte di soluzione per l'armonizzazione e la semplificazione del panorama tariffario del «servizio diretto nazionale» e delle comunità. Lo SwissPass è un primo passo importante verso un accesso più agevole ai trasporti pubblici.

La sua introduzione tra agosto 2015 e gennaio 2017 assicurerà la comodità dell'AG per tutti. Nell'ambito del rinnovo di abbonamenti generali e metà-prezzo, nel corso del primo anno lo SwissPass sarà distribuito a circa un milione di clienti. In un secondo momento seguiranno anche gli abbonamenti di comunità. Inoltre saranno gradualmente integrate ulteriori offerte, come Mobility Carsharing, PubliBike o l'accesso ai primi comprensori sciistici.



### Collegamenti più rapidi, maggiore capacità, nuovi servizi.

Con l'importante cambiamento d'orario 2015/2016 e la messa in servizio della seconda tappa del passante di Zurigo, la nostra clientela avrà a disposizione maggiori capacità e collegamenti più rapidi sull'asse est-ovest. Le informazioni alla clientela saranno ulteriormente migliorate nel corso dell'anno: Mobile FFS, una delle app più scaricate della Svizzera, sarà integrata con nuovi servizi come le informazioni in tempo reale su composizione dei treni, perturbazioni e percorsi alternativi. Entro la fine del 2015 introdurremo distributori di biglietti automatici molto più facili da usare.

Con il conto alla rovescia per l'apertura della nuova galleria del San Gottardo siamo ormai prossimi al completamento dell'opera del secolo. La sua messa in servizio alla fine del 2016 rappresenterà una svolta epocale per l'asse nord-sud. Entro il

---

Lo SwissPass è un primo passo verso un accesso ai trasporti pubblici semplice, vantaggioso per i clienti e orientato al futuro.

---

2020, quando sarà funzionante anche la galleria di base del Ceneri, il viaggio sull'asse nord-sud potrà essere ridotto fino a un'ora. La ferrovia di pianura rende inoltre il traffico merci più ecologico ed efficiente dal punto di vista energetico, oltre a consentire una maggiore affidabilità, collegamenti più numerosi e rapidi e processi produttivi più semplici.

Dal 2017, quando dovrebbero essere messi in esercizio i primi nuovi treni bipiano lunghi fino a 400 metri, l'asse est-ovest potrà approfittare di un sensibile incremento della capacità e della qualità. Il grande progetto «Léman 2030», i cui lavori sono iniziati nel 2014, significherà per la Svizzera occidentale un sensibile potenziamento dell'offerta: saranno infatti investiti quasi CHF 3 mia per raddoppiare il numero di posti a sedere tra Losanna e Ginevra e per aumentare la cadenza dei treni della rete celere regionale nei Cantoni di Vaud e di Ginevra. Un ampliamento delle stazioni di Losanna, Renens e Ginevra porterà maggiore capacità, migliorerà il comfort e la sicurezza dei viaggiatori e offrirà spazio per treni più lunghi. Il più grande cantiere

ferroviario della Svizzera per il prossimo decennio avrà ripercussioni sulla rete, fino a Basilea e Zurigo, ma noi faremo tutto il possibile per ridurre al minimo i disagi per la clientela.

### Rete ferroviaria: priorità alla manutenzione.

Questi esempi sono una riconferma del fatto che le FFS intendono potenziare ulteriormente l'offerta ferroviaria in funzione delle esigenze della clientela. Con il loro sì al FAIF, a febbraio 2014 i cittadini svizzeri hanno gettato basi importanti per il traffico ferroviario. Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), che dovrebbe entrare in vigore nel 2016, sarà determinante, in quanto prevede chiaramente che le risorse debbano essere impiegate in primo luogo per la manutenzione del sistema ferroviario. Che ciò sia indispensabile lo dimostra il fatto che il fabbisogno di recupero nella manutenzione della rete ferroviaria continua a crescere. Nella Convenzione sulle prestazioni 2017-2020 si tiene conto della circostanza che vi sono più impianti da sottoporre a manutenzione e che il maggiore sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria si traduce in una maggiore usura.

Ma l'importanza della manutenzione non riguarda solamente la rete ferroviaria. Infatti oggi, con il traffico combinato, assistiamo a una crescente integrazione fra strada e ferrovia. Per un'infrastruttura dei trasporti efficiente nel nostro Paese è dunque fondamentale trovare una corrispondente soluzione di finanziamento anche per i trasporti su strada.

### Potenziare il sistema ferroviario con senso di misura e in modo orientato al futuro.

Quando si tratta di potenziare il sistema ferroviario, bisogna agire con senso di misura: è infatti evidente che le risorse a disposizione non sono sufficienti per realizzare tutte le offerte che si vorrebbe. Il potenziamento deve dunque riguardare soltanto quelle strettoie che possono essere eliminate in modo efficiente e quegli ambiti in cui si possono organizzare offerte su rotaia che siano allettanti nel lungo periodo. Esigenze della clientela, redditività ed economicità devono avere un peso elevato.

La valutazione dei cambiamenti tecnologici e sociali che devono essere presi in considerazione anche nella pianificazione della futura offerta ferroviaria è particolarmente impegnativa. Concetti d'offerta e investimenti infrastrutturali hanno una prospettiva a lungo termine. Tra circa due anni decideremo in merito alla fase di ampliamento 2030. I relativi potenziamenti hanno un orizzonte fino al 2100 circa, il che significa che devono corrispondere alle esigenze della clientela e al comportamento di

mobilità delle future generazioni. Ciò costituisce una sfida non solo a causa delle scarse risorse disponibili. È dunque importante concentrarsi sui punti di forza della ferrovia in combinazione con altri mezzi di trasporto. Al centro devono essere posti trasporti orientati al cliente, economicamente convenienti e finanziabili – tenuto conto del mutevole comportamento della clientela e della disponibilità a pagare dei clienti e dei poteri pubblici.

### Politica dei trasporti UE: più attenzione ai temi rilevanti.

Nel 2014 il Consiglio federale ha deciso di rinunciare alla trasformazione delle FFS in una holding. Per tale motivo è ora opportuno concentrarsi sul miglioramento delle condizioni quadro riguardo a temi che, dopo l'avvio del finanziamento dell'infrastruttura con FAIF, presentano una concreta necessità di agire. Fra questi rientrano l'organizzazione più efficiente e vincolante del processo di ordinazione nel traffico regionale o la revisione totale in corso della legge sul trasporto delle merci per il traffico interno.

In tal senso, le FFS e altre ferrovie stanno attualmente facendo pressioni a livello europeo affinché l'UE stabilisca le giuste priorità nel settore ferroviario, ponendo l'accento sul finanziamento orientato al futuro come pure sulla manutenzione e sul rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria. Un tema importante

—  
 I potenziamenti del sistema ferroviario devono corrispondere al comportamento di mobilità delle future generazioni.  
 —

è il potenziamento mirato là dove risiedono i punti forti dei trasporti pubblici come mezzo di trasporto di massa. L'attenzione dev'essere inoltre rivolta alla concorrenza sempre più agguerrita con altri mezzi di trasporto (p. es. autobus a lunga percorrenza, veicoli semoventi ecc.), vale a dire la concorrenza intermodale. La revisione in corso del Libro bianco dell'UE del 2011 dovrebbe offrire l'occasione per questa ridefinizione delle priorità. Le questioni strutturali e di liberalizzazione del mercato per le imprese distolgono l'attenzione dalle problematiche centrali.

### Plasmare adesso la mobilità del futuro.

Una cosa è certa: il mercato della mobilità è in movimento. Su determinate linee, gli autobus a lunga percorrenza fanno concorrenza al trasporto su rotaia. Ma in realtà sono solo precursori di cambiamenti molto più profondi nella catena che forma la mobilità: stili di vita e di lavoro sono in rapido mutamento. Gli sviluppi tecnologici offrono possibilità del tutto nuove. I concetti di sharing e pooling sono già oggi disponibili in forma embrionale. I veicoli semoventi non sono più solo un sogno e schiudono nuove prospettive per il trasporto «da porta a porta». In tale ambito, le FFS sono saldamente posizionate nella concorrenza intramodale, ma non altrettanto si può dire della concorrenza intermodale. Sulla competitività delle imprese di trasporto merci gravano inoltre i bassi prezzi del gasolio. In linea di massima, i cambiamenti nel mercato della mobilità costituiscono nel contempo una sfida e un'opportunità. Dal punto di vista delle FFS è giunto ora il momento di plasmare la mobilità del futuro. Questa offre grandi opportunità in termini di trasporti pubblici da porta a porta con auto semoventi quale trasporto pubblico individuale, ma presuppone anche la concentrazione sui punti di forza della ferrovia per ciò che concerne i potenziamenti.

La digitalizzazione schiude nuove opportunità per le FFS e per i loro clienti. Oggi praticamente ogni cliente e ogni collaboratore può mettersi in contatto online con le FFS in qualunque momento. Le aspettative della clientela cambiano – e con esse l'interazione dei clienti con l'azienda. Per questo abbiamo integrato i social media nel nostro servizio clienti, che infatti nel 2014 ha risposto a oltre 30 000 richieste via Facebook e Twitter. Oggi un biglietto acquistato su sei è un E-Ticket. Mobile FFS, la app più scaricata della Svizzera con 5 milioni di download, è il canale in più rapida crescita in quest'ambito (+27 per cento rispetto al 2013). Ma la digitalizzazione comporta anche delle sfide: la concorrenza ne risulta infatti inasprita, in quanto sorgono nuovi prodotti e catene di creazione di valore, o addirittura nuovi concorrenti.

La «wired generation», per esempio, non vuole più solo viaggiare da A a B, ma vuole anche lavorare in viaggio, comunicare nei social network oppure ricevere informazioni e intrattenimento. In tale contesto gli investimenti in nuove tecnologie e servizi diventano altrettanto importanti quanto gli investimenti tradizionali nel sistema ferroviario. Con la nostra strategia di telefonia mobile e informazioni alla clientela sempre più precise e basate su dati in tempo reale, rendiamo possibile una gestione flessibile della mobilità TP. Le informazioni alla clientela diventano così una vera e propria consulenza sulla mobilità nei trasporti pubblici. Il nostro progetto «Informazioni alla clientela +» punta per esempio sulle informazioni personalizzate: dalla navi-

gazione indoor, al posto a sedere preferito, fino a un vero e proprio «consulente di viaggio porta a porta».

### Utilizzare il sistema ferroviario in modo più intelligente.

Una gestione intelligente della mobilità deve inoltre aiutare a ridurre i picchi di domanda nelle ore di punta. Circa la metà della clientela delle FFS viaggia nel 25 per cento dell'orario di esercizio, quindi prevalentemente al mattino per recarsi al lavoro e alla sera per rientrare a casa. Trovare posti a sedere liberi sulle tratte più lunghe è una delle principali esigenze della clientela. Dopo aver già incoraggiato nel 2014 il proprio personale e la clientela, regolarmente interessati dal sovraffollamento dei treni, a sfruttare i treni supplementari e le possibilità di lavoro a distanza, nel 2015 le FFS rafforzeranno gli sforzi volontari in collaborazione con grandi datori di lavoro e con il sostegno per esempio del Cantone di Berna. Il personale deve poter organizzare la giornata lavorativa in maniera flessibile, individuale e senza vincoli in termini di ubicazione. Gli istituti d'istruzione superiore valuteranno la possibilità di iniziare più tardi le lezioni. Quanto più i flussi di clienti potranno essere ulteriormente ridotti anche con biglietti risparmio, tanto maggiore sarà il potenziale per la rinuncia a investimenti supplementari nell'infrastruttura e nel materiale rotabile, la riduzione delle spese dei Cantoni per i picchi nel traffico regionale e l'attenuazione così della pressione per ulteriori incrementi dei prezzi o un aumento del finanziamento pubblico.


### Grazie alla nostra clientela e al personale.

Nel 2014 abbiamo compiuto notevoli progressi. Siamo particolarmente felici per l'aumento del numero di passeggeri e perché possiamo contare sulla loro fiducia. Per questo ringraziamo di cuore i nostri clienti. E non dimentichiamo il personale, circa 33 000 tra collaboratrici e collaboratori di 84 nazionalità che si impegnano ogni giorno con grande dedizione per la nostra clientela. Anche a loro vanno i nostri sentiti ringraziamenti. Infine diciamo grazie ai cittadini per il loro sostegno con il sì al FAIF, e alla Confederazione e ai Cantoni per la loro lungimirante politica dei trasporti, i loro ordini e le ampie risorse finanziarie senza le quali non potremmo fornire le nostre prestazioni.

E nel contempo preghiamo tutti di mostrare comprensione se qualche volta qualcosa non dovesse funzionare alla perfezione. Quale azienda che conta complessivamente circa cinque milioni di clienti e accompagna a destinazione ogni giorno circa 1,18 milioni di passeggeri sulla rete più trafficata del mondo, facciamo funzionare un meccanismo di alta precisione nel quale anche le più piccole perturbazioni possono avere conseguenze importanti. Facciamo del nostro meglio per imparare da ogni errore e per garantire i migliori servizi per la nostra clientela e per le sue esigenze in continuo mutamento.



Ulrich Gygi  
Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS SA



Andreas Meyer  
CEO FFS SA

## Il Gruppo FFS in cifre.

### Conto economico (in mio di franchi svizzeri)

	2014	2013	Differenza
Ricavo d'esercizio	8542	8319	+2,7 %
Spese d'esercizio	-8228	-8010	-2,7 %
Risultato d'esercizio/EBIT	314	309	+1,6 %
Risultato finanziario	-133	-145	+8,7 %
Risultato estraneo all'esercizio	190	81	+135,0 %
Risultato al lordo delle imposte	372	245	+51,8 %
Imposte e interessenze			
azionisti minoritari	1	-7	
Utile del Gruppo	373	238	+56,5 %

### Risultati dei segmenti (in mio di franchi svizzeri)

	2014	2013	Differenza
Traffico viaggiatori	104	96	+8,1 %
Immobili*	395	254	+55,2 %
Traffico merci	33	15	+124,3 %
Infrastruttura	-66	-72	-9,0 %

\* Prima di tutti i pagamenti compensativi.

### Quantità e prestazioni

	2014	2013	Differenza
<b>Traffico viaggiatori</b>			
Viaggiatori al giorno (in mio)	1,18	1,14	+3,7 %
Viaggiatori-chilometro (in mia)	18,2	17,8	+2,6 %
<b>Immobili</b>			
Ricavi locativi di terzi (in mio di CHF)	417	394	+5,7 %
<b>Traffico merci</b>			
Tonnellate-chilometro nette (in mia)	14,5	12,3	+17,6 %
<b>Infrastruttura</b>			
Tracce-chilometro (in mio)	173	170	+1,9 %

La versione integrale del Rapporto di gestione 2014 delle FFS è disponibile gratuitamente all'indirizzo [www.ffi.ch/rapporto\\_di\\_gestione](http://www.ffi.ch/rapporto_di_gestione).

# Corporate Governance. Trasparenza e chiarezza.

La fiducia riposta nelle FFS è influenzata dalla trasparenza della gestione aziendale nei confronti del personale e dell'opinione pubblica. La gestione aziendale delle FFS si impegna nell'interesse dei diversi stakeholder a favore di una Corporate Governance efficace e di seguito offre uno sguardo sulla sua struttura aziendale e sui suoi processi di gestione.

## Forma giuridica e struttura del Gruppo.

Con un rapporto improntato alla massima chiarezza, le FFS intendono corrispondere alle aspettative e alle esigenze di una maggiore trasparenza e una più ampia informazione. Benché le FFS non siano una società con azioni quotate in borsa, il presente rapporto, per quel che riguarda la struttura e l'organizzazione, è stato redatto il più possibile conformemente alla direttiva della SIX Swiss Exchange concernente le informazioni sulla Corporate Governance (settembre 2014) e allo Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (settembre 2014). In considerazione delle peculiarità delle FFS, sono tuttavia stati apportati determinati adeguamenti.

### Forma giuridica.

L'azienda «Ferrovie federali svizzere FFS» è una società anonima di diritto speciale con sede a Berna basata sulla legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS).

### Struttura.

L'organigramma delle FFS è rappresentato alla prossima pagina.

La società FFS Cargo SA, consociata al 100 per cento, è una persona giuridica autonoma, gestita però come se fosse una Divisione. Le quattro Divisioni e i Settori centrali tengono conti propri presentati conformemente alle raccomandazioni Swiss GAAP FER.

Le società del Gruppo e associate, appartenenti alla cerchia di consolidamento delle FFS, sono riportate nell'elenco delle partecipazioni. Si tratta, senza alcuna eccezione, di società non quotate in borsa e rette dal diritto privato.

Le Divisioni e i Settori centrali sono responsabili delle società loro attribuite, che gestiscono nel rispetto delle norme vigenti a livello di tutto il Gruppo. Le società affiliate totalmente consolidate sono gestite direttamente, mentre le altre mediante la rappresentanza delle FFS nei vari consigli di amministrazione e nelle assemblee generali. In virtù di un accordo speciale con la Confederazione, la AlpTransit San Gottardo SA non è gestita direttamente dalle FFS. La partecipazione non è pertanto consolidata.

### Azionisti importanti.

Dalla trasformazione delle FFS in una società anonima, la Confederazione è proprietaria al 100 per cento del capitale azionario. Secondo il capoverso 3 dell'articolo 7 della LFFS, la Confederazione deve sempre detenere la maggioranza del capitale e dei voti.

### Partecipazioni incrociate.

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

### Struttura del capitale.

Il capitale azionario 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 a quelle previste nel capoverso 3 dell'articolo 7 della LFFS non esistono restrizioni di trasmissibilità previste dalla legge o dallo statuto.

### Linee guida e valori.

Le linee guida sono state sviluppate con collaboratrici e collaboratori di tutti i settori e definiscono i valori e gli obiettivi comuni ai quali l'azienda e i suoi collaboratori intendono orientarsi. Esse comprendono la promessa «FFS – Mettiamo in movimento la Svizzera» e, dal punto di vista dei clienti, «In buone mani. Su tutta la linea.» Le linee guida definiscono inoltre i principi di gestione e i valori comuni: ambizioso, responsabile, dinamico, appassionato, rispettoso, e contengono anche un chiaro obiettivo: entro il 2016 le FFS puntano a essere tra le migliori aziende in Svizzera per la soddisfazione dei clienti.

Organigramma (1° gennaio 2015).

Direzione del Gruppo

Presidente del Consiglio d'amministrazione <b>Ulrich Gygi</b>				Revisione interna <b>Stefan Raimann</b>			
Chief Executive Officer <b>Andreas Meyer</b>							
Viaggiatori	Immobili	FFS Cargo	Infrastruttura	Finanze	Human Resources	Informatica	Comunicazione
Jeannine Pilloud	Jürg Stöckli	Nicolas Perrin	Philippe Gauderon	Georg Radon	Markus Jordi	Peter Kummer	Kathrin Amacker
Lunga percorrenza	Portfolio Management	Vendita Produzione	Orario e design della rete	Corporate Accounting	Politica del personale	Solution Center Viaggiatori	Comunicazione integrata
Traffico regionale Operating	Development Gestione	Asset Management	Impianti e tecnologia	Corporate Controlling	Formazione FFS Quadri superiori e settori centrali	Solution Center Infrastruttura	Viaggiatori Immobili
Gestione del traffico	Diritti immobiliari RailClean	Finanze Human Resources	Progetti Manutenzione	Corporate Treasury	Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali	Solution Center Cargo, Settori centrali, ICT Workplace	FFS Cargo Infrastruttura
Distribuzione e servizi	Finanze	Sviluppo dell'azienda	Esercizio	Management dei processi e dei progetti	Shared Service Center	Solution Center Finanze, HR, Immobili	Public Affairs e regolamentazione
Finanze	Human Resources	Qualità, sicurezza e ambiente	Acquisti, Supply Chain e produzione	Management delle assicurazioni	Sviluppo dell'azienda	Software Engineering	Strategia, marketing e sostenibilità
Human Resources	Sviluppo dell'azienda		Energia, Telecom e impianti elettrici	Corporate Risk Management	Top FFS II	Operations Management	Gestione e esperienza della marca
Sviluppo dell'azienda	Marketing e comunicazione		Finanze	Human Resources	Diversity	Strategia, architettura e qualità	
Sicurezza pubblica	Diritto, compliance e acquisti		Human Resources	Shared Service Organisation		Security e Risk Management	
Qualità, rischio, ambiente e energia	Qualità e sicurezza		Sviluppo dell'azienda	Change Management			
Management dei programmi			Rischio, sicurezza, qualità, ambiente				

altri Settori centrali



Ulrich Gygi, Presidente del CdA



Monika Ribar



Andrea Hämmerle



Andreas Hunziker



Conrad Löffel



Alexandra Post Quillet



Peter Siegenthaler



Hans-Jürg Spillmann



Daniel Trolliet



## Consiglio d'amministrazione.

### Membri del Consiglio d'amministrazione.

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio d'amministrazione al 31 dicembre 2014, 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 importanti in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

#### Ulrich Gygi (1946, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 2009, dott. rer. pol., dirige il comitato Personale e organizzazione ed è membro dei comitati Esame, Rischi e Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Società svizzera di radiotelevisione (SRG SSR), Berna, presidente del comitato investimenti, membro del comitato di audit | AXA Winterthur, Winterthur, presidente del comitato di audit e rischi | BNP Paribas (Suisse) SA, Ginevra, membro del comitato di audit | BlueFactory Fribourg, Conseil Stratégique Consultatif.

#### Monika Ribar (1959, CH)

Membro dal 2014, lic. oec., vicepresidente dal 2014, presidente del comitato Rischi, membro del comitato Personale e organizzazione e del comitato Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Logitech International SA, Romanel/Morges, membro | Swiss International Air Lines, Glattbrugg, membro | Lufthansa AG, Francoforte, membro | Chain IQ, Zurigo | Karl Gross Internationale Spedition, Brema, membro del consiglio consultivo e consulenza strategica.

#### Andrea Hämmerle (1946, CH), rappresentante del personale

Membro dal 2012, dott. iur.

Altri mandati: Riserva della biosfera Val Müstair – Parco Nazionale Svizzero, membro | Comitato organizzatore del 100° anniversario del Parco Nazionale Svizzero, presidente.

#### Andreas Hunziker (1958, CH)

Membro dal 2005, dott. iur., Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli, titolare. Membro del comitato Personale e organizzazione.

Altri mandati: Università di San Gallo, docente privato.

#### Conrad Löffel (1946, CH)

Membro dal 2008, revisore dei conti diplomato, presidente del comitato Esame.

Mandato nel consiglio d'amministrazione di Adimmo AG, Basilea, membro.

#### Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Membro dal 2012, lic. oec., Crescendo Marketing Unternehmensberatung, cotitolare. Membro del comitato Personale e organizzazione.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Università di Losanna, membro del consiglio di fondazione.

#### Peter Siegenthaler (1948, CH)

Membro dal 2010, lic. rer. pol., membro dei comitati Esame, Rischi e Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Fondazione svizzera per la cultura Pro Helvetia, membro del consiglio di fondazione | Banca Cantonale di Berna BEKB, membro.

#### Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Membro dal 2011, lic. rer. pol., consulente aziendale autonomo (Spillmann Consulting GmbH), presidente del comitato Infrastruttura.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Ferrovia Retica SA, membro | zb Zentralbahn AG, membro | Alptransit San Gottardo SA, membro | VMCV SA (Transports publics de la Riviera Vaudoise), membro, coordinatore esterno del progetto «Herzstück Regio S-Bahn Basel».

**Daniel Trolliet** (1954, CH), rappresentante del personale  
Membro dal 2011, membro del comitato Personale e organizzazione.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Consiglio comunale di Avenches, presidente | Thermoréseau Avenches SA, membro | Pro Aventico, membro della direzione | Avenches Opéra, membro del consiglio di fondazione | Fondazione Général Henri Guisan, membro del consiglio di fondazione | Gran Consiglio del Canton Vaud, membro | Direzione dell'Association Région Broye-Vully ARBV, membro.

#### Altre attività.

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 (Presidenza) e composta da Ulrich Gygi e Monika Ribar, vigila affinché gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di ricsuzione siano rispettate. I membri del Consiglio d'amministrazione non svolgono alcuna funzione esecutiva all'interno delle FFS. Nei tre esercizi precedenti il periodo di riferimento, non hanno fatto parte né della Direzione aziendale delle FFS, né della direzione aziendale di società affiliate o di partecipazione delle FFS. Non hanno nemmeno avuto rapporti professionali con le FFS (es. come fornitori, creditori ecc.).

#### Nomina e durata della carica.

Dalla revisione dello statuto del 9 giugno 2011, il Consiglio d'amministrazione e il suo Presidente sono nominati dall'assemblea generale per ricoprire la loro carica per due anni (contro i quattro previsti in precedenza). La durata massima del mandato è di dodici anni (limitazione del mandato) e comunque non può protrarsi oltre i limiti di età previsti. La sua conclusione coincide quindi con l'assemblea generale ordinaria successiva all'anno civile in cui si è compiuto il 70° anno di età.

Si tengono di volta in volta elezioni di rinnovo scaglionate. Le prossime elezioni si terranno nel 2015.

#### Organizzazione interna.

Il Consiglio d'amministrazione si organizza da sé, scegliendo tra i suoi componenti il vicepresidente, i presidenti dei comitati attivi al suo interno e i loro membri. Il Consiglio d'amministrazione designa un segretario che non deve necessariamente essere membro del Consiglio. Tutte le decisioni vengono prese dal Consiglio d'amministrazione in corpore. Il Consiglio d'amministrazione è responsabile per l'attuazione degli obiettivi strategici del Consiglio federale ed emana la strategia del Gruppo per la loro attuazione, tenuto conto delle ripercussioni economiche, ecologiche e sociali.

Nell'anno d'esercizio 2014 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto sei sedute ordinarie e due speciali.

Esistono i seguenti comitati con funzione di consulenza preliminare: il comitato Esame (cinque riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Personale e organizzazione (sei riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Rischi (due riunioni nell'anno d'esercizio) e il neocostituito comitato Infrastruttura (quattro riunioni nell'anno d'esercizio). Il Presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentato in tutti i comitati. Il CEO e i membri interessati della Direzione del Gruppo sono solitamente presenti alle sedute.

Il comitato Esame si occupa delle questioni legate al Consiglio d'amministrazione per la presentazione dei conti, il rendiconto finanziario, il sistema di controllo interno come pure delle decisioni con importanti ripercussioni finanziarie. Esso decide inoltre in merito agli affari che gli sono stati delegati dal Consiglio d'amministrazione in corpore (es. definizione del piano annuo di revisione interna). Il comitato Esame valuta inoltre, per incarico del Consiglio d'amministrazione, l'indipendenza e la prestazione degli uffici di revisione interno ed esterno.

Il comitato Rischi identifica, valuta e controlla i rischi principali cui sono esposte le FFS nonché le attività di management dei rischi e il loro ulteriore sviluppo. Per lo svolgimento dei suoi compiti si accorda periodicamente con il comitato Esame (in modo particolare sulla valutazione dei rischi finanziari). Il comitato Rischi si occupa inoltre della consulenza preliminare per l'annuale Corporate Risk Report, il controlling dei provvedimenti e il reporting degli investimenti all'attenzione del Consiglio d'amministrazione come pure della valutazione e dell'ulteriore sviluppo delle attività e dei principi di management dei rischi delle FFS (Risk Policy FFS).

Il comitato Personale e organizzazione tratta le questioni legate al Consiglio d'amministrazione strettamente correlate alla nomina o alla revoca di membri della Direzione del Gruppo nonché alla loro retribuzione (incluse le condizioni d'impiego e il versamento delle componenti salariali legate alla prestazione). Inoltre si occupa di tutte le questioni relative al personale (es. approvazione dei contratti collettivi di lavoro), delle questioni organizzative concernenti i vertici del Gruppo (CEO e primo livello dirigenziale) nello stato maggiore e nell'organizzazione gerarchica nonché di altri importanti temi delle risorse umane e di natura sociale.

Il comitato Infrastruttura introdotto nell'esercizio in esame tratta le questioni legate al Consiglio d'amministrazione nell'ambito dell'infrastruttura, con particolare riguardo per l'esercizio, il mantenimento dell'infrastruttura esistente, la manutenzione e l'ampliamento della rete ferroviaria e il relativo finanziamento. A tal fine si occupa in special modo dei rapporti sullo stato della rete, delle convenzioni sulle prestazioni e degli accordi circa l'esecuzione con le autorità, dei piani di manutenzione, dei piani di ampliamento dell'offerta e della rete e delle conseguenti decisioni d'investimento in base ai valori limite stabiliti nel regolamento organizzativo e degli affari, nonché di tutte le questioni di finanziamento pertinenti.

Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dal Presidente del Consiglio d'amministrazione su proposta del management, mentre quelli pertinenti ai vari comitati sono fissati dai rispettivi presidenti. Ogni membro del Consiglio d'amministrazione può proporre argomenti da mettere all'ordine del giorno. Il CEO partecipa alle sedute del Consiglio d'amministrazione.

Una volta all'anno il Consiglio d'amministrazione valuta le prestazioni fornite dai membri della Direzione del Gruppo; inoltre, sempre una volta all'anno effettua un'autovalutazione.

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

In virtù del capoverso 1 dell'articolo 12 della LFFS e in forza degli statuti che lo reggono, il Consiglio d'amministrazione ha affidato alla Direzione del Gruppo la gestione aziendale. Le competenze dei due organi direttivi sono definite nel regolamento organizzativo e degli affari, che è stato sottoposto a una revisione completa con effetto dal 1° maggio 2014. Esso 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 in particolare degli strumenti seguenti, atti a controllare la gestione aziendale:

- Management Information System (MIS): resoconto finanziario istituzionalizzato da presentare alle sedute del Consiglio d'amministrazione, concernente lo sviluppo finanziario del Gruppo;
- budget, pianificazione aziendale a medio termine (MUP) e pianificazione a lungo termine (LFP);
- forecast sul raggiungimento delle norme budgetarie (regolarmente aggiornato nel corso dell'anno d'esercizio);
- approvazione del Rapporto di gestione e di sostenibilità all'attenzione dell'assemblea generale;
- approvazione del rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici all'attenzione del Consiglio federale;
- approvazione del piano annuale per la revisione interna;
- presa di conoscenza dei rapporti stesi dal servizio di revisione interno ed esterno e presa di conoscenza del rapporto completo del servizio esterno di revisione;
- approvazione del Corporate Risk Report annuale, presa di conoscenza del controlling dei provvedimenti;
- sistema di controllo interno ai sensi dell'art. 728a del CO;
- approvazione del rendiconto annuo sulle società alle quali le FFS partecipano;
- presa di conoscenza del rapporto annuo sullo stato della rete;
- approvazione del rapporto annuo concernente la convenzione sulle prestazioni;
- approvazione del rapporto annuo concernente la sicurezza (Security e Safety);
- presa di conoscenza del rapporto sulla compliance.

### Revisione interna.

La revisione interna sostiene il Consiglio d'amministrazione, il comitato Esame e la Direzione del Gruppo nell'adempimento degli obblighi di vigilanza e di controllo che competono loro. È subordinata direttamente al Presidente del Consiglio d'amministrazione e dipende pertanto dalla direzione operativa del Gruppo. La revisione interna fa correntemente rapporto ai membri del comitato Esame.

### Sistema di management dei rischi.

Le FFS gestiscono un sistema di management dei rischi a livello di Gruppo, orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo. La base è costituita dalla Risk Policy FFS adottata dal Consiglio d'amministrazione, che disciplina gli obiettivi, i principi e i compiti e responsabilità nel management dei rischi delle FFS. Nel processo annuale di management dei rischi si identificano e si valutano i principali rischi e si introducono misure per il loro controllo. Ai sensi dell'art. 961c del CO, in allegato al conto del Gruppo viene presentato un rapporto in merito allo svolgimento della valutazione dei rischi.

### Compliance.

Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo si riconoscono in una cultura aziendale che soddisfa sia i requisiti di legge sia elevati standard etici. Le FFS sono consapevoli della propria responsabilità di partner equo e corretto nei confronti del personale, della clientela e dei partner commerciali come pure dell'opinione pubblica. Nel codice di condotta («Code of Conduct») sono stabiliti i principi, i valori e le norme di comportamento applicabili a tutti gli atti compiuti dalle FFS e dalle società del Gruppo. Nella Compliance Policy è definita la «casa» della compliance delle FFS con strutture, processi e strumenti. Nel progetto di prevenzione della corruzione a livello di Gruppo «Diana» (2013-2014) è stato rilevato il bisogno di ampliare questa struttura definita per la compliance verso un sistema integrato di management della compliance. Per tale motivo, nell'esercizio in esame è stata commissionata una revisione della Compliance Policy quale base fondamentale per la conformità delle FFS e delle sue società del Gruppo a norme e leggi.

## Direzione del Gruppo.

### Membri della Direzione del Gruppo.

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione della Direzione del Gruppo al 31 dicembre 2014, le funzioni dei singoli membri, la loro nazionalità e l'anno della nomina in seno alla Direzione del Gruppo. Contiene inoltre indicazioni sulla carriera professionale e la formazione, l'anno di nascita, altre attività e legami d'interesse quali mandati in importanti aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

#### Andreas Meyer (1961, CH)

CEO (dal 2007), lic. iur., avvocato, MBA INSEAD Fontainebleau (Francia). In passato consulente giuridico/responsabile di progetto ABB Svizzera, Baden, amministratore Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (Germania) e da ultimo presso la 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.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Unione dei trasporti pubblici (UTP), membro della direzione | Litra, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici, membro della direzione | Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società di Infrastruttura (CER), vicepresidente.

#### Philippe Gauderon (1955, CH)

Capo della divisione Infrastruttura (dal 2009), lic. iur., avvocato. Da ultimo responsabile Operating e sostituto del capo della divisione Viaggiatori. Alle FFS dal 1996. Precedentemente vice direttore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: ÖBB-Infrastruktur AG, Vienna, membro del consiglio di vigilanza | BLS Netz AG, Berna, membro | LITRA, membro della direzione | USIC, membro del consiglio consultivo.

#### Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Svizzera Turismo, membro della direzione | Consiglio del turismo del Cantone GR, membro.

#### Nicolas Perrin (1959, CH)

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

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: HPC, Hamburg Port Consulting, membro del consiglio di vigilanza.

#### Jürg Stöckli (1969, CH)

Capo della divisione Immobili (dal 2010), lic. iur., avvocato, Executive MBA Università di San Gallo. Da ultimo Chief Operating Officer presso Privera AG. Prima del 2007 responsabile Diritto e acquisti e membro della direzione di FFS Immobili.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: smeyers Holding AG, membro.

#### Georg Radon (1958, CH)

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



Andreas Meyer, CEO



Philippe Gauderon



Jeannine Pilloud



Nicolas Perrin



Jürg Stöckli



Georg Radon



Markus Jordi



Peter Kummer



Kathrin Amacker

**Markus Jordi** (1961, CH)

Capo Human Resources (dal 2007), lic. iur. Prima responsabile Human Resources Svizzera della Basilese Assicurazioni e membro della direzione, dal 2006 responsabile Corporate Human Resources della Bâloise Holding.

Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: residenza per disabili «Blumenhaus», presidente del comitato direttivo | casa di cura e per anziani «Am Bach», presidente del consiglio di fondazione.

**Peter Kummer** (1965, CH)

Capo Informatica (dal 2010), lic. rer. pol. Alle FFS dal 2007, prima responsabile Architettura e strategia IT alla società di assicurazione La Mobiliare.

**Kathrin Amacker** (1962, CH)

Capo Comunicazione (dal 2013) dott. phil. II. In precedenza diverse attività presso Ciba-Geigy/Novartis (capoprogetto produzione clinica farmaceutica e sviluppo, gestione delle risorse umane). Da ultimo Chief Communication Officer presso Swisscom SA e membro della direzione del gruppo Swisscom. Mandati in consigli d'amministrazione e altri mandati: Fondazione Merian-Iselin, Basilea, membro del consiglio di fondazione | Associazione Regio Basiliensis, presidente del comitato direttivo | Università di Basilea, membro del consiglio universitario.

**Contratti di management.**

Le FFS e le società del Gruppo non hanno concluso, al giorno di riferimento 31 dicembre 2014, alcun contratto di management con società o persone fisiche che non fanno parte del Gruppo.

**Organizzazione della Direzione del Gruppo.**

La Direzione del Gruppo è composta dal CEO, dai capi delle divisioni Infrastruttura, Viaggiatori, FFS Cargo e Immobili nonché delle gestioni specialistiche Personale, Finanze, Informatica e Comunicazione.

Il CEO è a capo della Direzione del Gruppo ed è responsabile, al cospetto del Consiglio d'amministrazione, del successo aziendale in ogni campo d'attività. I membri della Direzione del Gruppo gli sono subordinati. Il CEO dirige inoltre direttamente anche i responsabili delle gestioni specialistiche non rappresentate nella Direzione del Gruppo (Sicurezza e qualità, Sviluppo dell'azienda, Diritto e Compliance, Supply Chain Management).

## Indennità.

Il Consiglio d'amministrazione ha stabilito le indennità e le prestazioni accessorie da versare ai suoi membri nel regolamento degli onorari e delle spese del 5 novembre 2009 che si basa sugli statuti delle FFS e sulle relative prescrizioni del Consiglio federale. L'indennità versata ai membri del Consiglio d'amministrazione consta, a seconda della funzione, di un'indennità fissa, basata su un'occupazione media in giorni durante l'arco dell'anno, e di un forfait per le spese. Le attività in commissioni e gli incarichi speciali sono compensati nell'ambito di indennità giornaliere conformemente alle disposizioni del regolamento degli onorari e delle spese. Le prestazioni accessorie comprendono gli abbonamenti generali gratuiti per i membri del Consiglio d'amministrazione e le/i loro partner.

L'indennità versata ai membri della Direzione del Gruppo è disciplinata in un regolamento rielaborato il 1° gennaio 2010 e si articola in un salario di base fisso, una componente salariale orientata alle prestazioni e al successo e un forfait per le spese. A ciascun membro è inoltre versato ogni anno un importo unico, depositato sul credito di cui già dispone alla Cassa pensioni. Le prestazioni accessorie comprendono l'emissione gratuita di abbonamenti generali per i membri della Direzione del Gruppo e le loro famiglie o le/i loro partner. Oltre alla Cassa pensioni FFS il CEO dispone di un'assicurazione rischio contro le conseguenze economiche in caso di invalidità o di morte.

Il comitato Personale e organizzazione presenta annualmente al Consiglio d'amministrazione una proposta su come impostare la struttura del sistema dei premi orientati alle prestazioni e ai risultati, la definizione dei criteri per il conseguimento degli obiettivi e il metro da applicare. Inoltre il Consiglio d'amministrazione approva il conseguimento degli obiettivi e i relativi premi per le prestazioni e il rendimento dell'esercizio dell'anno precedente. Le indennità dei membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo sono comunicate alla Confederazione nell'ambito del reporting sulla retribuzione dei quadri<sup>1</sup>.

### Indennità corrisposte agli ex membri.

Come nel 2013, agli ex membri della Direzione del Gruppo non sono state versate indennità. Nemmeno ai membri del Consiglio d'amministrazione usciti precedentemente sono state pagate indennità.

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

### 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.

<sup>1</sup> Rapporto alla delegazione finanziaria delle Camere federali sulla retribuzione e su altre condizioni contrattuali dei quadri di massimo livello e degli organi direttivi di imprese e istituti della Confederazione.



## Consiglio d'amministrazione

CHF	2014	2013
<b>Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione</b>		
Onorari	812 500	805 000
Onorari/spese supplementari	120 211	80 189
Spese forfetarie	79 082	78 500
Abbonamento generale	80 460	75 220
Indennità complessiva	1 092 253	1 038 909
<b>Presidente del Consiglio d'amministrazione</b>		
Onorario	225 000	225 000
Onorari/spese supplementari	29 000	26 279
Spese forfetarie	22 500	22 500
Abbonamento generale	8 640	8 640
Indennità complessiva	285 140	282 419
<b>Vicepresidente</b>		
Onorario	97 500	90 000
Onorari/spese supplementari	12 000	4 354
Spese forfetarie	7 582	7 000
Abbonamento generale	11 965	7 880
<b>Gli altri otto/sette (dal 10 maggio 2014) membri del Consiglio d'amministrazione</b>		
Onorari	490 000	490 000
Onorari/spese supplementari	79 211	49 556
Spese forfetarie	49 000	49 000
Abbonamento generale	59 855	58 700

## Direzione del Gruppo

CHF	2014	2013
<b>Tutti i membri della Direzione del Gruppo</b>		
Salario di base fisso	3 395 338	3 282 000
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	1 991 778	1 304 985
Premio straordinario	20 000	0
Spese forfetarie	178 800	172 400
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	300 000	290 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	82 375	83 489
Indennità complessiva	5 987 796	5 152 379
<b>CEO</b>		
Salario di base fisso	580 000	580 000
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	375 463	247 863
Spese forfetarie	25 200	25 200
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	60 000	60 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	11 855	11 130
Indennità complessiva	1 072 023	943 698

## 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 le FFS sono state create, ossia dal 1° gennaio 1999, questa funzione è svolta da Ernst & Young SA di Berna. Di norma, Ernst & Young SA funge da ufficio di revisione anche per le società affiliate del Gruppo. Il revisore preposto è responsabile per le FFS dall'esercizio in esame 2014.

### Onorario della revisione e ulteriori onorari.

L'incarico di base contempla l'esame delle singole chiusure contabili di FFS e FFS Cargo SA nonché il controllo del conto del Gruppo. Sono state sottoposte a esame anche società del Gruppo. Inoltre, sono stati effettuati una revisione della chiusura intermedia e altri compiti di verifica diretta. Nell'anno d'esercizio 2014 è stato fatturato a questo scopo un onorario di CHF 1 173 070 (2013: CHF 1 419 000). 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 596 115 (2013: CHF 267 000).

### Strumenti di vigilanza e di controllo esercitati nei confronti della revisione esterna.

Il comitato Esame valuta la prestazione, l'indipendenza e la retribuzione dell'ufficio di revisione esterno. Esso chiede di essere informato sul processo di controllo, sul piano di revisione e sull'entità dei lavori di revisione annuali, discute con i revisori di ciò che ne è emerso e si fa un quadro della collaborazione instauratasi tra l'ufficio di revisione esterno e quello interno.

## Rapporti con la Confederazione, diritti di partecipazione degli 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 la Confederazione rimarrà azionista unico, eserciterà i poteri 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).

Nella gestione delle FFS, la Confederazione si limita a considerare le norme politiche e finanziarie. A tale scopo, essa dispone in particolare dei seguenti strumenti direttivi<sup>2</sup>:

- determinazione degli obiettivi a lungo termine nella Legge federale sulle ferrovie;
- definizione di un limite di spesa quadriennale per esercizio, mantenimento dell'infrastruttura esistente e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte del Parlamento;
- determinazione degli obiettivi strategici per le FFS da parte del Consiglio federale; attuazione di tali obiettivi a opera del Consiglio d'amministrazione; approvazione del rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici da parte del Consiglio federale;
- determinazione dell'utilizzo concreto dei crediti d'impegno per gli investimenti di ampliamento tra il DATEC e le FFS in un accordo circa l'esecuzione;
- definizione degli obiettivi concernenti l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria esistente in una convenzione sulle prestazioni tra l'Ufficio federale dei trasporti e le FFS;
- approvazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale) del Rapporto di gestione e di sostenibilità, incluso il conto annuale e il conto del Gruppo e l'impiego dell'utile;
- nomina o non rielezione dei membri del Consiglio d'amministrazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale);
- discarico dei membri del Consiglio d'amministrazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale);
- rapporti regolari al DATEC/DFF.

<sup>2</sup> Tenuto conto dei nuovi strumenti della Confederazione secondo il progetto FAIF, entrata in vigore prevista 1° gennaio 2016.

# Sommario.

## Rapporto finanziario.

### Gruppo FFS

- P30 Rapporto finanziario sulla gestione
- P40 Conto economico del Gruppo FFS
- P41 Bilancio del Gruppo FFS
- P42 Rendiconto finanziario del Gruppo FFS
- P43 Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS
- P44 Allegato al conto del Gruppo 2014
- P71 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo

### FFS SA

- P73 Conto economico FFS SA
- P74 Bilancio FFS SA
- P75 Allegato al conto annuale FFS SA
- P84 Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio
- P85 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

## Rapporto finanziario sulla gestione. Le FFS nel 2014.

Rispetto all'esercizio precedente il risultato consolidato delle FFS è aumentato di CHF 134,7 mio, portandosi a CHF 372,9 mio. Oltre all'incremento del ricavo d'esercizio, in crescita del 2,7 per cento, e ad altri miglioramenti sul fronte dell'efficienza, l'aumento del risultato è riconducibile in particolare all'alienazione di oggetti immobiliari (CHF +109,1 mio rispetto all'esercizio precedente).

La divisione Viaggiatori ha realizzato un risultato di CHF 103,9 mio (CHF +7,8 mio rispetto al 2013). Alla crescita della divisione Viaggiatori hanno concorso in particolare il potenziamento dell'offerta nel traffico regionale (S-Bahn di San Gallo e passante di Zurigo) e le misure tariffarie.

Immobili ha realizzato un risultato prima dei pagamenti compensativi pari a CHF 395,0 mio. Di questi, CHF 150,0 mio di pagamenti compensativi sono confluiti nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 233,7 mio nel risanamento della Cassa pensioni FFS.

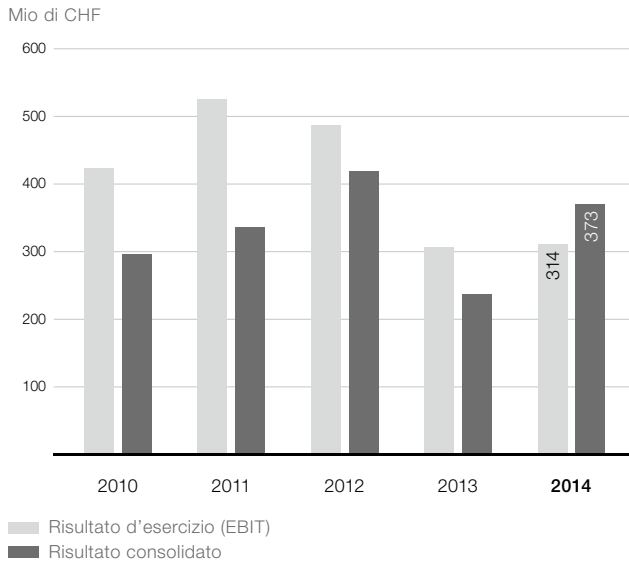
Grazie a una maggiore prestazione di trasporto e a miglioramenti operativi sul fronte dell'efficienza, Cargo ha migliorato il risultato di CHF 18,4 mio rispetto al 2013 (CHF 33,1 mio). Nel quarto anno dopo lo scorporo anche SBB Cargo International ha realizzato un risultato positivo (CHF 1,2 mio).

Come nel 2013, anche nel 2014 Infrastruttura ha fornito ulteriori prestazioni di mantenimento, non completamente coperte con le risorse previste dalla convenzione sulle prestazioni, con un conseguente disavanzo di CHF -65,8 mio.

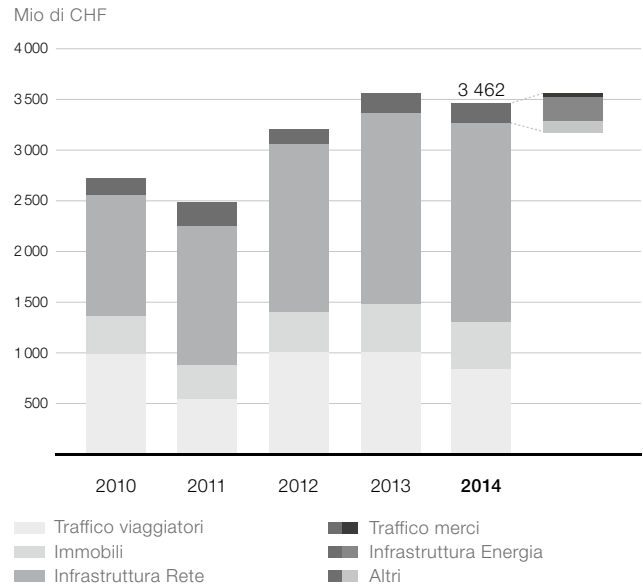
Il free cash flow, pari a CHF -205,2 mio, è aumentato di CHF 447,7 mio rispetto all'esercizio precedente. Il miglioramento è dovuto in particolare a efficienze operative e alla vendita di immobili.

L'indebitamento netto soggetto a interessi è stato pari a CHF 7,7 mia, con un incremento di CHF 0,2 mia dovuto in particolare a investimenti in materiale rotabile e stazioni così come alle maggiori spese di manutenzione per l'infrastruttura ferroviaria.

## Risultato consolidato 2010-2014.



## Investimenti 2010-2014.



Con CHF 372,9 mio il risultato consolidato è aumentato di CHF 134,7 mio rispetto al 2013.

Il ricavo d'esercizio è aumentato di CHF 223,0 mio (+2,7 per cento) portandosi a CHF 8542,1 mio per l'incremento dei ricavi dal traffico viaggiatori, dei ricavi del traffico merci, dei ricavi locativi e delle prestazioni dei poteri pubblici. L'aumento di queste prestazioni è dovuto a maggiori contributi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

Le spese d'esercizio (CHF 8227,8 mio) sono aumentate di CHF 218,0 mio rispetto al 2013 in seguito all'incremento delle spese per il personale e degli ammortamenti.

Il risultato d'esercizio è quindi complessivamente migliorato rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a CHF 314,3 mio (CHF +4,9 mio, +1,6 per cento).

Il risultato finanziario pari a CHF -132,7 mio è dovuto per la maggior parte agli interessi passivi. A causa di un adeguamento di valutazione positivo delle immobilizzazioni finanziarie, il risultato è migliorato di CHF 12,6 mio rispetto all'esercizio precedente.

Con CHF 190,0 mio il risultato estraneo all'esercizio è stato superiore rispetto al 2013 di CHF 109,1 mio grazie ai maggiori utili conseguiti con la vendita di immobili.

Il volume d'investimento, pari a CHF 3462,5 mio, è stato inferiore di CHF 99,7 mio rispetto all'esercizio precedente. Sono stati effettuati investimenti in materiale rotabile per il trasporto viaggiatori e il traffico merci, in nuova infrastruttura ferroviaria e in immobili.

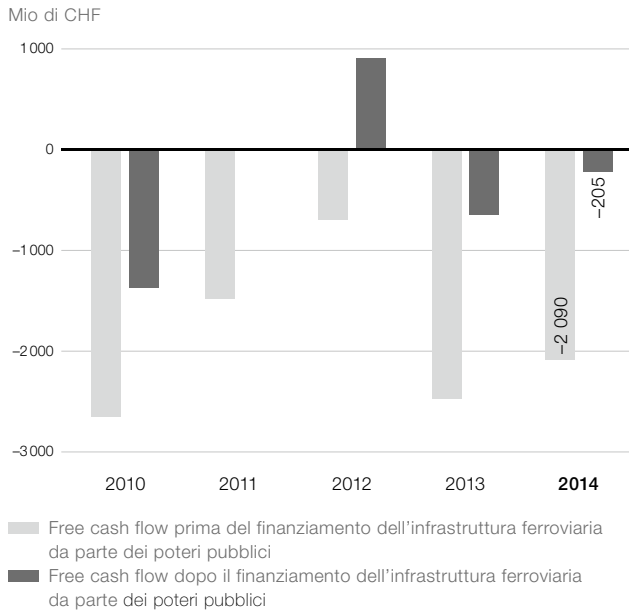
Nel complesso CHF 1962,7 mio (2013: CHF 1888,4 mio) sono stati investiti nel mantenimento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria per migliorare la stabilità dell'orario e ampliare l'offerta ferroviaria.

Per migliorare l'offerta e il comfort di viaggio, la divisione Viaggiatori ha investito CHF 848,2 mio (2013: CHF 1015,9 mio) in nuovi treni (es. FLIRT ed elettrotreni ETR 610) e nella modernizzazione del materiale rotabile.

Immobili ha investito CHF 458,1 mio (2013: CHF 469,4 mio) nell'ammodernamento e nell'ampliamento degli edifici delle stazioni e nello sviluppo di aree centrali vicine alle stazioni.

L'unità Energia ha investito CHF 121,6 mio (2013: CHF 117,5 mio) nell'ampliamento e nel mantenimento di impianti per la produzione e il trasporto di energia

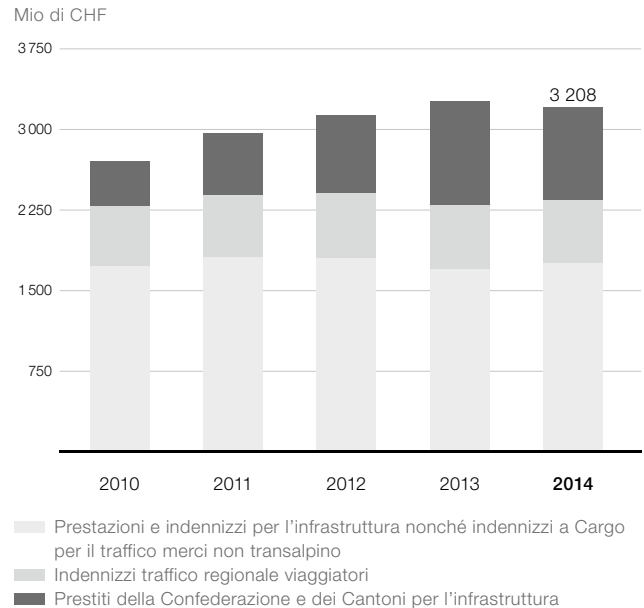
### Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici 2010-2014.



Il free cash flow, pari a CHF -205,2 mio, è migliorato di CHF 447,7 mio rispetto all'esercizio precedente (2013: CHF -652,9 mio). Il free cash flow è stato sostenuto da miglioramenti operativi e disinvestimenti, in particolare da vendite di immobili.

Per gli investimenti sostitutivi finanziati dalla convenzione sulle prestazioni e per progetti d'investimento a finanziamento speciale, nel 2014 le FFS hanno ricevuto dai poteri pubblici CHF 1885,0 mio. L'aumento dei contributi rispetto all'esercizio precedente, in crescita di CHF 65,7 mio, è dovuto ai maggiori contributi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

### Prestazioni dei poteri pubblici 2010-2014.

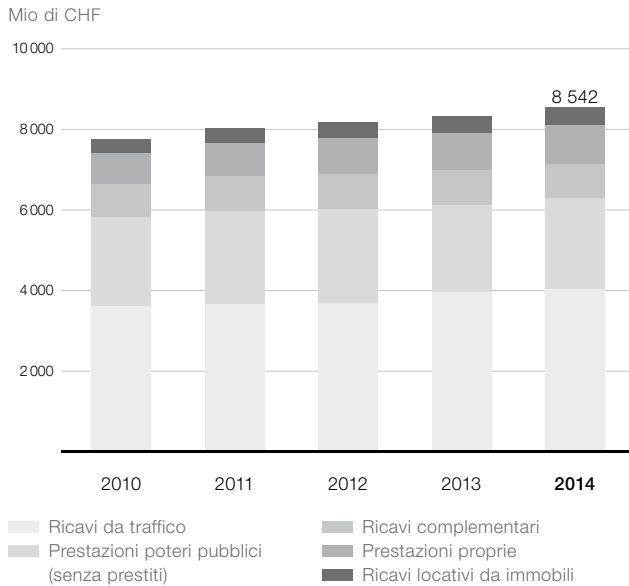


Le prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura comprendono i costi per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria che non vengono coperti dai prezzi delle tracce fissati per legge nonché il contributo per il mantenimento della rete in misura corrispondente agli ammortamenti iscritti.

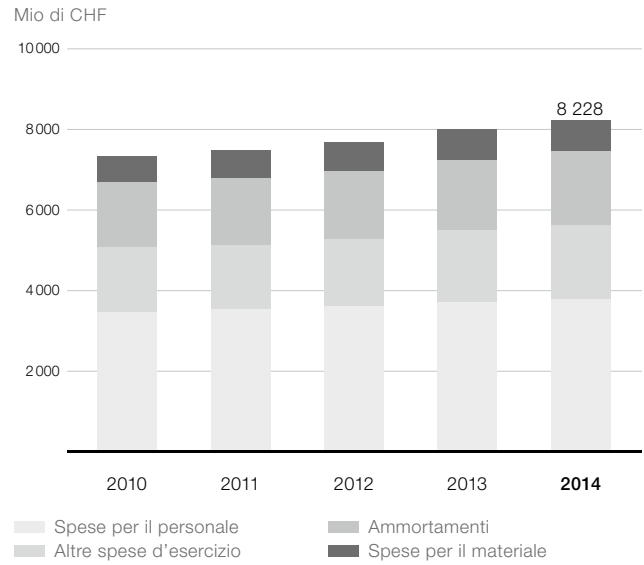
Gli indennizzi per il traffico regionale viaggiatori corrispondono ai costi dell'offerta richiesta dai poteri pubblici, che non sono coperti dai viaggiatori.

Il fondo infrastrutturale e il fondo FTP hanno messo a disposizione prestiti in particolare per l'ampliamento della linea Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, per gli accessi AlpTransit e per vari progetti nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria.

### Ricavo d'esercizio 2010-2014.



### Spese d'esercizio 2010-2014.



Il ricavo d'esercizio, pari a CHF 8542,1 mio, è aumentato del 2,7 per cento rispetto al 2013.

I ricavi del traffico viaggiatori sono passati a CHF 3044,9 mio (+1,6 per cento) in seguito al potenziamento dell'offerta nel traffico regionale (S-Bahn di San Gallo e passante di Zurigo) e alle misure tariffarie. I ricavi locativi in Immobili sono aumentati di CHF 22,0 mio (+5,5 per cento) in particolare per la disponibilità di ulteriori superfici. I ricavi del traffico merci sono aumentati di CHF 46,1 mio (+5,6 per cento) e sono giunti a CHF 866,5 mio in particolare per la maggiore prestazione di trasporto.

Con CHF 857,9 mio i ricavi complementari sono stabili rispetto all'esercizio precedente.

Le prestazioni dei poteri pubblici comprendono le componenti con impatto sul conto economico per l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente, gli indennizzi per il traffico regionale e per il traffico merci. L'aumento rispetto all'esercizio precedente, in crescita di CHF 76,7 mio, è dovuto ai maggiori contributi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente. Gli indennizzi al traffico viaggiatori regionale e al traffico merci sono rimasti pressoché costanti rispetto all'esercizio precedente.

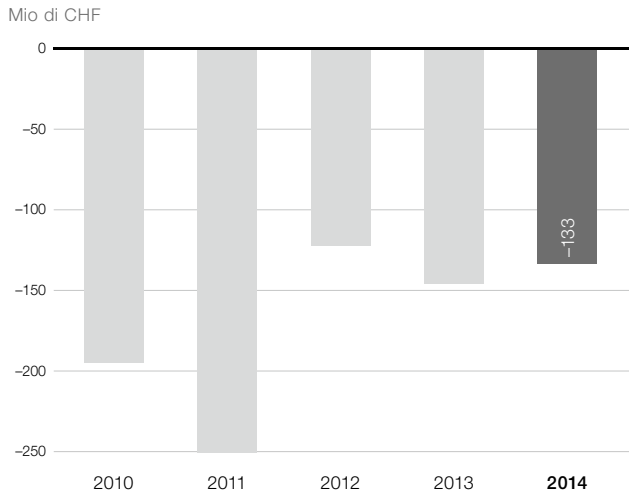
Rispetto al 2013 le spese d'esercizio sono aumentate del 2,7 per cento passando a CHF 8227,8 mio.

L'ampliamento dell'offerta nella divisione Viaggiatori e i grandi progetti di investimento in Infrastruttura hanno fatto aumentare di CHF 77,6 mio le spese per il personale (+2,1 per cento) e di CHF 30,2 mio le prestazioni esterne per le riparazioni e la manutenzione.

In particolare la messa in funzione di nuove infrastrutture (passante di Zurigo) e nuovo materiale rotabile ha comportato un aumento degli ammortamenti di CHF 107,4 mio.



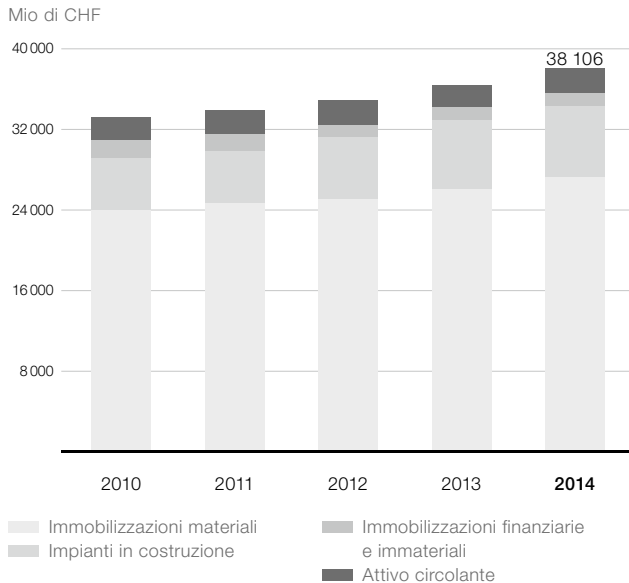
### Risultato finanziario 2010-2014.



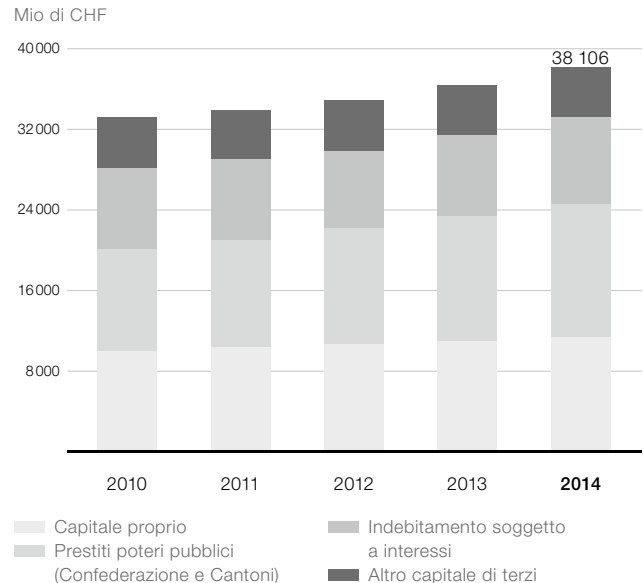
Nel 2014 il risultato finanziario si è attestato a CHF –132,7 mio (comprende tra l'altro interessi passivi, ricavi da partecipazioni ed effetti valutari).

Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente è da attribuire in particolare all'andamento positivo della valutazione delle immobilizzazioni finanziarie.

### Struttura di bilancio Attivi 2010-2014.



### Struttura di bilancio Passivi 2010-2014.



Le immobilizzazioni materiali e gli impianti in costruzione sono passati da CHF 32 945,9 mio nel 2013 a CHF 34 275,7 mio nel 2014 (+4,0 per cento). Dal 2010 si registra una crescita media del 4,1 per cento. L'incremento nell'esercizio in esame è dovuto in primo luogo ai progetti di costruzione Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse e passante di Zurigo. Sono stati inoltre messi in funzione i nuovi FLIRT ed elettrotreni ETR 610 e sono stati realizzati progressi nella costruzione di oggetti d'investimento (tra cui Europaallee di Zurigo).

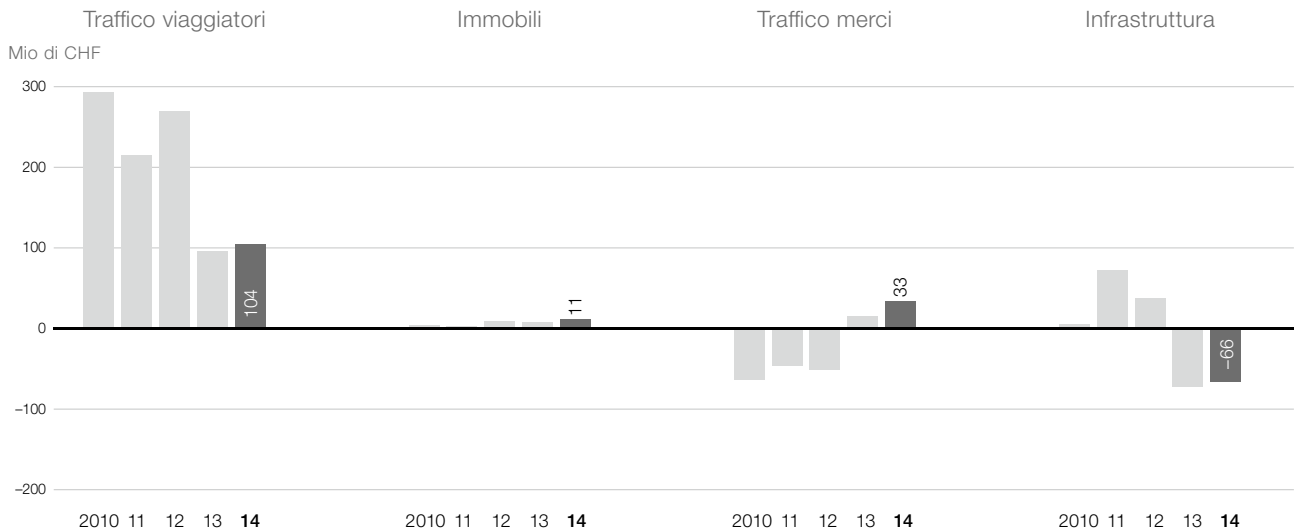
Le immobilizzazioni finanziarie e immateriali sono state pari a CHF 1384,0 mio nel 2014 (2013: CHF 1356,1 mio). L'aumento dell'attivo circolante (CHF +336,9 mio) è principalmente attribuibile alle maggiori disponibilità liquide in seguito ai rifinanziamenti a lungo termine nella seconda metà dell'anno.

L'indebitamento netto soggetto a interessi (debiti finanziari soggetti a interessi detratta la liquidità) è aumentato di CHF 212,7 mio rispetto al 2013, giungendo a CHF 7720,0 mio, in particolare per gli investimenti in materiale rotabile e immobili, e per l'aumento delle spese di manutenzione per l'infrastruttura ferroviaria.

Il grado di copertura dei debiti (indebitamento netto soggetto a interessi diviso EBIT compresi gli utili da alienazione di immobili) è migliorato grazie all'aumento dell'EBIT e ai maggiori utili risultanti dall'alienazione di immobili, passando da 19,2 nell'esercizio precedente a 15,3 nell'esercizio in esame.

I prestiti concessi dai poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono aumentati di CHF 861,9 mio, portandosi a CHF 13 260,7 mio, in particolare per i grandi progetti ordinati dalla Confederazione e dai Cantoni

## Risultati dei segmenti 2010-2014.



### Traffico viaggiatori.

Rispetto all'esercizio precedente il risultato è aumentato di CHF 7,8 mio, giungendo a CHF 103,9 mio, in particolare per l'ampliamento dell'offerta nel traffico regionale e per le misure tariffarie.

### Immobili.

Immobili ha realizzato un risultato prima dei pagamenti compensativi pari a CHF 395,0 mio (CHF +140,6 mio rispetto al 2013). Nel complesso, CHF 150,0 mio sono confluiti come pagamenti compensativi nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 233,7 mio nel risanamento della Cassa pensioni. L'aumento del risultato è riconducibile da una parte all'incremento dei ricavi locativi (+CHF 22,0 mio) e, dall'altra, all'incremento delle vendite di immobili (+CHF 109,1 mio).

### Traffico merci.

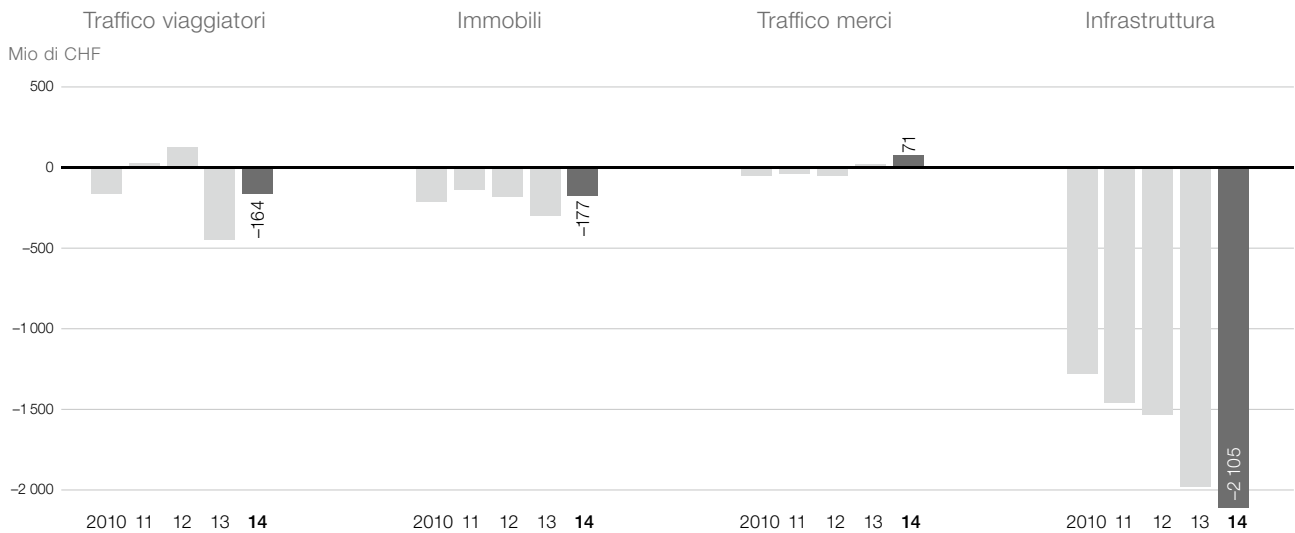
Grazie alla maggiore prestazione di trasporto (+17,6 percento di tonnellate-chilometro nette rispetto al 2013) e ai miglioramenti sul versante dell'efficienza nella produzione, il risultato è migliorato ulteriormente (CHF +18,4 mio).

### Infrastruttura.

Il risultato annuale è stato pari a CHF -65,8 mio (CHF +6,5 mio rispetto al 2013).

L'infrastruttura ferroviaria è gravata da una scarsa manutenzione preventiva in passato, nonostante l'elevato grado di sfruttamento. Per garantire una qualità e una sicurezza costanti della strada ferrata, anche nel 2014, dopo il 2013, Infrastruttura Rete ha fornito maggiori prestazioni di manutenzione, non completamente coperte con le risorse previste dalla convenzione sulle prestazioni, il che ha generato nuovamente un disavanzo.

**Free cash flow Segmenti 2010-2014.**  
 (prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici e dopo i pagamenti compensativi)



**Traffico viaggiatori.**

Nell'esercizio in esame il free cash flow è stato pari a CHF -164,2 mio (2013: CHF -446,0 mio). Non è stato possibile generare gli investimenti necessari nel materiale rotabile dall'esercizio operativo.

**Traffico merci.**

Nell'esercizio in esame il free cash flow è stato pari a CHF 71,3 mio, con un miglioramento di CHF 56,9 mio rispetto all'esercizio precedente, imputabile in particolare al risultato annuale più elevato e agli investimenti sempre bassi.

**Immobili.**

Il free cash flow è migliorato di CHF 125,6 mio, in particolare grazie al cash flow risultante dall'alienazione di immobili, ma è comunque rimasto in terreno negativo (CHF -176,8 mio).

**Infrastruttura.**

Prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici, il free cash flow ammontava a CHF -2104,6 mio (2013: CHF -1976,7 mio). Gli investimenti (in particolare il grande progetto Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) hanno determinato la riduzione del free cash flow.

### Prospettive.

Anche nei prossimi anni le FFS ampliaranno la propria offerta. Alcune tappe fondamentali sono la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo nel 2016 e quella della galleria di base del Ceneri nel 2019. Per migliorare ulteriormente i vantaggi per i clienti, si investirà nello sviluppo delle stazioni e in materiale rotabile moderno. Nel 2017 sull'asse est-ovest circoleranno i nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza.

Benché il fatturato delle FFS sia realizzato prevalentemente in franchi svizzeri, la revoca del tasso di cambio minimo dell'euro da parte della Banca nazionale svizzera rappresenta un'ulteriore sfida, in particolare per il traffico merci. Per consentire un'offerta ferroviaria di alto livello qualitativo a un prezzo equo anche in un contesto economico difficile, sarà ancora più importante garantire uno sviluppo delle FFS che sia economicamente sostenibile. Ciò richiederà incrementi della produttività e del rendimento in settori finanziati con mezzi propri, ossia nel traffico viaggiatori a lunga percorrenza, in immobili e nel traffico merci.



## Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2014	2013
<b>Ricavo d'esercizio</b>			
Ricavi da traffico	1	4 042,4	3 961,2
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 248,8	2 172,1
Ricavi locativi immobili	3	424,0	402,0
Ricavi complementari	4	857,9	860,8
Prestazioni proprie	5	969,0	923,0
<b>Totale Ricavo d'esercizio</b>		<b>8 542,1</b>	8 319,1
<b>Spese d'esercizio</b>			
Spese per il materiale	6	-750,6	-752,8
Spese per il personale	7	-3 804,5	-3 726,9
Altre spese d'esercizio	8	-1 819,2	-1 783,9
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali	9, 21	-1 735,8	-1 644,2
Ammortamenti su immobilizzazioni immateriali	9, 22	-117,8	-101,9
<b>Totale Spese d'esercizio</b>		<b>-8 227,8</b>	-8 009,8
<b>Risultato d'esercizio/EBIT</b>		<b>314,3</b>	309,4
Ricavi finanziari	10	53,5	56,9
Costi finanziari	11	-186,2	-202,2
<b>Risultato ordinario</b>		<b>181,6</b>	164,0
Risultato estraneo all'esercizio	12	190,0	80,9
<b>Utile ante imposte</b>		<b>371,6</b>	244,9
Imposte sull'utile	13	5,2	-3,3
Interessenze azionisti minoritari	14	-3,9	-3,4
<b>Utile del Gruppo</b>		<b>372,9</b>	238,2

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

## Bilancio del Gruppo FFS.

## Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2014	31. 12. 2013
<b>Attivo circolante</b>			
Liquidità	15	880,1	593,8
Crediti per forniture e prestazioni	16	515,9	570,1
Altri crediti	17	160,2	161,4
Scorte e lavori in corso	18	364,5	351,7
Ratei e risconti attivi	19	525,9	432,8
<b>Totale Attivo circolante</b>		<b>2 446,6</b>	2 109,7
<b>Attivo fisso</b>			
Immobilizzazioni finanziarie	20	496,2	523,1
Immobilizzazioni materiali	21	27 236,5	26 074,4
Impianti in costruzione immobilizzazioni materiali	21	7 039,2	6 871,5
Immobilizzazioni immateriali	22	887,8	833,0
<b>Totale Attivo fisso</b>		<b>35 659,7</b>	34 302,0
<b>Totale Attivi</b>		<b>38 106,3</b>	36 411,8

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

## Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2014	31. 12. 2013
<b>Capitale di terzi</b>			
Debiti finanziari a breve termine	23	309,1	449,7
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	24	12,5	10,2
Debiti per forniture e prestazioni	25	875,8	919,7
Altri debiti a breve termine	26	163,7	154,5
Ratei e risconti passivi	27	1 571,3	1 498,4
Accantonamenti a breve termine	28	252,1	262,1
<b>Totale Capitale di terzi a breve termine</b>		<b>3 184,5</b>	3 294,7
Debiti finanziari a lungo termine	23	8 290,9	7 651,9
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	24	13 248,3	12 388,5
Altri debiti a lungo termine	26	1 729,1	1 787,7
Accantonamenti a lungo termine	28	276,0	285,1
<b>Totale Capitale di terzi a lungo termine</b>		<b>23 544,3</b>	22 113,2
<b>Totale Capitale di terzi</b>		<b>26 728,8</b>	25 407,9
<b>Capitale proprio</b>			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 069,1	2 069,1
Perdite accumulate		-153,6	-391,5
Utile del Gruppo		372,9	238,2
<b>Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari</b>		<b>11 288,4</b>	10 915,9
Interessenze azionisti minoritari	14	89,1	88,0
<b>Totale Capitale proprio</b>		<b>11 377,5</b>	11 003,9
<b>Totale Passivi</b>		<b>38 106,3</b>	36 411,8

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



## Rendiconto finanziario del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2014	2013
Utile del Gruppo		372,9	238,2
Ammortamenti sull'attivo fisso		1 850,0	1 743,8
Perdite per riduzioni durevoli di valore		3,6	2,3
Riduzione accantonamenti		-19,0	-13,7
Altre spese/ricavi senza impatto sul fondo		-86,1	-97,9
Utile da vendita di attivo fisso		-196,5	-87,3
Quota parte degli perdite/utili derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		16,8	-0,9
Risultato interessenze azionisti minoritari		3,9	3,4
Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità	29	-7,3	59,6
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS</b>		<b>1 938,4</b>	1 847,6
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS		-1 025,3	-950,4
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura FFS</b>		<b>913,0</b>	897,2
Deflusso di fondi dalla variazione dell'area di consolidamento		0,0	-0,1
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione		-3 243,5	-3 272,1
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni materiali		374,3	110,4
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni finanziarie		-54,0	-4,3
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni finanziarie		99,0	2,6
Pagamenti per investimenti in immobilizzazioni immateriali		-213,7	-206,1
Incassi per disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali		34,8	0,3
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento</b>		<b>-3 003,1</b>	-3 369,4
Finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria con risorse a fondo perso della Confederazione		1 025,3	950,4
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		859,6	868,9
Rimborso di debiti finanziari a breve termine		-444,9	-262,4
Assunzione di debiti finanziari a lungo termine		938,9	701,1
Assunzione di altri debiti a lungo termine		0,4	0,0
Dividendi pagati ad azionisti minoritari		-2,9	-1,4
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento</b>		<b>2 376,5</b>	2 256,6
<b>Totale Flusso finanziario</b>		<b>286,4</b>	-215,6
Liquidità al 1° gennaio		593,8	809,3
Differenza di conversione		-0,1	0,0
Liquidità al 31 dicembre		880,1	593,8
<b>Variazione liquidità</b>		<b>286,4</b>	-215,6

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

### Free cash flow.

Mio di CHF	2014	2013
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo)	913,0	897,2
Flusso finanziario dell'attività di investimento	-3 003,1	-3 369,4
<b>Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici</b>	<b>-2 090,1</b>	-2 472,2
Flusso finanziario proveniente dal finanziamento di investimenti per l'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	1 885,0	1 819,3
<b>Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici</b>	<b>-205,2</b>	-652,9
Flusso finanziario proveniente da finanziamenti per investimenti commerciali e risanamento della CP	491,5	437,3
<b>Totale Flusso finanziario</b>	<b>286,4</b>	-215,6

## Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS.

Mio di CHF	Capitale sociale	Riserve di capitale (aggio)	Riserve da utili	Differenze di conversione delle divise estere	Totale escl. interessenze azionisti minoritari	Interessenze azionisti minoritari	Totale incl. interessenze azionisti minoritari
<b>Capitale proprio all'1. 1. 2013</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-385,4</b>	<b>-6,3</b>	<b>10 677,3</b>	<b>86,1</b>	<b>10 763,5</b>
Variazione area di consolidamento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	2,1
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,4	-1,4
Variazione azionisti minoritari	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,3	-2,3
Utile del Gruppo	0,0	0,0	238,2	0,0	238,2	3,4	241,6
Differenze di conversione	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,3
<b>Capitale proprio al 31. 12. 2013</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-147,2</b>	<b>-6,0</b>	<b>10 915,9</b>	<b>88,0</b>	<b>11 003,9</b>
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,9	-2,9
Variazione azionisti minoritari	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Utile del Gruppo	0,0	0,0	372,9	0,0	372,9	3,9	376,8
Differenze di conversione	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4	-0,1	-0,5
<b>Capitale proprio al 31. 12. 2014</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>225,7</b>	<b>-6,4</b>	<b>11 288,4</b>	<b>89,1</b>	<b>11 377,5</b>

Il capitale sociale è suddiviso in 180 mio di azioni nominative del valore nominale di CHF 50 cadauna ed è completamente liberato. La Confederazione è azionista unico.

## Allegato al conto del Gruppo 2014.

### Principi di consolidamento.

#### Aspetti generali.

I principi contabili e di rendiconto applicati per la stesura del presente conto del Gruppo rispettano le disposizioni del diritto azionario svizzero e di tutte le «Raccomandazioni professionali per l'allestimento dei conti annuali» (Swiss GAAP FER) e permettono di presentare un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica.

#### Data di chiusura.

L'esercizio in esame comprende 12 mesi per tutte le società incluse nel consolidamento. Ad eccezione della centrale elettrica 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 conto del Gruppo comprende i conti annuali dell'azienda Ferrovie federali svizzere FFS (FFS SA) e delle società alle quali la FFS SA partecipa direttamente o indirettamente e di cui detiene la maggioranza dei voti.

La partecipazione al 100 per cento alla AlpTransit San Gottardo SA non viene consolidata, bensì rilevata in base al metodo della messa in equivalenza. In seguito a un accordo speciale tra la Confederazione e le FFS, la gestione di questa partecipazione compete direttamente alla Confederazione, per cui non è possibile applicare il criterio dell'influsso dominante unico.

Per la gestione di transazioni di leasing sovranazionali le FFS dispongono di collegamenti con società veicolo (SPE). Le FFS non hanno quote di partecipazione, opzioni su azioni, né diritti di voto o altri diritti generali su queste società veicolo, per cui viene meno l'inserimento nell'area di consolidamento.

Queste operazioni vengono iscritte a bilancio come Financial Lease.

L'elenco delle partecipazioni a pagina 70 riporta le società che fanno parte dell'area di consolidamento.

#### Metodo di consolidamento.

Il consolidamento del capitale viene effettuato in base al metodo anglosassone (purchase method). Gli attivi e i passivi all'interno del Gruppo nonché le spese e i ricavi sono compensati reciprocamente. Gli utili su consegne all'interno del Gruppo, che non sono ancora stati realizzati tramite vendite a terzi, vengono eliminati in fase di consolidamento.

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

Per tutte le società di cui la FFS SA detiene una partecipazione diretta o indiretta superiore al 50 per cento, si applica il metodo del consolidamento integrale. Gli attivi e i passivi, 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.

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

#### Interessenze azionisti minoritari.

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

#### Conversione 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 valutato al cambio storico, mentre i ricavi, le spese e i flussi monetari sono convertiti al cambio medio dell'anno di riferimento. Le differenze di conversione derivanti dall'applicazione di tale metodo sono contabilizzate con le riserve da utili e non influiscono sul risultato.

Sono stati adottati i seguenti corsi di conversione:

	Corso medio <b>2014</b>	Corso medio 2013	Corso del giorno di chiusura <b>31. 12. 2014</b>	Corso del giorno di chiusura 31. 12. 2013
EUR	1,21	1,23	1,20	1,23

## Criteri di valutazione e classificazione del conto del Gruppo.

### Aspetti generali.

Il conto del Gruppo si basa sui rendiconti delle società del Gruppo redatti secondo criteri di valutazione e classificazione uniformi. Vale il principio della valutazione individuale di attivi e passivi.

L'iscrizione a bilancio è in milioni di CHF arrotondati a una cifra decimale. Possono derivarne differenze di arrotondamento irrilevanti.

### Attivo circolante.

La voce **Liquidità** comprende le giacenze di cassa, i depositi postali e bancari e gli investimenti finanziari realizzabili a breve termine con una durata residua massima di tre mesi. La valutazione avviene in base al valore nominale.

I **crediti per forniture e prestazioni** e gli **altri crediti** sono iscritti al valore nominale, dedotta la rettifica di valore necessaria per la gestione aziendale. I rischi di solvibilità concreti sono riportati singolarmente, i rischi di credito latenti sono coperti da una rettifica di valore in base all'età e alle esperienze acquisite.

Le **scorte e i lavori in corso**, destinati in gran parte a uso proprio, sono iscritti a bilancio al costo di acquisizione o al costo di produzione, dedotti gli sconti ricevuti, secondo il principio del valore minimo. I rischi derivanti da uno stoccaggio prolungato o da una durata d'impiego ridotta vengono considerati nelle rettifiche di valore.

### Attivo fisso.

Le **immobilizzazioni finanziarie** comprendono titoli detenuti a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per impegni di leasing e partecipazioni non consolidate valutate al valore di acquisto, dedotti gli opportuni ammortamenti economicamente necessari. Le partecipazioni in società associate comprendono le partecipazioni non consolidate con un diritto di voto a partire dal 20 per cento, iscritte a bilancio secondo il metodo della messa in equivalenza. I prestiti a lungo termine verso terzi e verso società associate vengono iscritti al valore nominale, dedotta la rettifica di valore necessaria per tener conto dei rischi concreti di solvibilità. Gli attivi risultanti dagli istituti di previdenza e dalle riserve dei contributi del datore di lavoro vengono anch'essi iscritti a bilancio tra le immobilizzazioni finanziarie. In caso di rinuncia condizionata all'utilizzazione delle riserve dei contributi del datore di lavoro si effettua una rettifica di valore. Le imposte latenti attive su differenze temporali e su perdite pregresse vengono iscritte a bilancio se sussiste la probabilità che possano essere realizzate con utili fiscali futuri.

La valutazione delle **immobilizzazioni materiali** si basa sui costi di acquisizione o di produzione, dopo detrazione degli ammortamenti necessari.

Gli ammortamenti avvengono secondo il metodo lineare, sull'intero periodo di utilizzo previsto per gli elementi in questione.

La durata prevista di utilizzo ammonta, in anni, a:

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	10-20
Veicoli	
– Locomotive e veicoli motori	25-33
– Carrozze viaggiatori	20-33
– Carri merci e veicoli di servizio	20-33
– Piccoli veicoli motori	20-30
– Veicoli stradali e altri	5-20
Sottostruttura e armamento	25-50
Tecnica ferroviaria	15-33
Impianti di urbanizzazione, 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 maturati durante la realizzazione di beni patrimoniali vengono iscritti all'attivo se, per la costruzione e fino alla messa in funzione del bene, è necessario un arco di tempo notevole. L'attivazione viene effettuata sul valore medio dell'immobilizzazione al tasso medio del capitale di terzi a tal fine impiegato.

Le immobilizzazioni in leasing che, da un punto di vista economico, corrispondono a operazioni di acquisto (financial lease), sono iscritte all'attivo nel patrimonio immobilizzazioni materiali e ammortizzate durante lo stesso periodo adottato per investimenti simili. Gli impegni di leasing sono registrati alla voce Debiti finanziari. Gli utili conseguiti con transazioni sale and leaseback (financial lease) vengono accantonati e sciolti nel corso della validità del contratto.

Sono considerati **terreni 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 nel momento in cui sono sostenuti.

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 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 a conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

## Capitale di terzi.

Il capitale di terzi viene iscritto a bilancio al valore nominale, esclusi gli accantonamenti. Sono considerati **a lungo termine** i debiti con una durata residua superiore a dodici mesi.

I **debiti finanziari** comprendono prestiti commerciali e anticipi ricevuti da terzi e dalla Confederazione, tra cui debiti bancari, impegni di leasing, prestiti obbligazionari e debiti verso la Cassa del personale FFS.

I **prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria** sono prestiti concessi dalla Confederazione e dai Cantoni. Di norma si tratta di prestiti senza interessi.

Tra gli **altri debiti a lungo termine** vengono esposti ratei e risconti a lungo termine e i passivi degli istituti di previdenza.

Gli **accantonamenti** sono costituiti in presenza di impegni giuridici o concreti conformemente alle disposizioni della norma Swiss GAAP FER 23. Se il tempo è un fattore di influenza determinante, l'importo dell'accantonamento viene scontato. L'operazione di sconto avviene al tasso di rifinanziamento verso la Confederazione.

Gli accantonamenti per imposte iscritti a bilancio tra gli accantonamenti a lungo termine comprendono le imposte latenti e tengono conto di tutti i fattori che hanno ripercussioni sulle imposte sugli utili, 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 periodicamente ad eventuali cambiamenti delle leggi fiscali locali.

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

La norma Swiss GAAP FER 16 disciplina l'esposizione delle conseguenze economiche derivanti dagli obblighi previdenziali, a prescindere dalla struttura giuridica dei piani previdenziali e degli istituti di previdenza. Per soddisfare il punto di vista economico richiesto dalla norma, i passivi o gli attivi degli istituti di previdenza devono essere registrati nei conti annuali delle società aderenti, benché questa operazione non generi un effetto legalmente vincolante a favore o a discapito degli istituti di previdenza.

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

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

## Strumenti finanziari derivati.

Nel settore finanziario le FFS adottano 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.

Una contabilizzazione con impatto sul risultato delle attività oggetto di copertura avviene al momento della realizzazione. La valutazione viene effettuata analogamente all'attività base oggetto di copertura.

## Impegni e crediti eventuali.

Per impegni eventuali si intendono le fidejussioni, gli obblighi di garanzia, gli attivi costituiti in pegno e altri impegni aventi carattere di eventualità. Essi vengono iscritti al valore nominale. I crediti eventuali vengono iscritti quando emerge la possibilità di un beneficio economico.

## Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Di seguito vengono riportati tutti gli ulteriori impegni assunti che non possono essere disdetti entro un anno. Essi vengono iscritti al valore nominale. Si tratta sostanzialmente di impegni per investimenti e impegni di acquisto energia.

## Note concernenti il conto del Gruppo.

### 0.1 Modifiche dei principi contabili.

Dalle modifiche apportate agli Swiss GAAP FER per l'esercizio 2014 non risultano adeguamenti del conto del Gruppo delle FFS.

### 0.2 Variazioni nell'area di consolidamento.

Nel 2014 l'area di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

- vendita parziale login formazione professionale SA, Olten (giugno 2014)
- liquidazione della Terzag Terminal Zürich AG in liquidazione, Zurigo (dicembre 2014)

### 1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2014	2013
Traffico viaggiatori	3 044,9	2 995,6
di cui traffico a lunga percorrenza	2 257,7	2 259,7
di cui traffico regionale	787,2	735,9
Traffico merci	866,5	820,4
Prestazioni d'esercizio	47,3	57,3
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	83,6	88,0
<b>Ricavi da traffico</b>	<b>4 042,4</b>	<b>3 961,2</b>

I ricavi da traffico sono aumentati complessivamente di CHF 81,2 mio (+2,0 per cento).

I ricavi del traffico regionale viaggiatori sono aumentati di CHF 51,3 mio (+7,0 per cento) in particolare per l'apertura del passante di Zurigo nel giugno 2014 e per l'ampliamento dell'offerta della S-Bahn di San Gallo.

Grazie all'incremento della prestazione di trasporto i ricavi del traffico merci sono aumentati di CHF 46,1 mio (+5,6 per cento).

## 2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2014	2013
<b>Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)</b>		
Confederazione	276,0	284,1
Cantoni	310,6	307,2
<b>Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori</b>	<b>586,6</b>	591,3
<b>Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni</b>		
Ammortamenti infrastruttura	1 025,3	950,4
Quote d'investimento non attivabili	182,3	163,8
Contributo d'esercizio infrastruttura	278,9	290,5
<b>Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni</b>	<b>1 486,5</b>	1 404,6
<b>Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale</b>		
Confederazione	101,4	91,7
Cantoni	8,5	20,6
<b>Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale</b>	<b>109,9</b>	112,3
<b>Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori (TRV)</b>		
Confederazione	32,6	32,2
Cantoni	8,4	8,1
<b>Totale Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate</b>	<b>41,0</b>	40,3
<b>Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria</b>	<b>1 637,4</b>	1 557,2
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci	24,8	23,5
<b>Totale Prestazioni per il traffico merci</b>	<b>24,8</b>	23,5
<b>Prestazioni dei poteri pubblici</b>	<b>2 248,8</b>	2 172,1

Gli indennizzi per le prestazioni ordinate del traffico regionale viaggiatori (TRV) compensano i costi non coperti dai viaggiatori.

All'aumento delle prestazioni complessive dei poteri pubblici per l'infrastruttura ferroviaria in misura di CHF 80,2 mio (+5,2 percento) ha concorso in misura determinante l'aumento del contributo per il mantenimento dell'infrastruttura esistente in conseguenza di maggiori ammortamenti, a loro volta incrementati anche in seguito alla messa in servizio del passante di Zurigo.

Le prestazioni della Confederazione per Infrastruttura comprendono inoltre pagamenti alle FFS per la partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 52,0 mio (2013: CHF 52,0 mio). Questo importo, che non è collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso integralmente alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

## 3 Ricavi locativi immobili.

Le nuove costruzioni Europaallee e il Westlink Plaza di Zurigo Altstetten così come l'apertura di nuove superfici commerciali nelle stazioni di Zurigo e Ginevra-Cornavin hanno concorso all'aumento dei ricavi locativi per CHF 22,0 mio (+5,5 percento).

#### 4 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2014	2013
Servizi	262,6	225,0
Lavori di assistenza e manutenzione	43,9	38,8
Ricavi da noleggi	81,3	83,5
Ricavo da vendita di energia	73,3	81,7
Cambio di valuta	40,3	41,7
Provvigioni	85,4	87,2
Vendita stampati e materiali	37,3	43,1
Partecipazioni alle spese	184,7	178,8
Utile da vendita di attivo fisso d'esercizio	8,3	7,4
Altri ricavi complementari	40,7	73,6
<b>Ricavi complementari</b>	<b>857,9</b>	<b>860,8</b>

I ricavi complementari sono scesi di CHF 2,9 mio (-0,3 percento) rispetto al 2013.

L'aumento del ricavo da servizi è dovuto da una parte all'inserimento di login formazione professionale SA nell'area di consolidamento FFS a metà 2013 e, dall'altra, all'incremento del fatturato conseguito con attività terze.

#### 5 Prestazioni proprie.

Mio di CHF	2014	2013
Ordini d'investimento	602,2	567,4
Ordini di magazzino	366,8	355,6
<b>Prestazioni proprie</b>	<b>969,0</b>	<b>923,0</b>

L'aumento della produzione interna in sostituzione di prestazioni esterne ha portato a un incremento delle prestazioni proprie, in particolare negli ordini d'investimento.

#### 6 Spese per il materiale.

Le spese per il materiale per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e per la manutenzione dei veicoli sono rimaste invariate.

#### 7 Spese per il personale.

Mio di CHF	2014	2013
Salari	3 104,7	3 013,1
Assicurazioni sociali	530,6	508,2
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	6,4	22,9
Altre spese per il personale	162,8	182,7
<b>Spese per il personale</b>	<b>3 804,5</b>	<b>3 726,9</b>

Le spese per il personale sono aumentate di CHF 77,6 mio (+2,1 percento). All'aumento hanno concorso sia i nuovi posti di lavoro in vari settori produttivi e in ambiti rilevanti per la sicurezza, sia la nuova società affiliata login formazione professionale SA e gli aumenti salariali. L'organico è aumentato di 1753 unità, giungendo a 32 730 posti a tempo pieno.



## 8 Altre spese d'esercizio.

Mio di CHF	2014	2013
Prestazioni d'esercizio ferroviario	285,9	279,8
Noleggio di impianti	47,6	49,5
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	574,3	544,1
Veicoli	113,7	102,0
Energia	156,1	150,5
Amministrazione	97,0	98,7
Informatica	215,1	228,5
Pubblicità	67,8	70,0
Concessioni, tributi, tasse	75,9	75,4
Perdita da vendita di attivo fisso d'esercizio	1,8	1,0
Riduzioni imposta precedente per indennizzi/prestazioni dei poteri pubblici	81,4	79,7
Altre spese d'esercizio	102,6	104,7
<b>Altre spese d'esercizio</b>	<b>1 819,2</b>	<b>1 783,9</b>

I maggiori costi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in Germania per il traffico merci hanno comportato un aumento delle spese per prestazioni d'esercizio ferroviario di CHF 6,1 mio (+2,2 per cento).

L'aumento delle prestazioni di terzi per la manutenzione e le riparazioni, pari a CHF 30,2 mio (+5,5 per cento), è dovuto in primo luogo all'incremento delle prestazioni per il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria.

I costi dei veicoli sono aumentati di CHF 11,7 mio (+11,5 per cento) in seguito alle spese di noleggio veicoli.

Le spese di consulenza per l'informatica sono state ridotte grazie alla formazione di specialisti interni.

Le spese registrate alla voce Riduzioni imposta precedente per indennizzi/prestazioni dei poteri pubblici si basano principalmente sulla regolamentazione dell'IVA valida per le imprese pubbliche di trasporto. Al posto di una riduzione dell'imposta precedente calcolata in proporzione alla composizione del fatturato totale, la riduzione avviene mediante aliquote forfetarie sulle prestazioni dei poteri pubblici che sono versate loro.

## 9 Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali.

Mio di CHF	2014	2013
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	1 686,1	1 607,9
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	117,5	101,7
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	49,9	36,6
<b>Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali</b>	<b>1 853,6</b>	<b>1 746,2</b>

La maggiore attività di investimento in nuove infrastrutture e materiale rotabile ha comportato un aumento degli ammortamenti di CHF 107,4 mio (+6,2 per cento).

## 10 Ricavi finanziari.

Mio di CHF	2014	2013
Ricavi finanziari terzi	1,2	2,1
Ricavi finanziari società associate	1,5	1,5
Ricavi finanziari e proventi da altre partecipazioni	1,1	1,0
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	7,6	7,3
Altri ricavi finanziari	42,0	44,9
<b>Ricavi finanziari</b>	<b>53,5</b>	<b>56,9</b>

I ricavi finanziari terzi comprendono gli interessi.

La riduzione degli altri ricavi finanziari in misura di CHF 2,9 mio è dovuta in particolare ai minori utili su cambi, che nell'anno in esame sono stati pari a CHF 12,6 mio (2013: CHF 28,4 mio). In compenso si è avuto un andamento positivo della valutazione delle immobilizzazioni finanziarie.

## 11 Costi finanziari.

Mio di CHF	2014	2013
Costi finanziari verso terzi	127,2	156,4
Costi finanziari azionista	40,6	15,4
Adeguamento valori contabili partecipazioni società associate	0,7	1,1
Altri costi finanziari	17,7	29,4
<b>Costi finanziari</b>	<b>186,2</b>	<b>202,2</b>

I costi finanziari verso terzi comprendono i costi finanziari relativi ai debiti verso l'Istituto di previdenza (cfr. «Transazioni con parti correlate»).

Il rifinanziamento dei debiti di terzi verso la Confederazione ha portato a uno spostamento tra Costi finanziari verso terzi e Costi finanziari azionista.

Le minori perdite su cambi hanno comportato una riduzione degli altri costi finanziari, che nell'anno in esame sono stati pari a CHF 16,2 mio (2013: CHF 27,3 mio).

## 12 Risultato estraneo all'esercizio.

Mio di CHF	2014	2013
Utile da vendita di immobili	190,4	81,1
Perdita da vendita di immobili	-0,3	-0,3
<b>Risultato estraneo all'esercizio</b>	<b>190,0</b>	<b>80,9</b>

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

### 13 Imposte sull'utile.

Mio di CHF	2014	2013
Imposte correnti sull'utile	-5,1	2,7
Imposte latenti sull'utile	-0,1	0,5
<b>Imposte sull'utile</b>	<b>-5,2</b>	<b>3,3</b>

Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate delle società affiliate ammonta a CHF 0,7 mio (2013: CHF 1,2 mio).

Fatta eccezione per le attività accessorie e gli immobili che non sono collegati all'attività di trasporto data in concessione, la FFS SA è esonerata dall'imposta sull'utile e dall'imposta sul capitale, dalle imposte sugli utili da sostanza immobiliare e dalle imposte immobiliari sia sul piano federale che su quello cantonale.

In base alla revisione dei decreti sui trasporti pubblici (revisione TP), nell'estate 2013 è stata concordata una convenzione fiscale con la Confederazione e i Cantoni. Grazie a questa maggiore sicurezza giuridica è stato possibile sciogliere fondi per imposte e tasse, generando un ricavo dalle imposte.

### 14 Interessenze azionisti minoritari.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Stato all'1. 1.	88,0	86,1
Variazione area di consolidamento	0,0	2,1
Dividendi	-2,9	-1,4
Variazione interessenze azionisti minoritari	0,2	-2,3
Partecipazione agli utili	3,9	3,4
Differenze di conversione	-0,1	0,0
<b>Stato al 31. 12.</b>	<b>89,1</b>	<b>88,0</b>

### 15 Liquidità.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Cassa	75,1	49,5
Conto postale	332,1	302,1
Banche	332,2	158,8
Depositi a termine	8,9	0,0
Conti di giro	131,8	83,4
<b>Liquidità</b>	<b>880,1</b>	<b>593,8</b>

## 16 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Crediti per forniture e prestazioni verso terzi	561,7	628,7
verso società associate	25,6	23,9
Rettifiche di valore	-71,4	-82,5
<b>Crediti per forniture e prestazioni</b>	<b>515,9</b>	<b>570,1</b>

La riduzione è dovuta a una diminuzione dei crediti nei confronti dei viaggiatori senza titolo di trasporto valido.

## 17 Altri crediti.

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

## 18 Scorte e lavori in corso.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Scorte	512,9	510,8
Lavori in corso	55,8	36,7
Rettifiche di valore	-204,2	-195,9
<b>Scorte e lavori in corso</b>	<b>364,5</b>	<b>351,7</b>

La voce Lavori in corso comprende acconti per ordini di clienti pari a CHF 34,2 mio (2013: CHF 25,9 mio).

## 19 Ratei e risconti attivi.

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

## 20 Immobilizzazioni finanziarie.

Mio di CHF	Titoli	Partecipazioni in società associate	Prestiti verso terzi	Prestiti verso società associate	Attivi da istituti di previdenza	Totale
Valore contabile netto all'1. 1. 2013	232,5	126,8	81,0	46,5	1,1	487,9
<b>Valori d'acquisto</b>						
Stato all'1. 1. 2013	241,9	126,8	81,9	46,5	2,1	499,2
Variazione di valutazione	10,8	0,9	0,4	0,0	0,0	12,0
Entrate	0,0	0,0	4,9	0,0	0,4	5,2
Uscite	0,0	0,0	-0,7	-1,4	-0,3	-2,4
Ricontabilizzazioni	-3,3	23,9	-0,4	0,0	0,0	20,1
<b>Stato al 31. 12. 2013</b>	<b>249,3</b>	<b>151,6</b>	<b>86,0</b>	<b>45,2</b>	<b>2,1</b>	<b>534,2</b>
<b>Ammortamenti cumulati</b>						
Stato all'1. 1. 2013	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-1,0	-11,3
Uscite	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
<b>Stato al 31. 12. 2013</b>	<b>-9,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-11,2</b>
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2013</b>	<b>240,0</b>	<b>151,6</b>	<b>85,1</b>	<b>45,2</b>	<b>1,2</b>	<b>523,1</b>
<b>Valori d'acquisto</b>						
Stato all'1. 1. 2014	249,3	151,6	86,0	45,2	2,1	534,2
Variazione di valutazione	28,4	-16,8	-0,6	0,0	0,0	11,1
Entrate	0,8	54,4	6,2	0,0	0,0	61,4
Uscite	-70,0	0,0	-27,7	-1,3	-0,3	-99,2
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>208,6</b>	<b>189,1</b>	<b>63,6</b>	<b>43,9</b>	<b>1,9</b>	<b>507,1</b>
<b>Ammortamenti cumulati</b>						
Stato all'1. 1. 2014	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,2
Uscite	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>-9,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-10,9</b>
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2014</b>	<b>199,5</b>	<b>189,1</b>	<b>62,7</b>	<b>43,9</b>	<b>1,0</b>	<b>496,2</b>

Nella voce Titoli sono incluse le altre partecipazioni con un valore contabile netto di CHF 38,7 mio (2013: CHF 37,9 mio).

I titoli dell'attivo fisso comprendono investimenti finanziari strutturati a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per impegni di leasing, che hanno registrato una valutazione di mercato maggiore di CHF 28,4 mio. Per quanto riguarda le immobilizzazioni finanziarie senza opzioni di riacquisto, la rivalutazione con impatto sul risultato dovuta al recupero di rettifiche di valore è stata pari a CHF 23,5 mio (2013: CHF 9,3 mio).

Le uscite comprendono rimborsi da transazioni sale and leaseback. In ugual misura sono stati compensati impegni di leasing.

L'uscita dei prestiti verso terzi riguarda il rimborso di un'immobilizzazione finanziaria della EUROFIMA.

Le ricontabilizzazioni riguardano crediti finanziari in scadenza nei dodici mesi seguenti e iscritti nei crediti a breve termine.

Andamento delle partecipazioni in società associate.

	Quota di capitale proprio
Valore contabile netto all'1. 1. 2014	151,6
Entrata	54,4
Dividendi ricevuti	-23,7
Partecipazione al risultato	6,9
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2014</b>	<b>189,1</b>

Le FFS hanno partecipato all'aumento di capitale di Nant de Drance SA con CHF 54,0 mio.

## 21 Immobilizzazioni materiali e impianti in costruzione.

Mio di CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sottostrut- tura/ armamento/ tecnica ferroviaria	Altre immobilizza- zioni materiali	Fondi	Edifici	Totale Immobilizza- zioni materiali	Impianti in costruzione e acconti	Totale
Valore contabile netto all'1. 1. 2013	6 550,2	12 602,9	2 067,5	1 607,4	2 322,8	25 150,8	6 101,4	31 252,2
<b>Valori d'acquisto</b>								
Stato all'1. 1. 2013	15 374,5	20 659,4	6 285,3	1 614,6	4 408,0	48 341,8	6 107,0	54 448,8
Variazione area di consolidamento	0,6	0,0	20,5	0,0	1,4	22,5	0,0	22,5
Investimenti	2,4	55,8	15,3	0,3	0,5	74,3	3 281,7	3 356,0
Uscite impianti	-416,4	-147,9	-69,6	-15,2	-49,3	-698,3	0,0	-698,3
Ricontabilizzazioni	1 045,5	846,8	364,0	4,2	248,8	2 509,3	-2 511,9	-2,6
<b>Stato al 31. 12. 2013</b>	<b>16 006,6</b>	<b>21 414,1</b>	<b>6 615,6</b>	<b>1 604,0</b>	<b>4 609,5</b>	<b>50 249,7</b>	<b>6 876,8</b>	<b>57 126,6</b>
di cui leasing	662,8					662,8		662,8
di cui immobili a rendimento				107,4	70,9	178,3		178,3
di cui terreni non edificati				49,8		49,8		49,8
<b>Ammortamenti cumulati</b>								
Stato all'1. 1. 2013	-8 824,3	-8 056,5	-4 217,8	-7,3	-2 085,2	-23 191,0	-5,6	-23 196,6
Variazione area di consolidamento	-0,4	0,0	-13,3	0,0	-0,3	-14,0	0,0	-14,0
Ammortamenti pianificati	-523,9	-696,0	-278,5	0,0	-107,1	-1 605,6	0,0	-1 605,6
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,4	-1,2	-1,5	0,0	-2,3	0,0	-2,3
Uscite	403,4	123,3	66,2	0,0	45,6	638,6	0,0	638,6
Ricontabilizzazioni	-0,7	-11,8	0,8	0,0	10,7	-0,9	0,3	-0,6
<b>Stato al 31. 12. 2013</b>	<b>-8 945,9</b>	<b>-8 640,6</b>	<b>-4 443,8</b>	<b>-8,7</b>	<b>-2 136,2</b>	<b>-24 175,3</b>	<b>-5,3</b>	<b>-24 180,6</b>
di cui leasing	-410,0					-410,0		-410,0
di cui immobili a rendimento					-10,7	-10,7		-10,7
di cui terreni non edificati				-1,0		-1,0		-1,0
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2013</b>	<b>7 060,6</b>	<b>12 773,5</b>	<b>2 171,8</b>	<b>1 595,2</b>	<b>2 473,3</b>	<b>26 074,4</b>	<b>6 871,5</b>	<b>32 945,9</b>
<b>Valori d'acquisto</b>								
Stato all'1. 1. 2014	16 006,6	21 414,1	6 615,6	1 604,0	4 609,5	50 249,7	6 876,8	57 126,6
Investimenti	1,9	-0,1	3,6	0,0	0,4	5,8	3 243,0	3 248,8
Uscite impianti	-306,9	-168,8	-123,7	-32,3	-195,3	-827,0	0,0	-827,0
Ricontabilizzazioni	645,2	1 762,1	306,3	5,2	365,9	3 084,7	-3 078,3	6,4
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>16 346,8</b>	<b>23 007,2</b>	<b>6 801,8</b>	<b>1 576,9</b>	<b>4 780,5</b>	<b>52 513,1</b>	<b>7 041,6</b>	<b>59 554,7</b>
di cui leasing	490,4					490,4		490,4
di cui immobili a rendimento				106,4	71,3	177,7		177,7
di cui terreni non edificati				46,1		46,1		46,1
<b>Ammortamenti cumulati</b>								
Stato all'1. 1. 2014	-8 945,9	-8 640,6	-4 443,8	-8,7	-2 136,2	-24 175,3	-5,3	-24 180,6
Ammortamenti pianificati	-545,1	-743,5	-282,2	0,0	-111,7	-1 682,5	0,0	-1 682,5
Riduzioni durevoli di valore	-0,5	-2,4	0,0	-0,7	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Uscite	301,7	128,9	116,0	1,0	40,0	587,6	0,0	587,6
Ricontabilizzazioni	-15,4	0,1	15,5	0,0	-2,9	-2,7	3,0	0,2
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>-9 205,1</b>	<b>-9 257,6</b>	<b>-4 594,5</b>	<b>-8,5</b>	<b>-2 210,8</b>	<b>-25 276,6</b>	<b>-2,4</b>	<b>-25 279,0</b>
di cui leasing	-311,5					-311,5		-311,5
di cui immobili a rendimento					-12,3	-12,3		-12,3
di cui terreni non edificati				-0,5		-0,5		-0,5
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2014</b>	<b>7 141,7</b>	<b>13 749,6</b>	<b>2 207,3</b>	<b>1 568,3</b>	<b>2 569,7</b>	<b>27 236,5</b>	<b>7 039,2</b>	<b>34 275,7</b>

La voce Impianti in costruzione comprende acconti per CHF 800,2 mio (2013: CHF 700,9 mio).

Gli investimenti comprendono incentivazioni dei poteri pubblici per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili per CHF 97,4 mio (2013: CHF 127,7 mio).

Informazioni sulle attività di investimento senza impatto sulla liquidità:

Gli investimenti in impianti in costruzione comprendono transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 5,3 mio (2013: CHF 28,2 mio), di cui impianti per un ammontare di CHF 2,4 mio sono stati trasferiti alla zb Zentralbahn AG (interramento dell'accesso alla stazione di Lucerna) insieme a un prestito federale.

Nell'anno di riferimento sono stati iscritti all'attivo costi per capitale di terzi pari a CHF 16,3 mio (2013: CHF 12,1 mio).

Informazioni sulle riduzioni di valore: la formazione e lo scioglimento di riduzioni di valore riguardano impianti singoli secondo Swiss GAAP FER 18.

L'aumento del valore delle immobilizzazioni materiali è da attribuire principalmente al rinnovo e all'ampliamento di impianti di infrastruttura, all'ampliamento della flotta di veicoli nel traffico regionale e a lunga percorrenza, alla modernizzazione del materiale rotabile nonché alla nuova costruzione e alla trasformazione di diversi edifici amministrativi (Berna Wankdorf, Aarepark Olten, Zurigo Altstetten West Link Plaza), di immobili d'investimento (Europaallee di Zurigo e Altstetten) e di stazioni a Zurigo, Ginevra e Lugano.

## 22 Immobilizzazioni immateriali.

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Immobilizzazioni immateriali in costruzione	Totale
Valore contabile netto all'1. 1. 2013	0,0	128,2	240,8	354,8	723,8
<b>Valori d'acquisto</b>					
Stato all'1. 1. 2013	10,0	252,3	741,5	354,8	1 358,6
Variazione area di consolidamento	0,0	2,5	0,0	0,0	2,6
Investimenti	0,9	0,2	0,6	205,4	207,0
Uscite Immobilizzazioni	-0,1	-1,3	-2,6	0,0	-4,0
Ricontabilizzazioni	0,0	9,8	134,1	-140,7	3,2
<b>Stato al 31. 12. 2013</b>	<b>10,8</b>	<b>263,5</b>	<b>873,6</b>	<b>419,5</b>	<b>1 567,5</b>
<b>Ammortamenti cumulati</b>					
Stato all'1. 1. 2013	-10,0	-124,2	-500,7	0,0	-634,9
Variazione area di consolidamento	0,0	-1,7	0,0	0,0	-1,7
Ammortamenti pianificati	-0,9	-11,5	-89,3	0,0	-101,7
Uscite	0,1	1,3	2,3	0,0	3,7
<b>Stato al 31. 12. 2013</b>	<b>-10,8</b>	<b>-136,0</b>	<b>-587,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-734,5</b>
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2013</b>	<b>0,0</b>	<b>127,6</b>	<b>285,9</b>	<b>419,5</b>	<b>833,0</b>
<b>Valori d'acquisto</b>					
Stato all'1. 1. 2014	10,8	263,5	873,6	419,5	1 567,5
Investimenti	0,0	0,0	0,3	213,3	213,7
Uscite Immobilizzazioni	-0,9	-34,5	-51,3	0,0	-86,8
Ricontabilizzazioni	0,0	41,0	126,6	-174,1	-6,5
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>9,9</b>	<b>270,1</b>	<b>949,2</b>	<b>458,7</b>	<b>1 687,9</b>
<b>Ammortamenti cumulati</b>					
Stato all'1. 1. 2014	-10,8	-136,0	-587,7	0,0	-734,5
Ammortamenti pianificati	0,0	-11,3	-106,2	0,0	-117,5
Uscite	0,9	0,0	51,1	0,0	51,9
Ricontabilizzazioni	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>-9,9</b>	<b>-147,3</b>	<b>-642,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-800,1</b>
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2014</b>	<b>0,0</b>	<b>122,8</b>	<b>306,2</b>	<b>458,7</b>	<b>887,8</b>

La voce Immobilizzazioni immateriali in costruzione comprende acconti per CHF 68,5 mio (2013: CHF 103,6 mio).

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



## 23 Debiti finanziari.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>		
Debiti bancari	175,0	84,3
Impegni di leasing	58,9	356,3
Prestiti di terzi	5,2	9,0
Prestiti della Confederazione (commerciali)	70,0	0,0
<b>Totale debiti finanziari a breve termine</b>	<b>309,1</b>	449,7
<b>Debiti finanziari a lungo termine</b>		
Debiti bancari	1 817,5	1 992,5
Impegni di leasing	362,3	482,9
Prestiti obbligazionari	150,0	150,0
Cassa del personale	1 478,0	1 755,8
Prestiti di terzi	126,5	129,5
Prestiti della Confederazione (commerciali)	2 820,0	1 540,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 536,6	1 601,3
<b>Totale debiti finanziari a lungo termine</b>	<b>8 290,9</b>	7 651,9
<b>Debiti finanziari</b>	<b>8 600,1</b>	8 101,6

Indicazioni sulle attività di finanziamento senza impatto sulla liquidità: CHF 304,3 mio di debiti finanziari a lungo termine sono stati riclassificati in debiti finanziari a breve termine (2013: CHF 441,0 mio).

Gli adeguamenti al valore di mercato e alle valute estere sui debiti finanziari a breve e a lungo termine, che non hanno impatto sulla liquidità, ammontano a CHF -11,6 mio (2013: CHF -6,0 mio).

La Confederazione concede alla FFS SA prestiti commerciali a normali condizioni di mercato.

Nell'anno in esame l'indebitamento soggetto a interessi è aumentato di CHF 498,4 mio, passando così a CHF 8600,1 mio. Nell'ambito degli ammortamenti ordinari degli impegni di leasing sono stati rimborsati CHF 422,3 mio. Gli impegni di leasing servono per il finanziamento dei veicoli nel traffico viaggiatori. I debiti finanziari verso la cassa del personale sono diminuiti di CHF 277,8 mio in seguito alla rettifica della cerchia degli aventi diritto.

Il rifinanziamento dei debiti di terzi verso la Confederazione e gli investimenti in materiale rotabile e immobili hanno portato a un incremento dei prestiti della Confederazione di CHF 1350,0 mio.

Il prestito degli istituti di previdenza è diminuito di CHF 64,7 mio (2013: CHF 62,2 mio). A sua garanzia sono stati ceduti alla Cassa pensioni FFS tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione presenti e futuri delle grandi stazioni FFS di Basilea, Berna e Zurigo con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

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

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

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
<b>Prestiti a breve termine</b>		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,3	0,3
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	0,0	4,9
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	12,2	5,1
<b>Totale prestiti a breve termine</b>	<b>12,5</b>	10,2
<b>Prestiti a lungo termine</b>		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	11 955,0	11 250,7
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	11,0	11,0
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	1 282,3	1 126,9
<b>Totale prestiti a lungo termine</b>	<b>13 248,3</b>	12 388,5
<b>Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria</b>	<b>13 260,7</b>	12 398,8

Per la variazione dei prestiti dell'azionista Confederazione si rimanda al paragrafo Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione (v. più avanti).  
L'aumento dei prestiti senza interessi verso i Cantoni è dovuto al finanziamento del collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) e a ulteriori progetti per alleggerire il traffico d'agglomerato.

### Composizione dei debiti verso l'azionista Confederazione.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Prestiti a interessi variabili Fabbisogno di base infrastruttura	3 544,4	3 400,7
Prestiti a interessi variabili Fondo FTP	6 984,9	6 591,1
Prestiti a interessi variabili Fondo infrastrutturale	1 075,5	907,2
Prestiti a interessi variabili di società affiliate	350,4	351,9
Prestiti commerciali (v. nota 23)	2 890,0	1 540,0
<b>Totale</b>	<b>14 845,2</b>	<b>12 791,0</b>

I prestiti a copertura del fabbisogno di base dell'infrastruttura FFS sono aumentati di CHF 143,6 mio (2013: CHF 155,3 mio) nell'ambito della Convenzione sulle prestazioni. Con questo finanziamento vengono coperti gli investimenti di ampliamento minori.  
L'aumento dei prestiti dal Fondo FTP è dovuto principalmente ai finanziamenti speciali necessari per investimenti negli accessi AlpTransit e a diversi progetti nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF).  
Gli investimenti in progetti di agglomerazione, in particolare nel progetto CEVA nell'agglomerato di Ginevra e nel passante di Zurigo, hanno concorso all'aumento dei prestiti derivanti dal fondo infrastrutturale.

### 25 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	869,7	914,2
verso società associate	6,0	5,5
<b>Debiti per forniture e prestazioni</b>	<b>875,8</b>	<b>919,7</b>

### 26 Altri debiti.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	83,7	96,1
Altri debiti	80,0	58,5
<b>Totale Altri debiti a breve termine</b>	<b>163,7</b>	<b>154,5</b>
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti a lungo termine	88,3	95,2
Passivi da istituti di previdenza FER 16	1 640,8	1 692,4
<b>Totale Altri debiti a lungo termine</b>	<b>1 729,1</b>	<b>1 787,7</b>
<b>Altri debiti</b>	<b>1 892,8</b>	<b>1 942,2</b>

La riduzione dei debiti verso enti statali è dovuta alla diminuzione del debito per imposta sul valore aggiunto.  
Nell'ambito delle prestazioni di risanamento della Cassa pensioni FFS sono stati utilizzati passivi da istituti di previdenza FER 16 per un ammontare di CHF 51,7 mio (2013: CHF 96,6 mio).

## 27 Ratei e risconti passivi.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Delimitazione per titoli di trasporto	666,9	658,9
Delimitazione per interessi	44,6	34,0
Delimitazione per impegni correnti per imposte sull'utile	4,8	34,5
Altri ratei e risconti	854,9	771,1
<b>Ratei e risconti passivi</b>	<b>1 571,3</b>	<b>1 498,4</b>

La voce Delimitazione per titoli di trasporto comprende i ratei e risconti relativi alla durata di validità residua degli abbonamenti generali, metà-prezzo e di percorso ancora in circolazione così come i ratei e risconti relativi alle carte per più corse.

Gli altri ratei e risconti comprendono quote di incassi di punti vendita come gli sportelli della biglietteria e i distributori automatici di biglietti, che vengono accreditati ad altre imprese di trasporto concessionarie, fatture fornitori non ancora ricevute e fondi imposte e tasse.

## 28 Accantonamenti.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Accantonamenti a breve termine	252,1	262,1
Accantonamenti a lungo termine	276,0	285,1
<b>Accantonamenti</b>	<b>528,1</b>	<b>547,2</b>

## Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego.

Mio di CHF	Obblighi previdenziali	Siti contaminati	Risanamento settore energetico	Vacanze/straordinari	Ristrutturazione	Imposte latenti	Altri accantonamenti	Totale
Situazione all'1. 1. 2013	0,5	52,4	197,5	95,3	50,3	2,2	157,8	556,1
Variazione area di consolidamento	1,4	0,1	0,0	1,4	1,1	0,4	0,4	4,8
Costituzione	0,0	0,0	0,0	10,5	16,0	0,5	68,0	95,0
Impiego	-0,4	-3,4	-5,6	-0,8	-18,4	0,0	-45,6	-74,3
Scioglimento	-1,2	-0,4	0,0	0,0	-7,6	0,0	-25,2	-34,4
<b>Situazione al 31. 12. 2013</b>	<b>0,4</b>	<b>48,8</b>	<b>191,9</b>	<b>106,3</b>	<b>41,4</b>	<b>3,1</b>	<b>155,4</b>	<b>547,2</b>
di cui a breve termine	0,0	7,4	15,9	106,3	14,4	0,0	118,1	262,1
di cui a lungo termine	0,4	41,4	176,0	0,0	27,0	3,1	37,3	285,1
Situazione all'1. 1. 2014	0,4	48,8	191,9	106,3	41,4	3,1	155,4	547,2
Costituzione	0,1	0,0	0,0	4,3	6,5	0,1	75,0	86,0
Impiego	0,0	-4,6	-5,1	-8,4	-6,1	-0,3	-40,7	-65,2
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-36,6	-40,1
Ricontabilizzazione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
<b>Situazione al 31. 12. 2014</b>	<b>0,4</b>	<b>44,2</b>	<b>186,8</b>	<b>102,2</b>	<b>38,3</b>	<b>2,9</b>	<b>153,4</b>	<b>528,1</b>
di cui a breve termine	0,0	3,4	15,6	102,2	6,7	0,0	124,1	252,1
di cui a lungo termine	0,4	40,7	171,2	0,0	31,5	2,9	29,3	276,0

Nell'ambito dello scorporo delle FFS dalla Confederazione avvenuto nel 1999 è stato costituito un accantonamento di CHF 110,0 mio per il risanamento dei siti contaminati. Nel 2014 sono stati utilizzati CHF 4,6 mio per i lavori di risanamento.

Per il risanamento del settore energetico sono stati utilizzati CHF 5,1 mio dell'accantonamento.

In seguito al riassetto del servizio di sicurezza FFS nel traffico viaggiatori e a programmi di incremento dell'efficienza nel traffico merci sono stati costituiti accantonamenti per ristrutturazione pari a CHF 6,5 mio.

Per le ristrutturazioni in corso, in particolare a FFS Viaggiatori e FFS Cargo, sono stati utilizzati CHF 6,1 mio.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti assicurativi per rischi aziendali e processuali e accantonamenti assicurativi per sinistri. Per i nuovi danni sono stati accantonati nel 2014 CHF 48,8 mio. Per la liquidazione di danni sono stati utilizzati CHF 36,1 mio. Grazie all'andamento positivo dei sinistri sono stati sciolti accantonamenti assicurativi per CHF 26,3 mio.

## 29 Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Riduzione crediti per forniture e prestazioni	54,7	37,2
Incremento/Riduzione scorte e lavori in corso	-12,9	2,7
Incremento/Riduzione altro attivo circolante	-98,7	31,9
Riduzione debiti per forniture e prestazioni	-43,8	-4,7
Incremento/Riduzione altri debiti a breve termine	93,4	-7,4
<b>Variazione attivo circolante netto</b>	<b>-7,3</b>	<b>59,6</b>

## Informazioni sugli istituti di previdenza.

Riserva per contributi del datore di lavoro (RCDL)	Valore nominale	Rinuncia all'utilizzazione	Bilancio	Costituzione 2014	Bilancio	Risultato da RCDL nelle spese per il personale	Risultato da RCDL nelle spese per il personale
Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2014	31. 12. 2014		31. 12. 2013	2014	2013
Istituti di previdenza	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,0	-0,2	0,0
<b>Totale</b>	<b>1,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,0</b>

Beneficio economico/obbligo economico e spesa previdenziale	Copertura in eccesso/deficit di copertura	Quota economica dell'organizzazione	Quota economica dell'organizzazione	Variazione con impatto sul risultato risp. all'anno precedente	Contributi delimitati nel periodo	Spesa previdenziale nelle spese per il personale	Spesa previdenziale nelle spese per il personale
Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2014	31. 12. 2013			2014	2013
Fondo patronale	0,2	0,2	0,3	-0,1	0,0	-0,1	0,0
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	-1 640,8	-1 692,4	51,7	-324,1	-272,5	-261,7
<b>Totale</b>	<b>0,2</b>	<b>-1 640,6</b>	<b>-1 692,2</b>	<b>51,6</b>	<b>-324,1</b>	<b>-272,5</b>	<b>-261,7</b>

Grazie al buon rendimento degli investimenti, al 31 dicembre 2014 il grado di copertura della Cassa pensioni FFS (CP FFS) è salito al 107,3 per cento (2013: 102,4 per cento). Nonostante questo incremento la CP FFS continua a non essere risanata in modo durevole. Fin quando non sarà portato a termine un risanamento duraturo, che presuppone l'accumulo completo di una riserva di fluttuazione, la posizione Passivi da istituti di previdenza FER 16 continuerà a sussistere, ad eccezione dell'utilizzo per i risanamenti correnti. Per garantire nel lungo termine le rendite attuali e future, si esaminano ulteriori misure nell'ambito del «pacchetto di provvedimenti 2016».

Per il risanamento della CP FFS esiste un programma completo che si fonda su tre pilastri con contributi versati dalle FFS quale datore di lavoro, dai lavoratori quali assicurati e dalla Confederazione.

1° pilastro, quota di risanamento da parte delle FFS:

nel 2007 e nel 2010 le FFS hanno versato contributi di risanamento una tantum a beneficio della CP FFS per CHF 2431 mio. Il primo contributo di risanamento è stato versato con un pagamento di CHF 1493 mio nel 2007 e il secondo contributo con un pagamento di CHF 938 mio nel 2010. Fino al raggiungimento di un grado di copertura del 100 per cento a fine 2013 le FFS hanno inoltre versato contributi di risanamento paritari in misura del 2,5 per cento del salario soggetto a contribuzione.

2° pilastro, quota di risanamento da parte degli assicurati:

gli assicurati hanno dovuto subire notevoli contrazioni delle prestazioni con il passaggio della CP FFS dal primato delle prestazioni al primato dei contributi e con l'aumento dell'età pensionabile ordinaria da 63,5 a 65 anni. Nel 2009 il capitale di risparmio non è stato remunerato e negli anni 2007/2008 e a partire dal 2010 è remunerato solo con il tasso d'interesse minimo LPP. Dal 2005 i pensionati rinunciano alla compensazione del rincaro sulle rendite. Fino al raggiungimento di un grado di copertura del 100 per cento a fine 2013, gli assicurati hanno versato contributi di risanamento paritari in misura del 2,5 per cento del salario soggetto a contribuzione.

3° pilastro, quota di risanamento della Confederazione:

questo pilastro del programma si basa sul contributo di risanamento della Confederazione. Nel 2011 le Camere federali hanno approvato il contributo della Confederazione di CHF 1148 mio, che a fine dicembre 2011 è stato trasferito alla CP FFS.

## Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Debiti finanziari	23	8 600,1	8 101,6
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	24	13 260,7	12 398,8
<b>Totale debiti finanziari</b>		<b>21 860,8</b>	<b>20 500,4</b>
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-880,1	-594,3
<b>Indebitamento netto</b>		<b>20 980,7</b>	<b>19 906,1</b>
<b>Variazione rispetto all'esercizio precedente</b>		<b>1 074,6</b>	<b>1 628,4</b>

L'indebitamento netto soggetto a interessi ammonta a CHF 7720,0 mio (2013: CHF 7507,4 mio).

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 1074,6 mio (+5,4 per cento). L'aumento comprende in particolare prestiti della Confederazione e dei Cantoni, che con CHF 862,0 mio hanno messo a disposizione risorse per il finanziamento di progetti infrastrutturali ordinati. Sono inoltre stati contratti prestiti commerciali presso la Confederazione per CHF 1350,0 mio, che hanno in parte compensato il rimborso di debiti bancari e impegni di leasing.

I debiti finanziari assunti in più sono stati utilizzati per gli investimenti non coperti dai poteri pubblici e per il finanziamento dell'ulteriore manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

## Altre indicazioni.

### Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Fideiussioni, obblighi di garanzia	7,5	3,4
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 402,0	1 500,7
Altri impegni quantificabili	273,4	272,1
<b>Totale</b>	<b>1 683,0</b>	<b>1 776,2</b>

A titolo di garanzia dei crediti di EUROFIMA le FFS hanno inserito nel finanziamento veicoli per un valore contabile netto di CHF 1402,0 mio.

Gli altri impegni quantificabili comprendono clausole di responsabilità statutarie, capitale azionario non liberato di partecipazioni, impegni di rimborso per società semplici e rischi processuali.

### Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Impegni per investimenti	7 384,6	5 541,8
Impegni di acquisto energia	1 294,4	1 424,4
Altri	1 015,9	1 029,6
<b>Totale</b>	<b>9 694,8</b>	<b>7 995,7</b>

Le FFS partecipano a diverse società semplici a responsabilità solidale. Si tratta essenzialmente di cooperazioni e comunità di lavoro che servono per l'attuazione di progetti a tempo determinato.

L'incremento degli impegni di finanziamento in misura di CHF 1842,8 mio (+33,3 per cento) è sostanzialmente dovuto ai maggiori impegni per i progetti infrastrutturali.

### Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Scadenza entro 1 anno	1,6	1,7
Scadenza entro 1-2 anni	1,6	1,9
Scadenza entro 2-3 anni	1,5	1,4
Scadenza entro 3-4 anni	1,2	1,1
Scadenza oltre 4 anni	2,4	1,1
<b>Totale</b>	<b>8,2</b>	<b>7,3</b>

### Prestiti obbligazionari.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
2,375 % prestito Kraftwerk Amsteg AG 2006-2018	150,0	150,0
<b>Totale</b>	<b>150,0</b>	<b>150,0</b>

## Transazioni con parti correlate.

### Transazioni con l'azionista.

La Confederazione detiene il 100 per cento delle azioni della FFS SA. Per quanto riguarda le transazioni con l'azionista, rimandiamo al prospetto relativo alle prestazioni dei poteri pubblici.

### Panoramica poteri pubblici.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno ricevuto dalla Confederazione prestazioni pari a CHF 2682,5 mio (2013: CHF 2728,6 mio) per prestazioni commissionate nel traffico regionale viaggiatori, per prestazioni del traffico merci a sostegno del raggiungimento dell'obiettivo di trasferire i trasporti dalla strada alla rotaia e per investimenti nella rete ferroviaria, compresi la manutenzione e l'esercizio.

L'importo totale è così composto:

Mio di CHF	2014	2013
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	276,0	284,1
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Ammortamenti	1 025,3	950,4
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Quote non attivabili	182,3	163,8
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – Contributo per l'esercizio	278,9	290,5
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	101,4	91,7
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	32,6	32,2
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci	24,8	23,5
<b>Totale Prestazioni Confederazione con impatto sul risultato</b>	<b>1 921,3</b>	<b>1 836,2</b>
Aumento prestiti Confederazione per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	704,3	813,9
Contributi a fondo perso per investimenti	56,9	78,5
<b>Totale Prestazioni Confederazione</b>	<b>2 682,5</b>	<b>2 728,6</b>
Inoltre, le FFS hanno ricevuto dai Cantoni:		
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	310,6	307,2
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	8,5	20,6
Indennizzi per l'infrastruttura delle affiliate nel traffico regionale viaggiatori	8,4	8,1
<b>Totale Prestazioni Cantoni con impatto sul risultato</b>	<b>327,5</b>	<b>335,9</b>
Aumento prestiti Cantoni per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	157,7	149,1
Contributi a fondo perso per investimenti	40,5	49,2
<b>Totale Prestazioni Cantoni</b>	<b>525,7</b>	<b>534,1</b>
<b>Totale Prestazioni dei poteri pubblici</b>	<b>3 208,2</b>	<b>3 262,7</b>

Per indicazioni dettagliate sui debiti verso l'azionista Confederazione si rimanda al prospetto contenuto nella nota 24.

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

### Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Debiti a breve termine	2,4	1,3
Debiti a lungo termine	1 536,6	1 601,3
<b>Totale</b>	<b>1 538,9</b>	<b>1 602,6</b>

Il debito verso l'istituzione di previdenza a favore del personale deriva dai pacchetti di risanamento decisi nel 2007 e nel 2010. Nell'anno di riferimento sono stati effettuati ammortamenti per CHF 64,7 mio. Gli interessi passivi sono stati pari a CHF 64,1 mio. (2013: CHF 66,5 mio).

#### Transazioni con AlpTransit San Gottardo SA.

La FFS SA detiene il 100 per cento delle azioni della AlpTransit San Gottardo SA. Questa società non viene consolidata, in quanto gestita dalla Confederazione. Nell'ambito della costruzione di binari di raccordo per la galleria di base del San Gottardo, la FFS SA ha eseguito per la AlpTransit San Gottardo SA lavori per CHF 30,6 mio (2013: CHF 28,5 mio) alle condizioni ordinarie di mercato. Nell'esercizio precedente è avvenuto il trasferimento pilota del tratto di linea Aldorf Rynächt (CHF 55,6 mio) dalla AlpTransit San Gottardo SA alla FFS SA nell'ambito della costruzione della galleria del San Gottardo. Il trasferimento dei beni è avvenuto unitamente a un prestito federale FTP.

#### Strumenti finanziari.

Il programma d'investimento a lungo termine delle FFS relativo agli acquisti di materiale rotabile e ai progetti di sviluppo immobiliare viene possibilmente rifinanziato con scadenze congruenti.

I programmi d'investimento attuali così come quelli futuri con i finanziamenti corrispondenti vengono coperti sia per quanto riguarda i rischi dei tassi d'interesse che quelli di valuta. I finanziamenti a tasso variabile sono generalmente coperti con swap sui tassi d'interesse. I finanziamenti pianificati per il futuro sono coperti con swap sui tassi d'interesse stipulati già oggi. In misura minore si utilizzano anche opzioni.

Le coperture valutarie vengono effettuate singolarmente per i grandi progetti pluriennali. Il fabbisogno di liquidità a breve termine e i flussi monetari derivanti dall'attività ordinaria vengono compensati all'interno del Gruppo e solo i rischi di valuta estera delle posizioni nette residue vengono coperti sul mercato.

In relazione alla copertura dell'approvvigionamento energetico a prezzi stabili, nell'anno in esame si è fatto ricorso a operazioni a termine.

Per garantire la copertura dei rischi valutari, dei rischi dei tassi d'interesse e di quelli legati ai prezzi dell'energia, alla chiusura del bilancio esistevano i seguenti strumenti finanziari derivati:

Strumento	Finalità	31. 12. 2014			31. 12. 2013		
		Volume dei contratti	Valori attivo	Valori passivo	Volume dei contratti	Valori attivo	Valori passivo
Mio di CHF		<b>31. 12. 2014</b>	<b>31. 12. 2014</b>	<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013	31. 12. 2013	31. 12. 2013
Valute	Copertura	657,4	17,4	8,5	528,1	20,6	6,0
Interessi	Copertura	1 273,4	5,8	333,6	1 603,4	7,2	208,2
Altri valori base	Copertura	6,7	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0
<b>Totale</b>		<b>1 937,6</b>	<b>23,2</b>	<b>342,1</b>	2 134,4	27,8	214,2

A causa del persistente basso livello dei tassi d'interesse a lungo termine e delle incertezze sullo sviluppo nel medio e lungo termine le FFS continuano a perseguire una politica di finanziamento prudente.

I nuovi finanziamenti sono stati attivati prevalentemente sotto forma di crediti a tasso fisso a lungo termine, i finanziamenti a interessi variabili hanno continuato a essere coperti con swap sui tassi d'interesse.

I valori passivi degli strumenti di copertura dei tassi d'interesse, maggiori rispetto al 2013, sono dovuti a un marcato calo degli interessi su tutte le durate nell'esercizio in esame. La valutazione negativa dei rimanenti strumenti di copertura dei tassi d'interesse è tuttora riconducibile agli interessi a lungo termine molto bassi in Svizzera.

#### Copertura dei rischi di transazione all'interno del Gruppo.

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

La copertura dei rischi valutari all'interno del Gruppo ha generato nell'esercizio in esame i seguenti effetti sulle Divisioni con influsso sul risultato:

Mio di CHF	2014	2013
Traffico viaggiatori	-2,6	1,0
Immobili	0,0	0,0
Traffico merci	1,7	-2,7
Infrastruttura	-0,4	3,7



## Informazioni sull'attuazione di una valutazione dei rischi.

### Management dei rischi.

Le Ferrovie federali svizzere FFS gestiscono un sistema di management dei rischi a livello di Gruppo, orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo e coordinato in base alla pianificazione aziendale a medio termine. Nel processo di management dei rischi vengono regolarmente identificati e analizzati i rischi essenziali e vengono definite misure per il controllo dei rischi.

La responsabilità per il management dei rischi spetta ai quadri dirigenti delle FFS che, in qualità di risk owner, hanno la responsabilità dell'attuazione operativa del management dei rischi nel proprio ambito di competenza, ossia dell'identificazione in maniera sistematica e regolare, della valutazione e della gestione dei rischi correlati all'attività svolta.

### Corporate Risk Management.

La Direzione del Gruppo comunica annualmente al Consiglio d'amministrazione la valutazione dei rischi mediante il Corporate Risk Report, che raccoglie i rischi principali cui sono esposte le FFS. Un panorama dei rischi e una matrice di valutazione dei rischi uniformi a livello di Gruppo costituiscono il parametro di giudizio per una categorizzazione, una valutazione e un reporting standardizzati dei rischi delle FFS. Questi strumenti del management dei rischi vengono implementati in conformità con la Risk Policy delle FFS e con l'istruzione del Gruppo.

Il Corporate Risk Report 2014 è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione l'11 dicembre 2014.

### Management dei rischi e sistema di controllo interno (SCI) FFS.

Con l'implementazione del sistema di controllo interno (SCI) si assicura che i titolari dei processi sottopongono annualmente i processi finanziari a una valutazione del rischio.

### Management finanziario dei rischi.

Al presente conto annuale 2014 sono correlati i seguenti rischi finanziari specifici:

#### Rischi di mercato.

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

#### Rischi di liquidità.

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

Il rilevamento sistematico dei rischi di liquidità si basa su una pianificazione costante e continua di liquidità, valute e finanze. La liquidità disponibile è gestita mediante cash pool centrali che raggruppano i principali conti FFS in franchi svizzeri e in euro, nonché una serie di investimenti fissi a breve termine. Le eccedenze di liquidità vengono investite tramite diversi istituti finanziari a cui è attribuito un rating a breve termine di almeno A1 presso l'agenzia di rating Standard & Poor's.

Il finanziamento esterno delle FFS per gli investimenti commerciali viene operato per la maggior parte con l'Amministrazione federale delle finanze e con EUROFIMA, una società di finanziamento delle ferrovie statali europee con garanzia supplementare dei proprietari. EUROFIMA concede crediti esclusivamente ai propri azionisti o alle imprese di trasporto garantite da uno dei propri azionisti.

La disponibilità del finanziamento federale è disciplinata nella vigente Convenzione sulle prestazioni.

Inoltre, le FFS dispongono di linee di credito per il capitale circolante presso varie banche.

#### Rischi di controparte (rischi di credito).

Il rischio di credito rappresenta il rischio di perdite correlate alla sovrvenuta incapacità della controparte di adempiere i propri impegni. Per minimizzare le perdite di questo tipo gli investimenti e le operazioni di copertura vengono realizzati esclusivamente con istituti finanziari valutati dall'agenzia di rating Standard & Poor's con un rating di almeno A1 o che dispongono di strutture di copertura corrispondenti. Sono inoltre fissate ulteriori indicazioni sui limiti di credito per singola controparte finalizzate a minimizzare il rischio.

#### Rischi di variazione dei tassi d'interesse.

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

### Rischi di cambio di valuta.

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

### Rischi di oscillazione dei prezzi dell'energia.

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

### Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto del Gruppo è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 12 marzo 2015. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio che influiscano sul conto annuale.

Conseguenza della revoca del tasso di cambio minimo dell'euro da parte della Banca nazionale svizzera:

benché il fatturato delle FFS venga realizzato prevalentemente in franchi svizzeri, soprattutto FFS Cargo risente del basso tasso di cambio dell'euro.

Per il 2015 le transazioni in euro sono per la maggior parte coperte. La situazione e in particolare le conseguenze strutturali sono oggetto di un'analisi dettagliata e, se necessario, saranno definite delle misure.

### Pagamenti compensativi di Immobili a Infrastruttura.

Nell'ambito della strategia 2011-2014 le FFS hanno concordato con la Confederazione pagamenti compensativi versati dalla divisione Immobili a favore di Infrastruttura. I versamenti annui sono stati fissati a CHF 150,0 mio nella Convenzione sulle prestazioni stipulata con la Confederazione.

Questo importo comprende pagamenti compensativi diretti a Infrastruttura per un ammontare di CHF 106,9 mio e pagamenti di interessi ai Settori centrali per CHF 43,1 mio. I Settori centrali inoltrano questi interessi a Infrastruttura in forma di pagamenti compensativi.

### Pagamenti compensativi di Immobili per il risanamento della CP FFS.

Il contributo di risanamento pari a CHF 1493 mio versato dalle FFS nel 2007 deve essere finanziato da Immobili conformemente al messaggio del Consiglio federale per il risanamento della Cassa pensioni FFS del 5 marzo 2010. Per ammortamenti e interessi, Immobili versa ai Settori centrali un pagamento compensativo basato sul proprio risultato, che nell'anno in esame è stato pari a CHF 233,7 mio (2013: CHF 96,5 mio).

### Relazione per segmenti.

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Traffico viaggiatori, Immobili, Traffico merci, Infrastruttura e Settori centrali. L'attività commerciale continua a riguardare essenzialmente la Svizzera, motivo per cui si rinuncia a una segmentazione geografica. I segmenti comprendono le società del Gruppo secondo l'elenco delle partecipazioni a pagina 70.

La voce Altro risultato comprende il risultato finanziario, il risultato estraneo all'esercizio, le imposte sull'utile e le interessenze di azionisti minoritari.

## Informazione sui segmenti del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Traffico viaggiatori 2014	2013	Immobili 2014	2013	Traffico merci 2014	2013
<b>Indicazioni relative al conto economico</b>						
<b>Ricavo d'esercizio</b>	<b>4 730,5</b>	4 699,3	<b>731,4</b>	697,8	<b>986,2</b>	952,6
di cui						
– ricavi da traffico	3 144,3	3 100,4	0,0	0,0	896,5	857,1
– prestazioni dei poteri pubblici	627,6	631,6	0,0	0,0	24,8	23,5
– ricavi locativi immobili	8,8	8,3	564,4	536,4	0,9	0,9
<b>Spese d'esercizio</b>	<b>-4 551,7</b>	-4 528,7	<b>-525,6</b>	-513,8	<b>-949,2</b>	-928,3
di cui						
– spese per il personale	-1 759,3	-1 752,7	-117,3	-116,8	-381,3	-409,3
– ammortamenti	-561,1	-540,9	-143,2	-139,9	-45,7	-45,8
– spese per prestazioni per l'esercizio ferroviario	-1 021,3	-1 030,5	-14,0	-12,8	-291,0	-262,6
<b>Risultato d'esercizio/EBIT</b>	<b>178,8</b>	170,6	<b>205,8</b>	184,0	<b>37,0</b>	24,3
Altro risultato	-74,9	-74,5	146,0	27,4	-3,9	-9,6
Pagamenti compensativi Infrastruttura/prestiti CP	0,0	0,0	-340,6*	-203,3*	0,0	0,0
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>103,9</b>	96,1	<b>11,3</b>	8,0	<b>33,1</b>	14,7

\*Pagamenti compensativi, interessi esclusi (CHF 43,1 mio); i pagamenti compensativi, interessi inclusi, ammontano a CHF 383,7 mio (2013: CHF 246,4 mio).

Informazioni sul cash flow	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
Cash flow dell'attività operativa	684,4	536,8	-84,5	64,8	75,2	31,5
Cash flow dell'attività d'investimento	-848,6	-982,8	-92,3	-367,2	-4,0	-17,1
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-164,2	-446,0	-176,8	-302,4	71,3	14,4
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-13,1	23,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1
<b>Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici</b>	<b>-177,3</b>	-423,1	<b>-176,8</b>	-302,4	<b>71,2</b>	14,3

Informazioni sul bilancio	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
<b>Attivi</b>	<b>10 655,9</b>	10 118,9	<b>4 587,9</b>	4 430,8	<b>890,0</b>	977,6
Attivo circolante	2 599,1	2 333,4	73,4	46,0	202,1	257,1
Attivo fisso	8 056,8	7 785,5	4 514,4	4 384,9	687,9	720,5
di cui						
– veicoli	6 108,3	5 980,0	3,2	3,6	585,2	622,6
– sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	466,9	439,9	2,9	3,1	7,0	9,4
– terreni ed edifici	79,5	75,4	2 976,8	2 937,0	13,5	14,2
– impianti in costruzione e acconti	934,3	882,9	1 152,7	1 041,5	11,1	9,5
<b>Passivi</b>	<b>10 655,9</b>	10 118,9	<b>4 587,9</b>	4 430,8	<b>890,0</b>	977,6
Capitale di terzi	5 755,8	5 325,8	3 815,1	3 669,4	563,5	685,4
di cui						
– debiti finanziari	3 623,9	3 253,3	3 563,6	3 383,8	387,2	510,6
– prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	489,1	499,9	0,0	0,0	0,9	1,0

Infrastruttura		Settori centrali		Eliminazioni		Totale FFS	
2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
<b>3 775,4</b>	3 633,6	<b>966,5</b>	888,0	<b>-2 647,9</b>	-2 552,3	<b>8 542,1</b>	8 319,1
1 110,5	1 105,0	0,0	0,0	-1 109,0	-1 101,3	4 042,4	3 961,2
1 596,4	1 516,9	0,0	0,0	0,0	0,0	2 248,8	2 172,1
1,0	1,0	0,4	1,5	-151,5	-146,2	424,0	402,0
<b>-3 980,8</b>	-3 848,6	<b>-897,1</b>	-771,7	<b>2 676,6</b>	2 581,4	<b>-8 227,8</b>	-8 009,8
-1 363,1	-1 345,2	-381,9	-261,0	198,4	158,1	-3 804,5	-3 726,9
-1 073,6	-997,1	-30,8	-23,4	0,9	0,9	-1 853,6	-1 746,2
-34,1	-36,7	-2,0	-3,4	1 076,5	1 066,2	-285,9	-279,8
<b>-205,4</b>	-215,0	<b>69,4</b>	116,3	<b>28,7</b>	29,2	<b>314,3</b>	309,4
-10,4	-7,3	29,9	22,6	-28,1	-29,7	58,6	-71,1
150,0	150,0	190,6	53,3	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>-65,8</b>	-72,3	<b>289,8</b>	192,2	<b>0,6</b>	-0,5	<b>372,9</b>	238,2
-6,4	-11,8	244,3	276,0	0,0	0,0	913,0	897,2
-2 098,2	-1 964,8	39,9	-37,5	0,0	0,0	-3 003,1	-3 369,4
-2 104,6	-1 976,7	284,2	238,5	0,0	0,0	-2 090,1	-2 472,2
1 898,1	1 796,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1 885,0	1 819,3
<b>-206,4</b>	-180,3	<b>284,2</b>	238,5	<b>0,0</b>	0,0	<b>-205,2</b>	-652,9
<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013	<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013	<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013	<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013
<b>22 488,2</b>	21 515,0	<b>9 494,9</b>	8 995,6	<b>-10 010,5</b>	-9 626,2	<b>38 106,3</b>	36 411,8
479,4	533,6	1 071,3	970,1	-1 978,8	-2 030,4	2 446,6	2 109,7
22 008,8	20 981,5	8 423,6	8 025,5	-8 031,7	-7 595,8	35 659,7	34 302,0
444,1	453,5	0,9	0,9	0,0	0,0	7 141,7	7 060,6
13 272,7	12 321,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13 749,6	12 773,5
1 065,3	1 041,7	5,8	4,0	-2,8	-3,7	4 138,0	4 068,6
4 928,4	4 928,2	12,7	9,4	0,0	0,0	7 039,2	6 871,5
<b>22 488,2</b>	21 515,0	<b>9 494,9</b>	8 995,6	<b>-10 010,5</b>	-9 626,2	<b>38 106,3</b>	36 411,8
14 504,6	13 685,6	11 690,2	11 258,6	-9 600,5	-9 216,8	26 728,8	25 407,9
840,2	856,2	9 650,1	9 149,2	-9 465,0	-9 051,5	8 600,1	8 101,6
12 770,7	11 897,9	0,0	0,0	0,0	0,0	13 260,7	12 398,8

## Elenco delle partecipazioni FFS.

### Società del Gruppo e società associate.

Ragione sociale		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione	Partecipazione	Seg
				FFS in % <b>31.12.2014</b>	FFS in % 31.12.2013	
Ferrovie federali svizzere FFS SA, Berna	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V KB
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
ChemOil Logistics AG, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	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 SA, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V P
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V G
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V P
Login Formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	70,00	V KB
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V P
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 I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe 4A SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	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	50,00	E P
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E P
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	300,00	108,00	36,00	36,00	E I
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
RAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E G
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E P
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	10,93	E G
Lyria 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
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E P
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
Euroswitch AG, Freienbach (fusione effettuata)	CHF	0,00	0,00	0,00	100,00	V I
Terzag Terminal Zürich AG, Zurigo (liquidata)	CHF	0,00	0,00	0,00	30,00	E I

Legenda:

V = consolidata integralmente

E = registrata secondo metodo dell'equivalenza

Q = consolidata proporzionalmente

Seg = segmento

G = Traffico merci

I = Infrastruttura

IM = Immobili

P = Traffico viaggiatori

KB = 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 della  
**Ferrovie federali svizzere FFS, Berna**

Berna, 12 marzo 2015

### **Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del gruppo**

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto del gruppo della Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico del gruppo, bilancio del gruppo, rendiconto finanziario del gruppo, prospetto delle variazioni del capitale proprio del gruppo ed allegato al conto del gruppo (pagine da 40 a 70) per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

#### **Responsabilità del Consiglio d'amministrazione**

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto del gruppo in conformità agli 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 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 2014 presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità agli Swiss GAAP FER ed è conforme alla legge svizzera.



2

### 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 del gruppo concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto del gruppo.

Ernst & Young SA

Bernadette Koch  
Perito revisore abilitato  
(Revisore responsabile)

Florian Baumgartner  
Perito revisore abilitato

## Conto economico FFS SA.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2014	2013
<b>Ricavo d'esercizio</b>			
Ricavi da traffico	1	3 241,7	3 198,3
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 033,8	1 971,4
Ricavi locativi immobili		434,6	410,9
Ricavi complementari	3	902,3	911,8
Prestazioni proprie		949,1	903,2
<b>Totale Ricavo d'esercizio</b>		<b>7 561,5</b>	7 395,6
<b>Spese d'esercizio</b>			
Spese per il materiale		-716,5	-715,2
Spese per il personale	4	-3 184,0	-3 092,8
Altre spese d'esercizio	5	-1 699,3	-1 718,1
Ammortamenti su immobilizzazioni finanziarie, materiali, immateriali		-1 692,9	-1 598,8
<b>Totale Spese d'esercizio</b>		<b>-7 292,7</b>	-7 125,0
<b>Risultato d'esercizio/EBIT</b>		<b>268,8</b>	270,7
Ricavi finanziari		94,5	73,0
Costi finanziari		-175,5	-183,3
<b>Risultato ordinario</b>		<b>187,7</b>	160,4
Risultato estraneo all'esercizio	6	190,1	80,8
<b>Utile ante imposte</b>		<b>377,9</b>	241,2
Imposte sull'utile		7,2	0,4
<b>Utile d'esercizio</b>	7	<b>385,1</b>	241,6



## Bilancio FFS SA.

## Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2014	31. 12. 2013
<b>Attivo circolante</b>			
Liquidità		813,7	536,9
Crediti finanziari a breve termine		97,7	131,6
Crediti per forniture e prestazioni	8	414,0	500,1
Altri crediti		118,7	116,6
Scorte e lavori in corso		353,3	338,9
Ratei e risconti attivi		494,6	401,0
<b>Totale Attivo circolante</b>		<b>2 292,1</b>	2 025,1
<b>Attivo fisso</b>			
Immobilizzazioni finanziarie	9	1 899,1	1 955,5
Immobilizzazioni materiali		25 262,3	24 031,5
Impianti in costruzione immobilizzazioni materiali		6 992,8	6 819,2
Immobilizzazioni immateriali		839,7	790,2
<b>Totale Attivo fisso</b>		<b>34 993,9</b>	33 596,4
<b>Totale Attivi</b>		<b>37 285,9</b>	35 621,5

## Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2014	31. 12. 2013
<b>Capitale di terzi</b>			
Debiti finanziari a breve termine	10	395,5	639,6
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	11,8	4,7
Debiti per forniture e prestazioni	12	844,0	885,9
Altri debiti a breve termine	13	138,9	129,2
Ratei e risconti passivi		1 471,6	1 407,0
Accantonamenti a breve termine	14	186,0	199,3
<b>Totale Capitale di terzi a breve termine</b>		<b>3 047,8</b>	3 265,7
Debiti finanziari a lungo termine	10	8 064,4	7 347,4
Prestiti finanziari a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	12 798,9	11 938,2
Altri debiti a lungo termine	13	1 726,3	1 783,8
Accantonamenti a lungo termine	14	528,9	551,8
<b>Totale Capitale di terzi a lungo termine</b>		<b>23 118,5</b>	21 621,3
<b>Totale Capitale di terzi</b>		<b>26 166,3</b>	24 887,0
<b>Capitale proprio</b>			
Capitale azionario		9 000,0	9 000,0
Riserve legali			
Riserve da apporto di capitale		2 000,0	2 000,0
Riserve Lferr 67/LTV 36		387,5	609,9
Perdita di bilancio			
Perdita portata a nuovo		-652,9	-1 117,0
Utile d'esercizio		385,1	241,6
<b>Totale Capitale proprio</b>		<b>11 119,6</b>	10 734,5
<b>Totale Passivi</b>		<b>37 285,9</b>	35 621,5

## Allegato al conto annuale FFS SA.

### Note sul conto annuale.

#### 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 Obblighi previdenziali.

Per la previdenza professionale la FFS SA aderisce alla Cassa pensioni FFS. Al 31 dicembre 2014 la Cassa pensioni FFS presenta un grado di copertura del 107,3 per cento (esercizio precedente: 102,4 per cento). Al 31 dicembre 2014 è iscritto al passivo un obbligo previdenziale di CHF 1640,8 mio (esercizio precedente: CHF 1692,4 mio).

Per ulteriori informazioni sugli obblighi previdenziali si rimanda all'allegato al conto del Gruppo.

#### 0.3 Partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV).

Le prestazioni della Confederazione per Infrastruttura comprendono pagamenti alle FFS per la partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) per un importo di CHF 52,0 mio (esercizio precedente: CHF 52,0 mio). Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso integralmente alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

#### 0.4 Risanamento del settore energetico.

Per il risanamento del settore energetico la CSFB aveva individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Da allora tale accantonamento si è ridotto a CHF 473,1 mio in seguito all'utilizzo per perdite dalla 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 15,9 mio.

#### 0.5 Siti contaminati.

Una perizia tecnica esterna aveva rilevato che le FFS dovevano effettuare entro il 1° gennaio 1999 accantonamenti pari a CHF 393,0 mio per siti contaminati. Vista la mancanza di una base certa per fissare l'ammontare di questi accantonamenti, è stato concordato con la Confederazione di non considerare un accantonamento totale nel bilancio di apertura, bensì di contabilizzare un accantonamento di CHF 110,0 mio destinato alle spese di risanamento da sostenere. Nel 2014, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e i costi di CHF 4,0 mio sono stati addebitati all'accantonamento. L'accantonamento ammonta ancora a CHF 44,1 mio.

#### 0.6 Imposte sull'utile.

Fatta eccezione per le attività accessorie e gli immobili che non sono collegati all'attività di trasporto data in concessione, la FFS SA è esonerata dall'imposta sull'utile e dall'imposta sul capitale, dalle imposte sugli utili da sostanza immobiliare e dalle imposte immobiliari sia sul piano federale che su quello cantonale.

## Informazioni dettagliate su bilancio e conto economico.

### 1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2014	2013
Traffico viaggiatori	2 909,6	2 872,1
Prestazioni d'esercizio	61,5	64,4
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	270,6	261,8
<b>Ricavi da traffico</b>	<b>3 241,7</b>	<b>3 198,3</b>

### 2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2014	2013
<b>Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori</b>		
Confederazione	202,6	217,6
Cantoni	234,7	237,0
<b>Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori</b>	<b>437,3</b>	<b>454,5</b>
<b>Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura della FFS SA in base alla Convenzione sulle prestazioni</b>		
Ammortamento infrastruttura	1 025,3	950,4
Quote d'investimento non attivabili	182,3	163,8
Contributo d'esercizio infrastruttura	278,9	290,5
<b>Totale Prestazioni della Confederazione in base alla Convenzione sulle prestazioni</b>	<b>1 486,5</b>	<b>1 404,6</b>
<b>Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale</b>		
Confederazione	101,4	91,7
Cantoni	8,5	20,6
<b>Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale</b>	<b>109,9</b>	<b>112,3</b>
<b>Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria</b>	<b>1 596,4</b>	<b>1 516,9</b>
<b>Prestazioni dei poteri pubblici</b>	<b>2 033,8</b>	<b>1 971,4</b>

Nella posizione Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori non sono compresi gli indennizzi per la linea del traffico regionale Coira-Sargans. La FFS SA in qualità di concessionaria, conformemente all'articolo 15 dell'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori (OCTV), ha incaricato la Thurbo SA dell'esecuzione integrale delle corse.

### 3 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2014	2013
Servizi	207,4	180,0
Lavori di assistenza e manutenzione	124,5	119,1
Ricavi da noleggi	70,5	75,7
Ricavi da vendita di energia	71,0	79,3
Cambio di valuta	40,2	41,6
Provvigioni	76,9	81,4
Vendita stampati e materiali	66,0	72,4
Partecipazione alle spese	185,9	175,4
Utile da vendita di attivo fisso d'esercizio	0,6	0,5
Altri ricavi complementari	59,3	86,3
<b>Ricavi complementari</b>	<b>902,3</b>	<b>911,8</b>

#### 4 Spese per il personale.

Mio di CHF	2014	2013
Salari	2 605,0	2 521,7
Assicurazioni sociali	431,6	405,6
Spese per il personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	3,2	10,8
Altre spese per il personale	144,2	154,6
<b>Spese per il personale</b>	<b>3 184,0</b>	<b>3 092,8</b>

#### 5 Altre spese d'esercizio.

Mio di CHF	2014	2013
Prestazioni d'esercizio ferroviario	155,1	170,7
Noleggio di impianti	46,9	47,9
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	616,3	590,2
Veicoli	93,7	94,5
Energia	191,9	188,6
Amministrazione	94,2	94,9
Informatica	214,0	227,7
Pubblicità	49,5	54,9
Concessioni, tributi, tasse	62,3	61,2
Perdita da vendita di attivo fisso d'esercizio	1,3	0,7
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	73,4	72,5
Altre spese d'esercizio	100,8	114,3
<b>Altre spese d'esercizio</b>	<b>1 699,3</b>	<b>1 718,1</b>

#### 6 Risultato estraneo all'esercizio.

Mio di CHF	2014	2013
Utile da vendita di immobili	190,4	81,1
Perdita da vendita di immobili	-0,2	-0,3
<b>Risultato estraneo all'esercizio</b>	<b>190,1</b>	<b>80,8</b>

#### 7 Utile d'esercizio.

Mio di CHF	2014	2013
Risultati da settori che danno diritto all'indennità		
Traffico regionale viaggiatori (TRV) ai sensi dell'art. 36 LTV	1,2	-1,6
Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	-93,1	-127,8
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	477,0	370,9
<b>Utile d'esercizio</b>	<b>385,1</b>	<b>241,6</b>

## 8 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Crediti da forniture e prestazioni verso terzi	446,4	515,7
verso società del Gruppo	19,2	50,8
verso società associate	13,3	10,2
Rettifiche di valore	-65,0	-76,6
<b>Crediti per forniture e prestazioni</b>	<b>414,0</b>	<b>500,1</b>

## 9 Immobilizzazioni finanziarie.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Titoli dell'attivo fisso	198,7	239,1
Partecipazioni <sup>1</sup>	702,1	623,3
Prestiti verso terzi	62,4	59,7
Prestiti verso società del Gruppo	892,0	988,1
Prestiti verso società associate	43,9	45,2
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>1 899,1</b>	<b>1 955,5</b>

<sup>1</sup> Le partecipazioni detenute dalla FFS SA figurano nell'elenco delle partecipazioni alla nota 18.

## 10 Debiti finanziari a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Debiti bancari	1 972,7	2 060,8
Impegni di leasing	421,2	839,2
Cassa del personale	1 478,0	1 755,8
Debiti finanziari verso società del Gruppo	161,4	190,0
Prestiti della Confederazione (commerciali)	2 890,0	1 540,0
Prestiti dell'istituto di previdenza	1 536,6	1 601,3
<b>Debiti finanziari</b>	<b>8 459,9</b>	<b>7 987,0</b>

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

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Prestiti Confederazione Fabbisogno di base infrastruttura	3 544,4	3 400,7
Prestiti Confederazione Fondo FTP	6 984,9	6 591,1
Prestiti Confederazione Fondo infrastrutturale	1 075,5	907,2
Prestiti Cantoni	1 205,9	1 043,9
<b>Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria</b>	<b>12 810,7</b>	<b>11 942,9</b>

## 12 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	824,7	853,5
verso società del Gruppo	18,4	26,9
verso società associate	1,0	5,5
<b>Debiti per forniture e prestazioni</b>	<b>844,0</b>	<b>885,9</b>

## 13 Altri debiti.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Debiti a breve termine verso enti statali	67,2	79,1
Altri debiti a breve termine	71,7	50,1
Ratei e risconti a lungo termine	85,6	91,4
Passivi da istituti di previdenza <sup>1</sup>	1 640,8	1 692,4
<b>Altri debiti</b>	<b>1 865,2</b>	<b>1 913,1</b>

<sup>1</sup> Cfr. nota 0.2 Obblighi previdenziali e chiarimenti relativi ai passivi degli istituti di previdenza riportati nell'allegato al conto del Gruppo.

## 14 Accantonamenti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Siti contaminati	44,1	48,1
Risanamento del settore energetico	473,1	489,0
Vacanze/straordinari	78,7	84,8
Ristrutturazione	11,0	12,1
Altri accantonamenti	108,0	117,1
<b>Accantonamenti</b>	<b>714,9</b>	<b>751,1</b>

## 15 Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Debiti finanziari a breve e lungo termine	10	8 459,9	7 987,0
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	12 810,7	11 942,9
<b>Totale debiti finanziari</b>		<b>21 270,6</b>	<b>19 929,9</b>
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-911,5	-668,5
<b>Indebitamento netto</b>		<b>20 359,2</b>	<b>19 261,4</b>
<b>Variazione rispetto all'esercizio precedente</b>		<b>1 097,8</b>	<b>1 612,1</b>

## 16 Altre indicazioni.

### 16.1 Fideiussioni, obblighi di garanzia e costituzioni in pegno a favore di terzi/attivi gravati.

Mio di CHF	<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013
Impianti in leasing	179,0	252,8
Fideiussioni e garanzie	103,9	51,3
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita EUROFIMA	953,7	1 026,8
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Altri	116,6	33,6
<b>Totale</b>	<b>1 630,4</b>	<b>1 641,7</b>

### 16.2 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.

### 16.3 Gestione della liquidità.

Le FFS gestiscono un cash pooling a livello di Gruppo. La FFS SA aderisce al cash pooling ed è pool leader. La banca (del pool) può esercitare un diritto di pegno sugli averi (conti degli aderenti al pool) a garanzia delle proprie pretese verso gli aderenti al pool.

### 16.4 Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013
Scadenza entro 1 anno	1,5	1,4
Scadenza entro 1-2 anni	1,5	1,7
Scadenza entro 2-3 anni	1,3	1,3
Scadenza entro 3-4 anni	1,2	1,1
Scadenza oltre 4 anni	2,4	1,1
<b>Totale</b>	<b>7,8</b>	<b>6,7</b>

### 16.5 Informazioni sull'elaborazione di una valutazione dei rischi.

La FFS SA rientra nel management dei rischi del Gruppo FFS.

Nell'ambito di un processo annuale ricorrente il Gruppo identifica, analizza e controlla i rischi essenziali, definisce misure e ne assicura l'attuazione.

Il processo si svolge nell'ambito della Risk Policy delle FFS. Il Corporate Risk Report 2014 è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione l'11 dicembre 2014.

Con le procedure di iscrizione a bilancio e di valutazione la FFS SA effettua stime e ipotesi in merito al futuro. Al fine di garantire la conformità della chiusura d'esercizio alle norme contabili e la correttezza dei rendiconti sono in uso sistemi interni di controllo e gestione.

Per ulteriori informazioni sulla valutazione dei rischi si rimanda all'allegato al conto del Gruppo.

### 16.6 Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto annuale della FFS SA è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 12 marzo 2015. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio che influiscano sul conto annuale.

Conseguenza della revoca del tasso di cambio minimo dell'euro da parte della Banca nazionale svizzera:

Il fatturato delle FFS viene realizzato prevalentemente in franchi svizzeri. Per il 2015 tutte le transazioni in euro sono coperte. La situazione e in particolare le conseguenze strutturali sono oggetto di un'analisi dettagliata e, se necessario, saranno definite delle misure.

## 17 Indicazioni ai sensi dell'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC).

La FFS SA è soggetta all'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC).

### Importi di copertura delle assicurazioni di cose e responsabilità civile (art. 3 OCIC).

La FFS SA ha stipulato per tutti i settori aziendali assicurazioni di cose con un importo di copertura di CHF 300 mio (invariato rispetto all'esercizio precedente) e assicurazioni di responsabilità civile con un importo di copertura di CHF 400 mio (invariato rispetto all'esercizio precedente).

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

Mio di CHF	Veicoli	Sotto- struttura/ armamento/ tecnica ferroviaria	Altre immobilizza- zioni materiali	Terreni	Edifici	Immobilizza- zioni immateriali	Totale immobilizza- zioni materiali e immateriali	Impianti in costruzione e acconti (incl. immob. immateriali)	Totale
Valore contabile netto all'1. 1. 2014	435,9	12 091,4	1 191,4	615,1	334,6	254,8	14 923,2	4 876,4	19 799,7
<b>Valori d'acquisto</b>									
Stato all'1. 1. 2014	884,9	20 108,0	2 953,0	615,2	616,1	471,9	25 649,1	4 876,4	30 525,5
Investimenti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 960,8	1 960,8
Uscite impianti	-13,4	-164,6	-22,7	-0,8	-2,5	-5,1	-209,1	0,0	-209,1
Ricontabilizzazioni	33,3	1 698,5	195,0	3,1	38,3	75,4	2 043,6	-2 039,0	4,6
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>904,8</b>	<b>21 641,9</b>	<b>3 125,3</b>	<b>617,5</b>	<b>651,9</b>	<b>542,2</b>	<b>27 483,6</b>	<b>4 798,3</b>	<b>32 281,9</b>
<b>Ammortamenti cumulati</b>									
Stato all'1. 1. 2014	-449,0	-8 016,6	-1 761,6	-0,1	-281,5	-217,1	-10 725,8	0,0	-10 725,8
Ammortamenti	-40,7	-706,3	-158,4	0,0	-14,9	-56,2	-976,4	0,0	-976,4
Uscite	12,2	124,9	20,1	0,0	1,6	0,8	159,6	0,0	159,6
Ricontabilizzazioni	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
<b>Stato al 31. 12. 2014</b>	<b>-477,7</b>	<b>-8 598,0</b>	<b>-1 900,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-294,7</b>	<b>-272,5</b>	<b>-11 542,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-11 542,9</b>
<b>Valore contabile netto al 31. 12. 2014</b>	<b>427,1</b>	<b>13 043,9</b>	<b>1 225,3</b>	<b>617,4</b>	<b>357,2</b>	<b>269,7</b>	<b>15 940,7</b>	<b>4 798,3</b>	<b>20 738,9</b>

Le ricontabilizzazioni comprendono entrate di immobilizzazioni da altri settori delle FFS per un importo netto di CHF 4,3 mio.

### Ammortamenti su immobilizzazioni materiali e immateriali del settore Infrastruttura (art. 7 OCIC).

Mio di CHF	2014	2013
Ammortamenti per immobilizzazioni materiali	920,3	865,2
Ammortamenti per immobilizzazioni immateriali	56,2	44,9
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	41,9	28,7
<b>Totale</b>	<b>1 018,3</b>	<b>938,8</b>



Investimenti del settore Infrastruttura (art. 3 OCIC).

Mio di CHF	<b>2014</b>	2013
Investimenti per impianti	1 960,8	1 828,4
Impianti ripresi dalla AlpTransit San Gottardo SA (ATG)	0,0	55,6
Impianti trasferiti da altri settori delle FFS	4,3	23,2
Costi per investimenti non attivati	292,2	276,0
<b>Totale</b>	<b>2 257,3</b>	<b>2 183,2</b>

Gli investimenti comprendono incentivazioni della Confederazione, come il risanamento fonico e misure conformi alla legge sui disabili (LDis), e dei Cantoni per CHF 97,4 mio (esercizio precedente: CHF 109,6 mio).

## 18 Partecipazioni significative.

<b>Ragione sociale</b>		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % <b>31. 12. 2014</b>	Partecipazione FFS in % 31. 12. 2013
<b>Traffico viaggiatori e turismo</b>					
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	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe 4A SNC, Parigi	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Friburgo in Brisgovia	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
<b>Traffico merci e spedizioni</b>					
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
<b>Centrali elettriche</b>					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	300,00	108,00	36,00	36,00
<b>Immobili e parcheggi</b>					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
<b>Varie</b>					
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
Login formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	70,00
Securitrans Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00
Euroswitch AG, Freienbach (fusione effettuata)	CHF	0,00	0,00	0,00	100,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zurigo (liquidata)	CHF	0,00	0,00	0,00	30,00

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

In conformità con l'articolo 37 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV), nell'ambito dell'esame previsto dalle norme sulle sovvenzioni, con rapporto del 24 febbraio 2015 l'Ufficio federale dei trasporti ha approvato il conto annuale 2014 senza riserve.

## Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio.

Il Consiglio d'amministrazione propone all'Assemblea generale di impiegare la perdita di bilancio al 31 dicembre 2014 come segue:

Mio di CHF	<b>31. 12. 2014</b>	31. 12. 2013
Perdita portata a nuovo esercizio precedente	-746,0	-1 117,0
Utile d'esercizio	385,1	241,6
Prelievo dalla riserva per coprire la perdita 2014		
– Settore Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	93,1	127,8
<b>Perdita di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale</b>	<b>-267,9</b>	-747,6
<b>Impiego della restante perdita di bilancio</b>		
Assegnazione alle riserve in relazione al risultato 2014		
– Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV	-1,2	1,6
<b>Ripporto a nuovo</b>	<b>-269,1</b>	-746,0

## 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 della  
**Ferrovie federali svizzere FFS, Berna**

Berna, 12 marzo 2015

### **Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale**

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto annuale della Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico, bilancio ed allegato (pagine da 73 a 83), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

#### **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.

#### **Opinione di revisione**

A nostro giudizio il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.



2

### 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.

Ernst & Young SA

Bernadette Koch  
Perito revisore abilitato  
(Revisore responsabile)

Florian Baumgartner  
Perito revisore abilitato

**Tre altre pubblicazioni completano il rendiconto annuale 2014 delle FFS:**

**In viaggio**

Numero speciale della rivista per il personale allegato al Rapporto di gestione FFS 2014.

**Fatti e cifre**

Statistica aziendale con informazioni relative ad attività, clienti e collaboratori.

**Rapporto di sostenibilità**

Informazioni relative all'idea di sostenibilità delle FFS e ai progressi nell'attuazione della strategia di sostenibilità.



**FFS SA**

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

[rapporto-di-gestione.ffi.ch](http://rapporto-di-gestione.ffi.ch)

