



Rapporto di gestione
e di sostenibilità
delle FFS.

2017

Sommario.

P 03	Prologo
P 06	Rapporto sulla situazione del Gruppo
P 21	Corporate Governance
P 37	Rapporto di sostenibilità
P 73	Rapporto finanziario

In copertina: montaggio della testa di perforazione della fresa meccanica nella galleria dell'Eppenbergl.

Prologo.

Gentili signore, egregi signori,

lo scorso anno abbiamo lavorato con impegno per tenere saldamente le redini della ferrovia e allo stesso tempo dare forma alla mobilità del futuro.

Nei nostri treni hanno viaggiato ogni giorno 1,26 milioni di passeggeri, ancora di più rispetto al 2016. Sul fronte della puntualità abbiamo registrato complessivamente un miglioramento, con alcune differenze a livello regionale. Le cifre finanziarie e quelle relative alla prestazione hanno avuto un andamento straordinariamente positivo. L'anno è stato anche caratterizzato da un'intensa e impegnativa attività edilizia. Siamo intervenuti in particolare sull'asse est-ovest, con progetti che hanno riqualificato l'Arco lemanico e le aree metropolitane di Zurigo e Berna, ma anche sull'asse nord-sud, con i lavori della galleria di base del Ceneri e la predisposizione del corridoio di 4 metri per il traffico merci. E tutto ciò senza interrompere l'esercizio.

Nonostante i risultati complessivamente buoni in termini di puntualità, non sono mancate alcune sfide a livello di esercizio: si pensi ad esempio ai deragliamenti di Lucerna, Berna e Basilea, all'introduzione del tool SOPRE per la pianificazione dell'impiego del personale di locomotiva e ai problemi legati al software dei nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza. In questo ambito siamo già intervenuti con i miglioramenti necessari. Il funzionamento ottimale di SOPRE richiederà ancora qualche tempo, ma ci permetterà poi di pianificare con maggiore efficienza l'impiego del personale e del materiale rotabile. Un passo dopo l'altro stiamo mettendo a punto sistemi più semplici ed efficienti con un rapporto prezzo-prestazioni più favorevole per i nostri clienti. Con progetti così complessi, tuttavia, anche i preparativi più accurati non permettono sempre di escludere alcune difficoltà iniziali. Le FFS gestiscono numerosi progetti IT con un portafoglio impressionante e molti successi passano inosservati, come il coordinamento della circolazione dei treni dalle nostre centrali d'esercizio di Olten o di Losanna.

Oltre ad occuparci dell'attività quotidiana e dei continui miglioramenti del sistema ferroviario, ad esempio in termini di puntualità o informazione alla clientela, ci dedichiamo con grande impegno alla visione del futuro. Il crescente dinamismo che caratterizza il mercato della mobilità e la relativa regolamentazione ci mette a dura prova. Come ferrovia solida ed efficiente, fornitore di servizi di mobilità affidabile e partner di sviluppo interessante dobbiamo sempre essere lungimiranti, perché gli interventi di potenziamento del sistema ferroviario e le offerte hanno tempi preliminari e cicli di vita prolungati. Per questo le FFS sono chiamate con urgenza a occuparsi del futuro.

Anche il settore logistico è a un punto di svolta. Mentre Cargo International ha registrato una crescita nel 2017, il traffico a carri isolati ha risentito di un crollo del mercato che ha fortemente penalizzato il nostro settore merci. In futuro rafforzeremo ulteriormente il traffico a carri sistematico facendone la colonna portante della logistica svizzera. Nel traffico a carri isolati per trasporti saltuari e di piccole quantità lavoreremo al fianco dei clienti per cercare nuove soluzioni.

Nel traffico viaggiatori assistiamo alla nascita di numerose aziende di autobus a lunga percorrenza che si affacciano sul mercato nazionale, ed è già stata assegnata una prima concessione. Le nuove tecnologie ci espongono alla concorrenza di altri operatori di mobilità costringendoci a una vera e propria gara. E il fatto che oggi stiamo discutendo di una suddivisione della concessione per il traffico a lunga percorrenza è qualcosa che appena qualche tempo fa non avremmo ritenuto possibile.

Si tratta di sfide che dobbiamo affrontare. E ci stiamo preparando a una realtà ancora più dinamica. Procederemo quindi con un approccio esplorativo sperimentando le diverse novità in collaborazione con i clienti, ma anche mettendole da parte se non dovessero dimostrarsi valide. Siamo aperti nei confronti degli altri operatori di mobilità, ma le condizioni quadro devono essere uguali per tutti. Il nostro obiettivo è offrire alla popolazione svizzera servizi di mobilità semplici, personali e integrati – lo SwissPass è solo il primo passo in questa direzione.

Collaboriamo con impegno con il settore dei trasporti pubblici per semplificare considerevolmente i sistemi dei prezzi e degli assortimenti. Le attività di vendita saranno ulteriormente automatizzate, ma il contatto personale con i clienti rimarrà fondamentale. Lo stesso vale per il trasporto fisico di merci e clienti, che rimane sempre e comunque la nostra attività di base. La svolta digitale offre innumerevoli opportunità, ma anche in futuro continueremo a offrire una consulenza e un'assistenza personali.

In futuro l'intero settore dei trasporti pubblici dovrà garantire tempi di reazione più rapidi e decidere più in fretta. Il trattamento confidenziale dei dati della clientela è assolutamente fondamentale ed è, infatti, una premessa indispensabile per creare offerte personalizzate con un valore aggiunto per i nostri clienti.

Anche a livello interno dovremo misurarci con diverse sfide: vogliamo affrontare tempestivamente le trasformazioni che si prospettano sulla scia della digitalizzazione, lavorare con i nostri partner di sviluppo e il mondo scientifico per sfruttarne appieno le opportunità e ridurre così al minimo i rischi.

Con il programma RailFit20/30 lanciato nel 2016, nell'anno in esame le FFS hanno ridotto i costi e migliorato la produttività. Ora è giunto il momento di fare il passo successivo. Con il programma FFSagili2020 lanciato a fine 2017 vogliamo fare sì che le FFS siano ancora più orientate alle esigenze dei clienti e ci prepariamo ad affrontare il crescente dinamismo che caratterizza la concorrenza e la regolamentazione. Maggiori margini di manovra per quadri e collaboratori con responsabilità ben definite, iter decisionali più brevi e meno procedure di concertazione, come pure un rafforzamento delle regioni e dei capiprogetto e una maggiore fiducia reciproca sono le leve centrali che ci permetteranno di contribuire a dare forma a questo panorama in rapida trasformazione.

Le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori hanno un ruolo chiave in questa situazione, per questo organizziamo programmi completi volti a prepararli agli effetti della svolta digitale in tutti i settori professionali e offriamo incontri specifici in tutta l'azienda. Siamo impegnati a lavorare al fianco delle parti sociali per fare sì che il personale sia pronto a muoversi sul futuro mercato del lavoro.

L'anno appena trascorso ci ha ulteriormente incoraggiati a vedere i profondi mutamenti che ci attendono come opportunità da cogliere. Sono la Confederazione e i Cantoni grazie ai loro ingenti ordini e i clienti con la fiducia che ci accordano a permetterci di fornire prestazioni di buon livello nell'attività quotidiana e negli altri ambiti.

Alla nostra azienda vengono affidati oltre CHF 3 mia di denaro pubblico, che gestiamo con grande oculatezza. Il contributo al risultato derivante dai settori con diritto di indennità Infrastruttura e Traffico regionale è a destinazione vincolata e viene utilizzato secondo le norme di legge per alimentare le riserve di diritto speciale, il cui impiego è riservato per questi settori. Gli utili derivanti dagli altri settori vengono integralmente reinvestiti nel sistema ferroviario, perché il risultato che la Confederazione, come proprietaria, si aspetta da noi non sono dividendi, bensì un contributo alla qualità della vita e alla competitività della Svizzera e delle sue regioni.

Come operatore di mobilità vogliamo offrire ogni giorno ai nostri clienti un servizio eccellente. Talvolta nella nostra grande azienda può anche accadere che qualcosa vada storto, come sempre quando entra in gioco il fattore umano. Vi ringraziamo pertanto per la vostra comprensione. E vi assicuriamo che facciamo del nostro meglio per imparare dagli errori e migliorare costantemente la qualità dei nostri servizi e delle nostre offerte.

Ringraziamo tutti coloro che ci sostengono e ci dimostrano fiducia: i nostri clienti, il personale, ossia 33 000 collaboratrici e collaboratori, la Confederazione, i Cantoni e la popolazione svizzera.



Monika Ribar
Presidente del Consiglio d'amministrazione FFS SA



Andreas Meyer
CEO FFS SA

Rapporto sulla situazione del Gruppo 2017.

Retrospectiva sul 2017.

Nel 2017 le FFS hanno realizzato importanti progressi in ambito finanziario e sul fronte della prestazione. La puntualità è migliorata, e ancora una volta è aumentato il numero di passeggeri che hanno viaggiato con noi. Il quadro della soddisfazione dei clienti evidenzia risultati contrastanti, con un netto miglioramento nell'ambito del traffico viaggiatori e immobiliare, e un peggioramento nel traffico merci.

Nel 2017 abbiamo ulteriormente ampliato l'offerta ferroviaria, ad esempio sull'asse nord-sud e nella Svizzera romanda. In questo ambito ci confrontiamo con enormi sfide impegnandoci a operare in modo da limitare per quanto possibile i disagi dei viaggiatori.

In aumento la puntualità – con differenze regionali.

La regione Est con Zurigo ha fatto registrare ottimi risultati. In questo senso sono stati determinanti l'orario più stabile, una maggiore affidabilità del materiale rotabile e degli impianti e l'effetto di grandi progetti come il passante di Zurigo e l'incrocio sopraelevato di Hürlistein.

In Ticino, dopo un primo anno di esercizio sicuro e positivo, il progetto epocale della galleria di base del San Gottardo ha effettivamente portato un miglioramento. I valori rimangono tuttavia relativamente bassi, principalmente a causa dei ritardi dall'Italia.

È invece peggiorata la puntualità nella Svizzera romanda, dove stiamo intervenendo con imponenti lavori di costruzione, ampliamento delle stazioni e manutenzione senza interrompere l'esercizio. Il lavoro della task force «Offensive Qualité Clients» ha iniziato a dare buoni frutti da ottobre: il nuovo orario serale tra Ginevra e Losanna ha infatti incrementato la puntualità, mentre le frecce direzionali applicate a terra hanno migliorato l'orientamento dei clienti.

Dal 1° gennaio 2018 le FFS hanno modificato il calcolo della puntualità dei clienti, che ora tiene conto anche dei viaggiatori nel weekend, dei viaggiatori in coincidenza e di quelli interessati da soppressioni di treni non pianificate. Dal 2018 la puntualità è composta da due diversi indici: la puntualità nel traffico viaggiatori, che inciderà per l'80 per cento, e la puntualità nel traffico merci, che inciderà per il restante 20 per cento.

Buone prestazioni: una sfida anche a livello operativo.

Nonostante gli estesi lavori di ampliamento, ad esempio il progetto miliardario «Léman 2030», abbiamo raggiunto una buona prestazione dal punto di vista operativo. Nella comunità dei trasporti di Zurigo ZVV, ad esempio, abbiamo ottenuto un bonus per la puntualità senza precedenti superiore a CHF 4 mio. E per quella che può essere con-

siderata l'opera del secolo, cioè la galleria di base del San Gottardo, è stato un primo anno di esercizio positivo, anche sul fronte della sicurezza.

Nonostante i risultati complessivamente buoni in termini di puntualità, non sono mancate alcune sfide a livello di esercizio: tre deragliamenti a Lucerna, Berna e Basilea hanno infatti causato alcune limitazioni del traffico ferroviario a livello regionale. Su una rete ferroviaria densamente trafficata come la nostra, qualsiasi perturbazione ha ovviamente forti ricadute.

Nel 2017 a bordo dei treni FFS hanno viaggiato in media 1,26 milioni di passeggeri al giorno, lo 0,6 per cento in più rispetto all'esercizio precedente. L'incremento della domanda ha tuttavia subito un rallentamento rispetto agli ultimi anni. Contrariamente all'esercizio precedente, inoltre, si è registrata una maggiore incidenza nelle ore di punta piuttosto che nelle ore di traffico ridotto. Esattamente ribaltata è invece la situazione nel traffico regionale, con una crescita leggermente in calo nelle ore di punta e un incremento in quelle di traffico ridotto. Le prestazioni del traffico viaggiatori hanno fatto registrare un lieve aumento.

Un unico operatore anche in futuro e soluzioni di partenariato per il traffico a lunga percorrenza.

Mai come durante lo scorso anno abbiamo avuto la chiara percezione che quello del traffico intermodale e intramodale sia un mercato sempre più dinamico e competitivo. In ambito ferroviario siamo impegnati nella discussione sul rinnovo della concessione per il traffico a lunga percorrenza nazionale.

Su una rete a trasporto misto altamente trafficata come quella svizzera, il traffico a lunga percorrenza è un punto di riferimento e la colonna portante della mobilità. È quindi necessario che anche in futuro il traffico a lunga percorrenza sia pianificato e gestito interamente da un unico operatore. Dobbiamo essere consapevoli che rispetto al panorama europeo le FFS sono una piccola ferrovia, una sorta di «rete celere regionale svizzera».

Affidare il traffico a lunga percorrenza a un unico operatore significa garantire che tutte le regioni della Svizzera possano godere di un collegamento alla rete nazionale, che le linee non redditizie siano controbilanciate da quelle redditizie, che si sfruttino le sinergie e che i risultati finanziari positivi confluiscono nuovamente nel sistema ferroviario. Per questo le FFS si candidano

come titolari della concessione di rete nazionale e rimangono sempre aperte a soluzioni di partenariato.

La collaborazione con la Südostbahn (SOB) è un esempio di come possano delinearsi queste soluzioni. Dalla fine del 2020 la SOB gestirà e commercializzerà due linee in co-branding SOB-FFS impiegando materiale rotabile proprio: la tratta Berna–Olten–Zurigo–Coira e la tratta da Basilea o Zurigo verso Arth-Goldau e quindi attraverso la linea panoramica del San Gottardo per il Ticino. Questa collaborazione assicurerà ai clienti di entrambe le linee un'offerta più ampia e maggiore comfort. Le partnership con altre ferrovie sono un passo importante, e a parere delle FFS rappresentano un'ottima opportunità per sviluppare ulteriormente il già eccellente modello di collaborazione svizzero.

Nel 2017 a bordo dei treni FFS hanno viaggiato mediamente 1,26 milioni di passeggeri al giorno.

Incrementare l'efficienza per migliorare il rapporto prezzo-prestazioni.

Dal punto di vista finanziario il 2017 è stato un anno positivo per le FFS, con l'unica eccezione del traffico merci. Risultato consolidato, ricavo d'esercizio, free cash flow ed EBIT hanno avuto un buon andamento. L'elevato free cash flow è da ricondursi anche al fatto che non sono ancora stati eseguiti in toto i pagamenti pianificati per i nuovi treni a lunga percorrenza. Il contributo al risultato derivante dai settori con diritto di indennità Infrastruttura e Traffico regionale è a destinazione vincolata e viene utilizzato secondo le norme di legge per alimentare le riserve di diritto speciale, il cui impiego è riservato per questi settori.

L'andamento finanziario positivo dimostra anche che le misure previste dal programma di miglioramento dell'efficienza RailFit20/30 funzionano, assicurandoci una certa libertà d'azione imprenditoriale. Ciò ci permette di affrontare gli oneri finanziari, ad esempio il risultato negativo e la rettifica di valore di FFS Cargo Svizzera. Nel traffico regionale abbiamo notevolmente incrementato il grado di copertura dei costi, offrendo un maggior numero di treni-chilometri e viaggiatori-chilometri a fronte di minori indennizzi dei poteri pubblici. In questo modo anche i committenti beneficiano dei nostri programmi di risparmio.

L'effetto positivo del programma di risparmio RailFit20/30 ci ha permesso di migliorare anche il grado di copertura dei debiti da 7,47 a 5,97. Per la prima volta le FFS hanno quindi ampiamente superato l'obiettivo di 6,5 dettato dalla Confederazione. Per stabilizzare il grado di copertura dei debiti a lungo termine sarà necessario incrementare ulteriormente l'efficienza. Importanti fattori di indebitamento sono, oltre ai costi, in particolare gli sviluppi dell'offerta e ulteriori investimenti di capitale.

Riduzioni dei prezzi per i clienti nel 2018.

Nel traffico viaggiatori abbiamo registrato un risultato migliore rispetto all'esercizio precedente. Un successo al quale ha contribuito il miglioramento del traffico viaggiatori internazionale, con una forte crescita sull'asse del San Gottardo, ma anche la prospezione attiva di mercato e l'aumento degli abbonamenti generali e metà-prezzo che ne è derivato. L'aumento tariffario applicato a fine 2016 era finalizzato ad ammortizzare gli aumenti dei prezzi delle tracce.

La buona situazione finanziaria, frutto dei nostri sforzi di risparmio, ci permette di migliorare il rapporto prezzo-prestazioni per i nostri clienti: il servizio telefonico Rail Service per l'acquisto di biglietti e abbonamenti, prenotazioni e informazioni sull'orario sostituirà dal 1° maggio 2018 l'attuale tariffa al minuto con la più conveniente tariffa locale. Ai biglietti risparmio, in particolare nelle ore di traffico ridotto, verranno applicate riduzioni fino al 70 per cento anziché fino al 50 per cento. I clienti con abbonamento generale riceveranno un carnet di buoni. Con queste misure tariffarie le FFS restituiranno complessivamente ai clienti oltre CHF 50 mio.

Con il prossimo cambiamento d'orario ci impegniamo inoltre a ridurre i prezzi in alcuni settori. E nell'estate 2018, nell'ambito di un progetto pilota, testeremo eventuali indennizzi per i clienti interessati dallo sbarramento totale di sette settimane tra Losanna e Puidoux-Chexbres.

Viaggiare senza barriere.

Le FFS prendono molto sul serio la legge sui disabili e le esigenze delle persone anziane e di quelle con passeggini o bagagli voluminosi. Nell'applicazione della legge sui disabili le FFS vanno spesso ben oltre quanto strettamente imposto dalla legge e dagli standard in vigore nei Paesi confinanti e nell'UE. Le FFS investono ingenti risorse per l'adeguamento del proprio materiale rotabile alle esigenze dei disabili e, laddove necessario, per soluzioni complementari di assistenza alla salita e discesa dal treno.

L'azienda gestisce inoltre il Call Center Handicap FFS, che affianca i clienti a mobilità ridotta nella pianificazione e durante il loro viaggio. Ai viaggiatori in sedia a rotelle e con disabilità mentali, visive e di deambulazione le FFS offrono assistenza gratuita per salire e scendere dai treni.

Solo nel 2017 le FFS hanno svolto oltre 142 000 servizi di assistenza per circa CHF 9 mio, impiegando 77 collaboratori in tutta la Svizzera. Attualmente il 78 per cento di tutti i collegamenti può essere utilizzato con la sedia a rotelle, autonomamente o con l'aiuto del personale FFS. Alla fine del 2017 oltre la metà di tutte le stazioni FFS era priva di barriere, una situazione di cui ha beneficiato il 76 per cento dei viaggiatori. Per questi lavori le FFS hanno investito lo scorso anno CHF 67 mio provenienti dalla convenzione sulle prestazioni.

Perfezionamento della strategia di Immobili.

Il risultato di FFS Immobili nel 2017 si è attestato su valori leggermente superiori rispetto all'anno precedente. Gli utili derivanti dalle vendite di immobili hanno evidenziato una flessione. Per contro, i ricavi locativi di terzi generati da oggetti d'investimento messi in servizio e dalle stazioni sono nuovamente aumentati, come pure i fatturati di terzi nelle 32 stazioni più grandi. Hanno invece registrato un calo i fatturati di terzi nel commercio svizzero al dettaglio. Sia i ricavi locativi di terzi (2013: CHF 394 mio; 2017: CHF 480 mio), sia i fatturati realizzati da terzi (2013: CHF 1483 mio; 2017: CHF 1627 mio) hanno avuto un andamento molto positivo negli ultimi anni.

Fedeli alla nostra strategia di crescita, ci muoviamo sul mercato immobiliare svizzero verificando ulteriori possibili investimenti di capitale che ci assicurino futuri ricavi. Riteniamo che la domanda di immobili si manterrà stabile, soprattutto per quelli che possediamo in posizione appetibile nei centri cittadini. Affrontiamo i rischi su singoli mercati parziali, quali ad esempio il commercio al dettaglio, offrendo un maggior numero di abitazioni – anche a prezzi convenienti. Inoltre intendiamo investire maggiormente in utilizzazioni meno esposte all'andamento congiunturale, ad esempio in ambito formativo e sanitario.

FFS Cargo diventerà un'azienda snella.

Nel 2017 SBB Cargo International è riuscita a migliorare il proprio risultato nonostante l'interruzione di tratta a Rastatt (D), durata sette settimane. Per contro il traffico a carri sistematico di FFS Cargo tra i centri economici svizzeri è leggermente calato (-0,8 per-

I fatturati di terzi nelle stazioni hanno registrato una crescita, mentre sono in calo quelli del commercio al dettaglio.

cento) e il trasporto saltuario di piccole quantità nel traffico a carri isolati è fortemente diminuito (-14,5 per cento). Questa flessione, nonostante fosse prevista nei piani di sviluppo congiunti con i clienti, si è rivelata più rapida del previsto.

Uno sviluppo più rapido e coerente dei corridoi transeuropei.

L'interruzione della tratta di Rastatt lo ha dimostrato: sebbene le FFS siano indubbiamente la ferrovia integrata di punta in un traffico misto ad alto sfruttamento, la flessibilità del sistema ferroviario europeo è ancora carente, la collaborazione tra i diversi Paesi rimane insufficiente e lo sviluppo dei corridoi transeuropei deve procedere con maggiore rapidità e coerenza. È inoltre emerso che l'interruzione di tratta di diverse settimane ha avuto ripercussioni determinanti su imprese ferroviarie, operatori di logistica e molte altre aziende. Molte forniture tra nord e sud sono state deviate o addirittura annullate, con un notevole incremento dei costi e un forte impatto sull'economia.

FFS Cargo Svizzera ha chiuso il 2017 con una perdita operativa di CHF 37 mio e, sulla base delle previsioni di sviluppo delle attività, effettuerà una rettifica di valore pari a CHF 189 mio. A ciò si aggiungono accantonamenti per CHF 19 mio per la fase di ristrutturazione. La rettifica di valore comporta necessariamente un programma di risanamento e rilancio finalizzato a rendere la ferrovia merci pronta per concludere partenariati: FFS Cargo intende trasformarsi in un'azienda snella, orientata alle esigenze dei clienti e ai vantaggi della ferrovia. Un obiettivo ambizioso è quello di affermare il proprio posizionamento nella catena logistica grazie all'automazione e un ulteriore aumento dell'efficienza sul piano amministrativo. Si prevede che entro il 2025 i volumi nel traffico a carri completi caleranno ancora, ma solo leggermente. Si tratta di un'ipotesi ambiziosa dal momento che la ferrovia è minacciata dalla concorrenza dei progressi tecnologici in ambito stradale. La realizzazione del rilancio viene costantemente misurata allo sviluppo reale del mercato e delle quantità.

L'andamento del mercato richiede una rettifica di valore.

Alla luce della valutazione del mercato e delle prospettive per gli anni a venire, FFS Cargo ha rivisto integralmente il proprio modello aziendale. Sulla base dell'adeguamento della pianificazione finanziaria e delle attuali norme contabili, è stato condotto un impairment test. Dalla verifica risulta una rettifica di valore pari a CHF 189 mio, con conseguenze negative sul risultato annuale 2017. A titolo complementare, vengono intraprese misure di risanamento del bilancio e viene assicurata la liquidità per il futuro.

La rettifica di valore a FFS Cargo si riflette sul risultato economico delle FFS per il 2017. Tuttavia, questa ripercussione finanziaria può essere contenuta grazie al programma di aumento dell'efficienza RailFit20/30. Con il programma di risanamento e il rilancio, le FFS preparano la propria affiliata per il traffico merci al futuro.

Precedenza al traffico a carri sistematico.

Attualmente il 90 per cento dei carri viene trasportato attraverso circa la metà dei 344 punti di servizio. Le FFS vogliono rafforzare questo traffico a carri sistematico nelle aree economiche con grandi quantità di merci e presentare ai clienti un'offerta regolare, affidabile e altamente efficiente – perché questi sono i punti di forza della ferrovia. Grazie a collegamenti più rapidi e frequenti, tracce riservate e sistemi di automazione, la ferrovia saprà affrontare anche un incremento delle esigenze conquistandosi una solida posizione nella catena logistica dei clienti. I potenziamenti previsti sull'asse est-ovest con la fase di ampliamento PROSSIF vanno a beneficio del traffico merci.

Per i clienti non
ci saranno sorprese.

Nell'altra metà dei punti di servizio con traffico a carri isolati, la ferrovia si trova esposta a una pressione sempre maggiore. Solo tra il 2011 e il 2017 le quantità trasportate sono diminuite di oltre un terzo fino a toccare la media giornaliera di appena due carri. Per questo FFS Cargo sta preventivamente sondando insieme ai suoi clienti le possibili alternative a un servizio a giorni fissi. Tra queste emergono ad esempio il raggruppamento di trasporti attraverso altre località, la concentrazione delle quantità, treni circolari regionali, ove opportuno la combinazione con il trasporto stradale, soluzioni transitorie o finanziamenti alternativi, ad esempio da parte dei Cantoni. Per i clienti non ci saranno sorprese, perché gli adeguamenti della catena logistica sono spesso preceduti da lunghi preparativi.

A partire da questo momento, il traffico a carri sistematico dovrà essere sviluppato anche nell'ambito della nuova comunità di interesse TCC assieme al settore, ossia con l'Associazione dei trasportatori svizzeri VAP e l'Unione dei trasporti pubblici UTP. L'obiettivo è migliorare l'efficienza e la competitività del traffico a carri completi.

Entro la fine del 2020 saranno verificati complessivamente 100 punti di servizio scarsamente frequentati, seguiti da altri circa 70 punti entro la fine del 2023. La rete fissa di traffico a carri completi sarà affiancata da un'offerta flessibile con connessioni da punto a punto per spedizioni di clienti con esigenze specifiche. A tutto ciò si aggiungeranno le offerte nel traffico combinato.

L'automazione consente un aumento della produttività.

Rispetto alle altre ferrovie merci europee, FFS Cargo svolge un ruolo decisamente pionieristico in termini di automazione, ma è in competizione con i progressi tecnologici in ambito stradale. La ferrovia merci introdurrà e sfrutterà attivamente le possibilità offerte dall'automazione e dalla digitalizzazione e preparerà accuratamente i collaboratori a questi temi: l'impiego di nuove tecnologie come l'accoppiamento automatico cambierà ad esempio le professioni legate alla manovra, rendendole più sicure. Per questo, da qui al 2023 FFS Cargo investirà CHF 90 mio. Oltre all'accoppiamento e alla prova dei freni, l'automazione sarà introdotta anche nei sistemi d'informazione ai clienti, garantendo maggiore trasparenza e maggiori informazioni in tempo reale riguardo alle spedizioni. Lo sviluppo tecnologico avviato con Bosch Engineering verrà integrato ed esteso anche ad altre aziende.

Partnership logistica: colloqui da metà 2018.

Con la partnership auspicata le FFS intendono lavorare insieme agli altri operatori di mercato e investitori per rafforzare FFS Cargo. SBB Cargo International ha già attuato questo modello con successo. Dalla metà del 2018 si prospettano colloqui con possibili partner che intendono sostenere FFS Cargo in qualità di azienda affidabile e finanziariamente stabile, investire nelle sue attività, contribuire al suo orientamento strategico e condividerne successi e rischi.

Nel gennaio 2019 il Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo SA accoglierà almeno un nuovo membro. In seguito sarà istituita una presidenza esterna del Consiglio d'amministrazione, a seconda di come evolverà il progetto di partnership. Le FFS raggiungeranno così gli obiettivi richiesti dalla Confederazione: FFS Cargo godrà di una separazione più netta dal Gruppo e da gennaio 2019 sarà gestita come società affiliata.

Riduzione di 800 posti di lavoro, di cui 750 per fluttuazioni naturali.

In una prima fase Cargo semplificherà notevolmente i processi in modo tale da raggiungere nuovamente un risultato in pareggio al più tardi nel 2020 e tornare quindi a garantire la propria capacità d'investimento. Tutto ciò comporterà purtroppo una riduzione di 330 posti di lavoro entro la fine del 2020. FFS Cargo ritiene che per la fine del 2023 sarà in grado di fornire le proprie prestazioni ai clienti con probabilmente un terzo di personale in meno (1400 collaboratori anziché circa 2200) e quindi in modo decisamente più efficiente rispetto a oggi. Parallelamente, contando che l'età media a FFS Cargo è 48 anni, nei prossimi anni si prevedono centinaia di pensionamenti. Così la riduzione del personale avverrà in modo socialmente sostenibile: la soppressione di 750 degli 800 posti previsti seguirà le naturali fluttuazioni di personale.

In questa fase di profondo cambiamento è essenziale fornire prospettive ai collaboratori: FFS Cargo ha previsto di investire CHF 10 mio nella formazione continua del personale e nella rivalutazione delle figure professionali, considerando un lasso di tempo sufficiente per il cambiamento.

Infrastruttura migliora la produttività.

FFS Infrastruttura ha aumentato la produttività rispetto all'anno precedente sia nella manutenzione sia negli investimenti. I volumi di manutenzione previsti nella convenzione sulle prestazioni (CP) 2017-2020 sono stati perlopiù raggiunti o superati.

Il risultato annuale ammonta a CHF 100 mio (2016: CHF -103 mio). Il settore Energia ha contribuito con CHF 46 mio, che saranno destinati a reinvestimenti in impianti per la fornitura di energia. Il contributo al risultato del settore Rete è di CHF 53 mio; questa somma è a destinazione vincolata e confluirà interamente nelle riserve di diritto speciale per il futuro, come previsto dalle disposizioni.

Il risultato annuale positivo di questo settore con diritto di indennità si deve, oltre alla migliore produttività, anche alla nuova convenzione sulle prestazioni, con la quale sono stati messi a disposizione i fondi necessari per la manutenzione. Nel 2017 gli investimenti effettuati con le risorse provenienti dalla CP sono stati inferiori a quanto pianificato e non sono stati sfruttati interamente. Una situazione determinata, oltre che da costi di costruzione inferiori e da una maggiore produttività, dal fatto che le FFS non

hanno potuto realizzare determinati progetti come pianificato, ad esempio a causa di ritardi o contestazioni.

Secondo il rapporto sullo stato della rete, lo stato degli impianti infrastrutturali si conferma «da buono a sufficiente». Lo stato dei binari continua a essere soltanto «sufficiente». È tuttavia evidente che nel 2017 le FFS hanno rinnovato più chilometri di binario rispetto all'esercizio precedente (+31 chilometri o +17 per cento) ed effettuato un volume maggiore di manutenzione preventiva. Con il programma Gestione degli impianti 4.0 le FFS svilupperanno processi e strumenti che in futuro consentiranno una gestione dei binari automatizzata e basata sui fatti.

Il Gruppo FFS in cifre.

Conto economico del Gruppo (mio di CHF)	2017	2016	Variazione assoluta	Variazione relativa
Ricavo d'esercizio	9 442	8 988	454	5,1 %
Costi d'esercizio	8 941	8 700	241	2,8 %
Risultato operativo/EBIT prima della rettifica di valore dopo la rettifica di valore	501 313	288 288	24	8,5 %
Risultato finanziario	-104	-120	16	13,5 %
Risultato sulla vendita di immobili	207	225	-18	-7,8 %
Risultato ante imposte	416	393	23	5,8 %
Imposte e interessenze azionisti minoritari	-17	-13	-5	-37,2 %
Risultato consolidato	399	381	18	4,8 %
Indebitamento netto soggetto a interessi	8 406	8 796	-390	-4,4 %
EBITDA*	1 408	1 177	231	19,6 %
Grado di copertura dei debiti**	5,97	7,47	-1,5	-20,1 %
Controprestazioni dei poteri pubblici	2 666	2 466	200	8,1 %
Convenzione sulle prestazioni	1 914	1 704	210	12,3 %
Prestazioni per lavori di potenziamento	117	122	-5	-4,2 %
Traffico regionale	622	624	-2	-0,3 %
Cargo	13	16	-3	-17,8 %

* rettificato tenendo conto degli indennizzi per gli ammortamenti di Infrastruttura.

** adeguamento anno precedente alla diversa logica di calcolo (valore 2016: 7,26).

Risultati dei segmenti (mio di CHF)	2017	2016	Variazione assoluta	Variazione relativa
Viaggiatori*	186	139	47	33,4 %
di cui Lunga percorrenza	178	140	38	27,3 %
di cui Traffico regionale**	14	-14	28	-
Grado di copertura dei costi Traffico regionale	61,2 %	59,0 %	2,2 %	-
Immobili prima dei pagamenti compensativi dopo i pagamenti compensativi	435 10	433 12	2 -2	0,5 % -14,6 %
Cargo	-239	1	-240	-
Cargo Svizzera	-245	-2	-243	<-999 %
di cui rettifiche di valore	-189	-	-	-
Cargo International	8	4	5	133 %
Infrastruttura	100	-103	202	-
di cui Energia	46	21	26	125 %
di cui Rete**	53	-123	177	-

* di cui altri settori d'attività con risultato pari a CHF -6 mio.

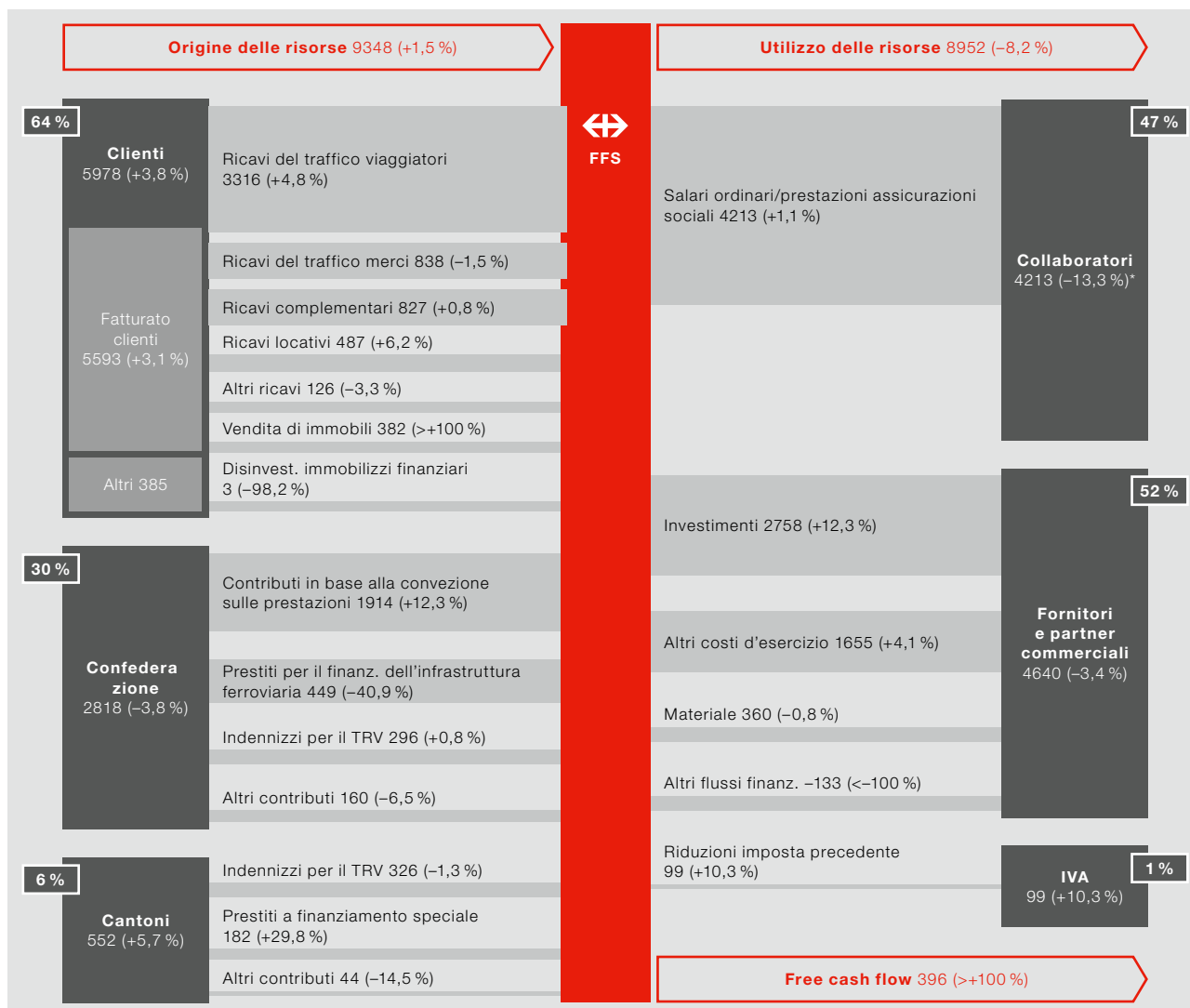
** Il contributo al risultato dei settori con diritto d'indennità Infrastruttura Rete e Traffico regionale è a destinazione vincolata e, conformemente alle prescrizioni di legge, viene attribuito interamente alle riserve per necessità future.

Quantità e prestazioni	2017	2016	Variazione assoluta	Variazione relativa
Viaggiatori				
Passeggeri al giorno (in mio)	1,26	1,25	0,01	0,6 %
Viaggiatori-chilometri vkm (in mio)*	18 975	18 960	15	0,1 %
Occupazione media dei posti	28,2 %	28,0 %	0,2 %	-
Quota self-service	84,8 %	82,1 %	2,7 %	-
di cui attraverso canali digitali (Mobile FFS, Ticketshop)	32,7 %	26,4 %	6,3 %	-
Immobili				
Ricavi locativi di terzi (mio di CHF)	480	451	29	6,4 %
Cargo				
Tonnellate-chilometri nette (in mio)	16 699	16 559	140	0,8 %
Carri carichi FFS Cargo SA (Svizzera)				
traffico a carri sistematico	599 355	604 481	-5 126	-0,8 %
traffico a carri isolati	69 217	80 963	-11 746	-14,5 %
treni completi	352 207	367 124	-14 917	-4,1 %
Infrastruttura				
Tracce-chilometri (in mio)	176,9	178,3	-1,4	-0,8 %

* Il valore di vkm include un adeguamento pari a +22,0 mio vkm basato sulle stime del traffico con servizi sostitutivi. La galleria di base dal San Gottardo ha inoltre fatto registrare una riduzione della tratta di 31 km.

Flussi finanziari 2017 delle FFS.

Tutte le indicazioni in mio di CHF, crescita rispetto al 2016



* Pagamento di stabilizzazione alla CP di CHF 690 mio nell'esercizio precedente.

I clienti contribuiscono in massima parte ai ricavi delle FFS (64 per cento), tra l'altro con l'acquisto di biglietti nel traffico viaggiatori, ma anche con i ricavi locativi provenienti dalle stazioni e da altri immobili di proprietà delle FFS come pure con prestazioni del traffico merci. Nel quadro della convenzione sulle prestazioni (CP), anche la Confederazione contribuisce finanziariamente all'esercizio e alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. Nel traffico regionale viaggiatori (TRV) l'offerta è ordinata dai poteri pubblici (Confederazione e Cantoni). I costi che non sono coperti dai viaggiatori vengono rimborsati sotto forma di indennizzi. Nel complesso il 36 per cento dei finanziamenti sono pubblici (30 per cento Confederazione, 6 per cento Cantoni).

Le principali voci relative ai costi riguardano i salari e le assicurazioni sociali per il personale (47 per cento). Le FFS pagano inoltre fornitori e partner commerciali (52 per cento) per materiali e servizi. Nel 2017 si è generato un free cash flow positivo pari a CHF 396 mio.

Prospettive.

Una ferrovia più forte.

Nei prossimi anni potenzieremo ulteriormente il sistema ferroviario orientandoci alle esigenze dei clienti e alla redditività. Vogliamo gestire la crescita della mobilità non solo programmando degli ampliamenti, ma anche con un migliore sfruttamento dell'infrastruttura esistente. La fase PROSSIF 2030/35 ci permetterà di eliminare i problemi di capacità. Per i nuovi interventi di potenziamento l'imperativo sarà evitare investimenti errati e trarre il massimo dall'infrastruttura esistente sfruttando innovazioni tecniche. E per gli interventi già decisi, in futuro occorrerà verificarne la redditività fino a un passo dall'inizio dei lavori: una sorta di prova del nove prima di «iniziare a scavare».

Come in precedenza, i lavori di potenziamento si concentreranno principalmente sull'asse nord-sud, e in misura sempre maggiore anche su quello est-ovest. Con l'apertura della galleria di base del Ceneri verrà completata l'opera del secolo – la nuova ferrovia transalpina (NFTA). Dopo la messa in esercizio della galleria di base del Lötschberg nel 2007 e della galleria di base del San Gottardo nel 2016, l'apertura della galleria di base del Ceneri nel 2020 concretizzerà il progetto di ferrovia di pianura ininterrotta sull'asse europeo nord-sud. Con le sue doti di innovazione, precisione e affidabilità, la Svizzera scriverà una nuova pagina di storia.

Il periodo che ci separa dal 2020 servirà a costruire l'infrastruttura fondamentale. L'ampliamento del corridoio di 4 metri sulle linee d'accesso svizzere permetterà il transito di treni merci di 750 metri di lunghezza e 2000 tonnellate di peso, che incrementeranno considerevolmente la capacità del traffico merci su rotaia attraverso le Alpi. È importante che anche le linee d'accesso in Germania e in Italia procedano speditamente.

Sino ad allora sarà necessario sfruttare l'opportunità del progetto Ceneri 2020. I tempi di percorrenza potrebbero essere ridotti di altre due ore con un migliore coordinamento dei cantieri, un'armonizzazione più razionale dell'orario e una riduzione dei tempi d'attesa alle frontiere. Per i treni merci tali attese arrivano attualmente fino a due ore; noi vogliamo ridurle a 10-15 minuti al massimo.

Intendiamo inoltre valorizzare notevolmente l'asse est-ovest con le sue elevate frequenze, l'Arco lemanico e le aree metropolitane di Zurigo e Berna. I grandi investimenti nell'ambito di Léman 2030 rappresentano una svolta decisiva per l'Arco lemanico, raddoppiando i posti a sedere tra Ginevra e Losanna. La galleria dell'Eppenbergr contribuirà a risolvere un'importante strettoia sul trafficatissimo asse est-ovest.

Intendiamo ampliare ulteriormente anche le nostre stazioni, trasformandole in cosiddetti hub di mobilità che fungeranno da nodi di traffico globali e costituiranno così il cuore della mobilità del futuro. Per i nostri clienti sono i punti di contatto centrali attorno ai quali ruota la maggior parte delle prestazioni delle FFS. Veri e propri spazi vitali che invitano a viaggiare, a trascorrere il proprio tempo libero o al consumo, saranno molto più di semplici stazioni. Raggrupperanno sotto un unico tetto diversi vettori di mobilità, creando così un sistema integrato di servizi che possono essere combinati tra loro in modo semplice, flessibile e personalizzato. Qui sarà molto più semplice accedere alle numerose offerte di mobilità e passare da una all'altra.

Per i nuovi interventi si dovranno evitare investimenti errati.

Nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza.

A fine 2017 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha rilasciato ai nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza (bipiano TLP) un'autorizzazione d'esercizio a tempo determinato per la rete svizzera, confermando così che questi possono circolare in tutta sicurezza. Prima di integrarli a pieno titolo nel nuovo orario a dicembre 2018, le FFS ne testano l'idoneità e l'affidabilità nell'esercizio quotidiano.

Per questo dalla fine di febbraio le FFS effettuano corse con clienti a bordo. Dal 14 febbraio 2018 il Tribunale amministrativo federale ha infatti deciso di revocare l'effetto sospensivo al ricorso di Inclusion Handicap, dando così il via a questa fase. I nuovi treni bipiano, che possono raggiungere i 400 metri di lunghezza e avere fino a 1300 posti a sedere, aumenteranno le capacità disponibili sull'asse est-ovest altamente trafficato.

Poiché le FFS intendono utilizzare i nuovi treni anche nei Paesi confinanti, oltre alle direttive svizzere essi soddisfano anche i requisiti tecnici applicabili in Europa per le persone con mobilità ridotta. Le FFS aspettano che anche gli altri operatori di mobilità nel traffico viaggiatori internazionale adattino gradualmente i propri veicoli per renderli accessibili ai viaggiatori con mobilità ridotta.

Le stazioni del futuro saranno il punto di partenza per la mobilità intelligente del primo o dell'ultimo miglio: dal treno direttamente in tram o in autobus, con la bicicletta, l'e-bike o un veicolo a guida autonoma fino alla porta di casa. Entro il 2019 vogliamo fare della stazione centrale di Zurigo la stazione più digitale e al tempo stesso più personale del mondo.

Maggiore competitività – pionieri nel testare le nuove tendenze.

Negli ultimi anni il mercato è mutato, diventando sempre più dinamico e competitivo, insieme anche alla regolamentazione. Siamo certi che questo dinamismo aumenterà ulteriormente nella concorrenza intermodale e intramodale. Nel traffico viaggiatori assistiamo alla nascita di numerose aziende di autobus a lunga percorrenza che si affacciano sul mercato nazionale. Le nuove tecnologie fanno della strada un concorrente sempre più temibile.

Basti pensare al «platooning» o ai cosiddetti «track train» nel traffico merci: gruppi di autocarri che viaggiano in convoglio a breve distanza l'uno dall'altro, in cui solo il primo veicolo è pilotato, mentre gli altri viaggiano in modo automatizzato. Riteniamo che tali soluzioni abbiano un enorme potenziale, probabilmente addirittura superiore a quello di «Cargo sous terrain», perché permettono di sfruttare meglio le infrastrutture esistenti. Insieme ai nostri partner stiamo quindi considerando di avviare una fase pilota per testare il «platooning» nella distribuzione a corto raggio.

Vogliamo essere alla testa di coloro che apriranno le porte a queste innovazioni, anche se possono ripercuotersi sulla nostra stessa attività. Perché non possiamo permetterci di farci sorprendere dai nuovi sviluppi tecnologici. Siamo convinti che, verificando nuove offerte e rendendole competitive sul mercato, creeremo un vantaggio economico per la collettività. A livello politico le FFS continueranno a spingere perché gli altri operatori di mobilità siano soggetti alle stesse condizioni quadro, ad esempio in termini di condizioni di lavoro, pedaggi stradali, regimi di responsabilità o pari opportunità delle persone con mobilità ridotta.

Per essere in grado di attuare i molteplici cambiamenti con un ampio consenso della popolazione, degli attori politici e del proprietario, vogliamo assumere un ruolo di primo piano e, come colonna portante della mobilità, contribuire in prima persona a dare forma a tali cambiamenti. Per questo vogliamo lavorare in stretta collaborazione con il settore, il mondo scientifico e le altre imprese.

Sfruttare il potenziale delle nuove tecnologie per i clienti.

In questo ambito possiamo attingere a un ricco bagaglio di esperienze. Già oggi l'esercizio ferroviario svizzero è automatizzato in molti settori: oltre il 90 per cento degli apparecchi centrali è gestito da centrali d'esercizio con sistemi basati sull'IT. Con il programma di innovazione SmartRail 4.0 le FFS lavorano al fianco delle altre ferrovie svizzere per perfezionare la tecnica ferroviaria e ottenere di più dall'attuale infrastruttura.

Le nostre stazioni dispongono già oggi di tabelloni degli orari digitali, e-panel per la pubblicità di terzi, distributori automatici di biglietti con schermo tattile e WiFi gratuito. Inoltre stiamo collaborando con i nostri clienti per migliorare continuamente Mobile FFS, arricchendo questa apprezzata app con un assistente digitale. La quota dei canali elettronici sta assumendo un peso sempre maggiore nella vendita dei biglietti. Con Green Class FFS

abbiamo lanciato un'offerta combinata intermodale unica al mondo che viene testata da clienti selezionati. E seguiranno molte altre offerte.

Ci stiamo quindi impegnando per proporre ai nostri clienti soluzioni di mobilità semplici e interessanti. Eppure, anche considerando tutti i vantaggi che ci vengono offerti dalla digitalizzazione nel settore della tecnica, stiamo sempre attenti a garantire il giusto equilibrio tra digitale e fisico, automatico e personale.

Il settore dei trasporti pubblici ha urgente bisogno di semplificazioni – o rischia di cadere vittima della regolamentazione.

Sul fronte politico, dobbiamo constatare che le competenze decisionali sulla configurazione del sistema ferroviario vengono trasferite in misura sempre maggiore a livello di Confederazione. Ciò comporta un lento slittamento verso la liberalizzazione, senza un'analisi completa e sistematica dei relativi rischi. Potrebbe così crearsi uno squilibrio, poiché non sarà più possibile sfruttare e affinare le competenze imprenditoriali per garantire la futura competitività del sistema ferroviario.

La situazione si aggrava se si considera che in seno alle ferrovie private i ruoli di proprietario e concedente si mescolano. Inoltre aumenta il rischio che il sorvegliante dei prezzi intervenga sul prezzo e sull'assortimento delle offerte FFS, aggravando così la capacità del sistema di autofinanziarsi in modo sostenibile.

Riteniamo pertanto che nel settore dei trasporti pubblici sia necessario intervenire con una netta semplificazione dei sistemi di prezzi e di vendita, e che in futuro il settore nel suo complesso debba assicurare tempi di reazione più brevi. Le comunità tariffarie e il «Servizio diretto» devono riunirsi rapidamente sotto uno stesso tetto, assicurando così maggiore rapidità e semplicità al nostro piccolo Paese. Se ciò non avverrà, rischieremo non solo di svilupparci troppo lentamente rispetto agli altri operatori di mobilità, ma anche e giustamente di dover sottostare ad altri interventi normativi da parte della Confederazione.

Il trattamento confidenziale dei dati della clientela è assolutamente fondamentale ed è, infatti, una premessa indispensabile per creare offerte personalizzate con un valore

Proponiamo ai nostri
clienti soluzioni
di mobilità semplici.

aggiunto. Ai clienti che lo desiderano possiamo semplificare il viaggio, indicando loro i posti a sedere liberi e offrendo biglietti convenienti o addirittura pacchetti completi «zero pensieri».

Servizio diretto, 247 aziende, 18 comunità tariffarie, Unione dei trasporti pubblici.

Il «Servizio diretto» è una comunità tariffaria nazionale con fondamenti legislativi che riunisce le 247 imprese di trasporto operanti nel settore del trasporto pubblico. Decide sugli sviluppi dei prezzi, sulle tariffe e sull'assortimento ed è guidato dai rappresentanti delle imprese di trasporto. Esistono inoltre 18 comunità con abbonamenti propri.

Attualmente le FFS, che si confrontano quotidianamente con questioni di prezzi, devono convincere le altre 246 imprese e 18 comunità qualora intravedano la necessità di apportare dei miglioramenti in un determinato ambito. E hanno diritto di veto se non sono d'accordo con una decisione. Se da un lato tutto ciò rende il settore lento e pesante, dall'altro questo è il prezzo da pagare per un sistema che molti ci invidiano, in cui il cliente può partire per un viaggio acquistando un unico biglietto.

Un'ulteriore piattaforma per lo scambio di esperienze all'interno del settore è l'Unione dei trasporti pubblici (UTP). Come organizzazione politica, l'UTP rappresenta gli interessi delle aziende aderenti nelle questioni normative.

FFSagili2020 per una maggiore flessibilità e iter più brevi.

Con il programma RailFit20/30 lanciato nel 2016, nell'anno in esame le FFS hanno ridotto i costi e migliorato la produttività. A fine 2017 erano stati risparmiati CHF 785 mio, 512 dei quali sulle spese operative di terzi e 273 sugli investimenti. In seno alle FFS e nel settore sta così maturando la convinzione che il sistema globale ferrovia proceda speditamente sulla strada dell'auspicato incremento di efficienza. Una condizione necessaria soprattutto per migliorare ulteriormente il rapporto prezzo-prestazioni per i nostri clienti e per risparmiare i fondi pubblici, ad esempio in relazione al grado di copertura dei costi o alla produttività nell'infrastruttura.

Ora è giunto il momento di fare il passo successivo. Con il programma FFSagili2020 lanciato a fine 2017 vogliamo fare sì che le FFS siano ancora più orientate alle esigenze dei clienti e si preparino ad affrontare il crescente dinamismo che caratterizza la concorrenza e la regolamentazione. Maggiori margini di manovra per quadri e collaboratori con responsabilità ben definite, iter decisionali più brevi e meno procedure di concertazione, come pure un rafforzamento delle regioni e dei capiprogetto e una maggiore fiducia reciproca sono le leve centrali che ci permetteranno di contribuire a dare forma al panorama in rapida trasformazione.

Mettere l'essere umano al centro.

Anche se ci troviamo in una fase di profonda trasformazione sociale, tecnologica e normativa, siamo convinti che anche in futuro le FFS saranno un fattore importante per l'attrattiva della piazza economica svizzera.

Si prospettano grandi sfide: gli esperti ritengono ad esempio che una Svizzera con 10 milioni di abitanti sarà presto realtà. Una crescita che non sarà possibile gestire solamente con un programma di ampliamenti. Occorrerà piuttosto sfruttare le opportunità della trasformazione tecnologica per gestire con maggiore efficienza il sistema ferroviario: con nuove offerte su misura, un buon rapporto prezzo-prestazioni per i nostri clienti, una tecnica ferroviaria efficiente, soluzioni innovative e sviluppi globali delle superfici.

Ma soprattutto vogliamo mettere l'essere umano al centro: la consulenza individuale, il contatto personale con i clienti e anche il benessere delle collaboratrici e dei collaboratori sono per noi una priorità. Insieme forniremo anche in futuro un contributo sostanziale alla qualità della vita e alla competitività del nostro Paese.

Corporate Governance.

Apertura e chiarezza.

La Direzione delle FFS si impegna nei confronti dell'opinione pubblica a favore di una Corporate Governance aperta e chiara. In tale contesto si adopera per un rapporto equilibrato tra responsabilità, competenze, prestazione e compenso.

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 (2016) e allo Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2016). 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 (pag. 114). 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 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 l'articolo 7 capoverso 3 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 al 31 dicembre 2017 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 autorizza all'esercizio di un diritto di voto nell'assemblea generale. Oltre a quelle previste nell'articolo 7 capoverso 3 LFFS non esistono restrizioni di trasmissibilità previste dalla legge o dallo statuto.

Organigramma (31 dicembre 2017).

		Consiglio d'amministrazione Monika Ribar , presidente del Consiglio d'amministrazione				Revisione interna Stefan Raimann			
Chief Executive Officer Andreas Meyer									
Direzione del Gruppo	Viaggiatori	Immobili	FFS Cargo	Infrastruttura	Finanze	Human Resources	Informatica	Comuni- cazione	
	Jeannine Pilloud dal 1.1.2018 Anton Häne	Jürg Stöckli	Nicolas Perrin	Philippe Gauderon	Christoph Hammer	Markus Jordi	Peter Kummer	Kathrin Amacker	
	Traffico Regioni*	Portfolio Management	Vendita Produzione	Orario e design della rete	Corporate Accounting	Cultura e leadership	Solution Center Viaggiatori	Comunicazione integrata	Sviluppo dell'azienda
	Operating	Development	Asset Management	Impianti e tecnologia	Corporate Controlling	Formazione FFS	Solution Center Infrastruttura	Viaggiatori	Sicurezza e qualità
	Gestione del traffico	Gestione Diritti immobiliari	Finanze	Progetti	Corporate Performance Management	Sourcing Recruiting e Talents	Solution Center Cargo, settori centrali, ICT Workplace	Immobili FFS Cargo	
	Distribuzione e servizi	Facility Management	Human Resources	Manutenzione	Esercizio	Consulenza HR e politica del personale	Solution Center Finanze, HR, Immobili	Infrastruttura	Diritto e compliance
	Finanze	Finanze	Sviluppo dell'azienda	Acquisti, catena di distribuzione e produzione	Corporate Treasury	Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali	Software Engineering	Public Affairs e regolamentazione*	
	Human Resources	Human Resources	Qualità, sicurezza e ambiente	Energia	Gestione dei processi e progetti	Quadri superiori e settori centrali	Operations Management	Marketing strategico e sostenibilità	
	Sviluppo dell'azienda	Marketing e comunicazione		Finanze	Management delle assicurazioni	Sviluppo dell'azienda	Digitalizzazione e architettura	Gestione ed esperienza della marca	
	Sicurezza pubblica*	Diritto, compliance e acquisti		Human Resources	Corporate Risk Management	Shared Service Center	Security e Risk Management	Customer Experience	
	Qualità e sicurezza		Sviluppo dell'azienda	Rischio, sicurezza, qualità e ambiente	Direzione SSO				
			SmartRail 4.0		Supply Chain Management				

altri Settori centrali

* Diritto e obbligo di riferire al CEO



Da sinistra a destra: Pierre-Alain Urech, Erich Ammann, Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Beat Schwab, Daniel Trolliet, Monika Ribar, Peter Siegenthaler, Fabio Pedrina

Consiglio d'amministrazione.

Al 31 dicembre 2017 il Consiglio d'amministrazione della FFS SA risultava composto da nove membri. Il Consiglio d'amministrazione (CdA) provvede all'attuazione degli obiettivi strategici, riferisce al Consiglio federale in merito al loro raggiungimento e mette a disposizione di quest'ultimo le informazioni necessarie per la verifica. Al Consiglio d'amministrazione spettano inoltre i compiti intrasmissibili e inalienabili ad esso attribuiti dal Codice delle obbligazioni (CO) come anche dalla legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS).

Sulla base degli articoli 716, 716a e 716b CO, dell'articolo 12 LFFS e dell'articolo 6.8 degli statuti delle FFS del 9 giugno 2011, il Consiglio d'amministrazione ha completamente riveduto il proprio regolamento organizzativo e degli affari (OGR). I processi degli organi coinvolti vengono ridotti, agevolando la presa di decisioni. Al contempo l'OGR revisionato crea responsabilità più chiare, una trasparenza maggiore e margini d'azione più ampi. Inoltre, il principio della delega si basa sulla fiducia nell'orientamento coerente e autoregolato verso la performance con un'elevata ambizione, con l'assunzione della responsabilità mediante iniziativa personale nonché con lo sfruttamento e la concessione di margini di manovra.

Membri del Consiglio d'amministrazione.

Ai sensi della LFFS, il personale ha diritto a una rappresentanza adeguata in seno al Consiglio d'amministrazione. Nel 2017 è stata garantita da Daniel Trolliet. Il secondo rappresentante del personale, Andrea Hämmerle, si è ritirato in occasione dell'assemblea generale 2017 per raggiunti limiti di età e, su proposta delle associazioni del personale, è stato sostituito da Fabio Pedrina.

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio d'amministrazione al 31 dicembre 2017, 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 sostanziali in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse importanti nonché funzioni ufficiali e mandati politici al 31 dicembre 2017.

Monika Ribar (1959, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 15 giugno 2016, membro dal 2014, lic. oec. Università di San Gallo, presidente del comitato Rischi e compliance, del comitato Dialogo politico e del comitato Presidenza/Gruppi d'interesse, membro del comitato Esame, del comitato Personale e organizzazione e del comitato Infrastruttura.

Principali mandati: Sika SA, Baar, membro del consiglio d'amministrazione, presidente del comitato di audit | Chain IQ Group AG, Zurigo, membro del consiglio d'amministrazione | Lufthansa AG, Francoforte sul Meno (D), membro del consiglio d'amministrazione | Schweizerische Agentur für Innovationsförderung (Innosuisse), Berna, membro del consiglio dell'innovazione | WORLD.MINDS Foundation, Zurigo, membro del comitato consultivo esecutivo.

Peter Siegenthaler (1948, CH)

Vicepresidente dal 15 giugno 2016, membro dal 2010, lic. rer. pol., presidente del comitato Esame, membro del comitato Dialogo politico e del comitato Presidenza/Gruppi d'interesse. Principali mandati: Berner Kantonalbank AG, Berna, membro del consiglio d'amministrazione | Pro Helvetia, Zurigo, membro del consiglio di fondazione.

Erich Ammann (1957, CH)

Membro dal 15 giugno 2016, economista aziendale SSQEA, CFO e membro della direzione del Gruppo Schindler, membro del comitato Esame.

Principali mandati: Ascensori Schindler SA, Ebikon, presidente del consiglio d'amministrazione.

Georg Kasperkovitz (1966, A)

Membro dal 15 giugno 2016, dr techn., MBA, CEO Consumer Packaging, Mondi Group. Membro del comitato Infrastruttura.

Nessun mandato rilevante.

Fabio Pedrina (1954, CH), rappresentante del personale

Membro dal 2 maggio 2017, lic. oec. publ. Università di Zurigo e pianificatore ETHZ-NDS/FSU/REG-A, cotitolare studio habitat.ch SA, Bellinzona, membro del comitato Dialogo politico.

Principali mandati: Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno, membro.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Membro dal 2012, lic. oec., cotitolare di Crescendo Marketing Unternehmensberatung. Presidente del comitato Personale e organizzazione, membro del comitato Rischi e compliance.

Principali mandati: HUG AG, Maltes, membro del consiglio d'amministrazione | Schenk SA, Rolle, membro | Landolt & CIE SA, Losanna, membro | SwissBoardForum, Berna, membro della direzione.

Beat Schwab (1966, CH)

Membro dal 15 giugno 2016, dr rer. pol., presidente del consiglio d'amministrazione di Schwab & Kuster AG, membro del comitato Esame e del comitato Personale e organizzazione.

Principali mandati: Zug Estates Holding SA, Zugo, presidente | Varia US Properties SA, Zugo, membro del consiglio d'amministrazione | Credit Suisse Asset Management (Svizzera) SA, Zurigo, membro | pom+Consulting SA & pom+Group SA, Zurigo, vicepresidente.

Daniel Trolliet (1954, CH), rappresentante del personale

Membro dal 2011, membro del comitato Personale e organizzazione e del comitato Rischi e compliance.

Principali mandati: Fondazione Général Henri Guisan, Pully, membro del consiglio di fondazione | Gran Consiglio del Cantone di Vaud, membro.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Membro dal 2015, CEO del Gruppo Romande Energie SA, Morges, presidente del comitato Infrastruttura e membro del comitato Rischi e compliance.

Principali mandati: Romande Energie Commerce SA, Morges, presidente del consiglio d'amministrazione | Romande Energie Services SA, Morges, presidente | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. (FMHL), Château-d'Oex, presidente | Forces Motrices de l'Avançon SA, Bex, presidente | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA, Bourg-Saint-Pierre, presidente | DransEnergie SA, Orsières, presidente | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD SA), Villars-sur-Ollon, membro del consiglio d'amministrazione | regioGrid (Associazione di distributori cantonali e regionali di energia), Aarau, membro della direzione.

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. Il comitato Personale e organizzazione garantisce che gli interessi in gioco vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di ricasazione 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 delle FFS, né della direzione aziendale di società affiliate o di partecipazione delle FFS. Fabio Pedrina lavora come pianificatore per alcuni Comuni situati lungo le linee FFS in Ticino. Romande Energie SA, di cui Pierre-Alain Urech è CEO, gestisce e provvede alla manutenzione di alcune sezioni di tratta per il trasporto di energia utilizzate anche dalle FFS. In entrambi i casi non ci sono conflitti d'interesse e, in caso di necessità, si applicano le norme di ricasazione.

Gli altri membri non hanno avuto rapporti professionali con le FFS (ad es. come fornitori o creditori).

Nomina e durata della carica.

Il Consiglio d'amministrazione e il suo presidente sono nominati dall'assemblea generale per ricoprire la loro carica per due anni. L'assemblea generale elegge il presidente del Consiglio d'amministrazione. Il Consiglio d'amministrazione si organizza altrimenti da sé. La durata massima del mandato è di dodici anni (limitazione del mandato). Il mandato non può comunque protrarsi oltre i limiti di età previsti, ovvero deve concludersi al più tardi 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 hanno luogo nel 2018.

Organizzazione interna.

Il Consiglio d'amministrazione nomina 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. Nell'ambito della revisione del regolamento organizzativo e degli affari, il Consiglio d'amministrazione ha trasferito ai propri comitati anche la competenza decisionale per singole operazioni che non riguardano compiti intrasmissibili o inalienabili.

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 2017 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto nove sedute ordinarie e due speciali.

Esistono i seguenti comitati con funzione di consulenza preliminare: il comitato Esame (quattro riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Personale e organizzazione (cinque riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Rischi e compliance (due riunioni nell'anno d'esercizio), il comitato Infrastruttura (una riunione nell'anno d'esercizio), il comitato Presidenza/Gruppi d'interesse (una riunione nell'anno d'esercizio) e il comitato Dialogo politico (tre riunioni nell'anno d'esercizio). La presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentata in tutti i comitati. Il CEO e i membri interessati della Direzione del Gruppo partecipano solitamente 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. Decide in merito agli affari che gli sono stati delegati dal Consiglio d'amministrazione in corpore (ad es. definizione del piano annuo di revisione interna). Valuta, per incarico del Consiglio d'amministrazione, l'indipendenza e la prestazione dell'ufficio di revisione interno ed esterno. Il responsabile della Revisione interna partecipa alle riunioni del comitato Esame.

Il comitato Rischi e compliance identifica, valuta e controlla i rischi principali cui sono esposte le FFS e cura 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). 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). Si occupa anche del rapporto Legal & Compliance allestito a cadenza annuale. Il responsabile della Revisione interna e la responsabile del Corporate Risk Management partecipano alle riunioni del comitato Rischi e compliance.

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 (ad es. contratti collettivi di lavoro), delle questioni organizzative concernenti i vertici del Gruppo (CEO e primo livello dirigenziale) nonché di altri importanti temi delle risorse umane e di natura sociale.

Il comitato Infrastruttura 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 suo 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. In futuro il Consiglio d'amministrazione provvederà direttamente a svolgere queste attività oppure le delegherà a un comitato ad hoc. Il comitato Infrastruttura è stato eliminato a fine 2017 nell'ambito della revisione del regolamento organizzativo.

Il comitato Presidenza/Gruppi d'interesse si occupa delle relazioni d'interesse dichiarate dei membri del Consiglio d'amministrazione delle FFS. Gestisce inoltre la procedura di dichiarazione per le relazioni d'interesse e monitora il rispetto del codice di condotta. A partire dal 2018 il comitato Personale e organizzazione assumerà le funzioni del comitato Presidenza/Gruppi d'interesse, motivo per cui in fase di revisione del regolamento organizzativo anche questo comitato è stato eliminato.

Contestualmente alla revisione del regolamento organizzativo e dei relativi allegati (in particolare il regolamento delle competenze e i regolamenti dei comitati), è stato sottoposto a revisione del Consiglio d'amministrazione anche il codice di condotta del Consiglio d'amministrazione delle FFS. Il nuovo codice prevede che i membri del Consiglio d'amministrazione notificano prima della loro assunzione tutti i mandati del CdA e altri mandati alla presidente del CdA, che a sua volta li sottopone al direttore del DATEC. Questa procedura permette di evidenziare per tempo possibili conflitti di interesse e rischi di reputazione. La procedura di dichiarazione per le relazioni d'interesse, su cui si basa il rapporto annuo sulla Corporate Governance, sarà gestita dal comitato Personale e organizzazione.

Gli argomenti all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dalla 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 dell'articolo 12 capoverso 1 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. Esso circoscrive i compiti assegnati al Consiglio d'amministrazione che, per legge, sono intrasmissibili e inalienabili e contempla tutte quelle decisioni che spettano di diritto al Consiglio d'amministrazione. Nel 2017 il Consiglio d'amministrazione ha rielaborato il regolamento organizzativo e degli affari e il 1° gennaio 2018 è entrato in vigore il nuovo regolamento.

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:

- Performance Cockpit: resoconto finanziario istituzionalizzato da presentare alle sedute del Consiglio d'amministrazione, concernente lo sviluppo finanziario del Gruppo e un'ultima stima mensile sul raggiungimento dei requisiti di budget;
- budget e pianificazione aziendale a medio termine (MUP);
- prospettiva aziendale a lungo termine;
- sistema di obiettivi per tutte le unità rilevanti per l'attività, differenziato per settori che danno diritto o meno all'indennità;
- linee guida culturali per lo sviluppo come base per l'elaborazione dell'organizzazione;
- 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;
- approvazione del controlling dei provvedimenti;
- presa di conoscenza del reporting Legal & Compliance;
- sistema di controllo interno ai sensi dell'articolo 728a 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).

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 alla presidente del Consiglio d'amministrazione e pertanto indipendente dalla direzione operativa del Gruppo. La Revisione interna fa correntemente rapporto al presidente del comitato Esame.

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 e i principi nonché i compiti e le responsabilità nel management dei rischi delle FFS. Nel processo annuale di management dei rischi vengono identificati e valutati i rischi e vengono introdotte le misure per il loro controllo. La Direzione del Gruppo, il comitato Rischi e compliance e il Consiglio d'amministrazione si occupano dei principali rischi e delle relative misure. Le decisioni prese a questo livello sono tenute in considerazione nei successivi processi di management dei rischi. Ai sensi dell'articolo 961c 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 gli 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 delle FFS (Code of Conduct) sono stabiliti i principi, i valori e le norme di comportamento vincolanti in egual misura per il personale, i clienti e i fornitori. Le persone interne, ma anche gli esterni, possono segnalare le violazioni effettive o presunte in forma riservata al Servizio segnalazioni in materia di compliance o anche in forma anonima attraverso un sistema sicuro basato sul Web. Con il Compliance Management System (CMS), le FFS garantiscono un'effettiva conformità alla legge e alle regolamentazioni.



Da sinistra a destra: Philippe Gauderon, Jürg Stöckli, Nicolas Perrin, Kathrin Amacker, Markus Jordi, Peter Kummer, Andreas Meyer, Jeannine Pilloud, Christoph Hammer

Direzione del Gruppo.

Il Consiglio d'amministrazione ha trasferito la gestione aziendale alla Direzione del Gruppo, con riserva dei compiti intrasmissibili e inalienabili. La Direzione del Gruppo, rappresentata dal CEO, è responsabile dell'andamento generale del Gruppo verso il CdA e collabora allo sviluppo a lungo termine delle FFS. La Direzione del Gruppo è composta da nove membri eletti dal Consiglio d'amministrazione. Questi sono responsabili della gestione operativa del proprio settore di competenza.

Il CEO presiede la Direzione del Gruppo ed è responsabile verso il CdA dell'andamento generale delle FFS. È pertanto responsabile dell'attività complessiva nonché dell'efficienza e dell'efficacia delle modalità di lavoro della Direzione del Gruppo. Rappresenta davanti al CdA le istanze e gli interessi della Direzione del Gruppo, in genere insieme al membro della Direzione del Gruppo responsabile per ciascun aspetto.

Membri della Direzione del Gruppo.

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione della Direzione del Gruppo al 31 dicembre 2017, 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 di rilievo in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse importanti nonché funzioni ufficiali e mandati politici.

Contratti di management.

Le FFS e le società del Gruppo non hanno concluso, al giorno di riferimento 31 dicembre 2017, 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 Sicurezza e qualità, Sviluppo dell'azienda, Diritto e compliance, non rappresentate nella Direzione del Gruppo. Supply Chain Management è invece diretta dal CFO.

Andreas Meyer (1961, CH)

CEO (dal 2007), lic. iur., avvocato, MBA INSEAD Fontainebleau (F). In passato consulente giuridico/responsabile di progetto ABB Svizzera, Baden, amministratore Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D) e da ultimo presso Deutsche Bahn AG quale presidente della direzione di DB Stadtverkehr GmbH, membro della direzione di DB Personenverkehr GmbH e membro del comitato esecutivo di Deutsche Bahn AG.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, presidente del consiglio d'amministrazione | Unione dei trasporti pubblici (UTP), membro della direzione e del comitato | LITRA, membro della direzione | Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società d'infrastruttura (CER), membro | Institut für Systemisches Management und Public Governance (IMP-HSG), membro del comitato direttivo | digitalswitzerland, membro del comitato direttivo.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Principali mandati: Svizzera Turismo, Zurigo, membro della direzione | Consiglio del turismo del Cantone dei Grigioni, membro | Elvetino SA, Zurigo, presidente del consiglio d'amministrazione | öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG (öPVG), Berna, presidente | STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo, membro

del consiglio d'amministrazione | LITRA, membro della direzione | CH-direct, presidente del comitato di direzione | Commissione strategica Servizio diretto (StAD), presidente.

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.

Principali mandati: smeyers Holding AG, Emmen, membro | Grosse Schanze AG, Berna, membro | Elvetino SA, Zurigo, vicepresidente del consiglio d'amministrazione | Associazione degli investitori immobiliari VII, 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 (Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA). Alle FFS dal 1987.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, membro del consiglio d'amministrazione | Hamburg Port Consulting (HPC), Amburgo, membro del consiglio di vigilanza | Xrail SA, Bruxelles, vicepresidente | HUPAC Intermodal SA, incl. Termi SA, Chiasso, membro | HUPAC SA, Chiasso, membro | RAAlpin AG, Olten, vicepresidente del consiglio d'amministrazione | SBB Cargo International AG, Olten, presidente del consiglio d'amministrazione | LITRA, membro della direzione.

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 vicedirettore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Principali mandati: BLS Netz AG, Berna, membro del consiglio d'amministrazione | LITRA, membro della direzione | ÖBB-Infrastruktur AG, Vienna, membro del consiglio di vigilanza.

Christoph Hammer (1970, CH)

CFO dal 2017, economista aziendale SSQEA e perfezionamento presso l'Institute for Management Development IMD, Losanna. Partner associato e direttore dell'azienda di consulenza e revisione contabile PricewaterhouseCoopers, CFO e vice CEO di Starbucks Svizzera/Austria, responsabile Group Controlling presso Hilti, CFO della regione Europa settentrionale per Hilti e di Hilti Gran Bretagna nonché CFO di Hilti Svizzera.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, membro | FC St. Gallen Event AG e FC St. Gallen AG, San Gallo, membro.

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.

Principali mandati: Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società d'infrastruttura (CER), membro del gruppo dei direttori delle risorse umane e del comitato direttivo European Sectoral Social Dialogue | Unione svizzera degli imprenditori, membro.

Peter Kummer (1965, CH)

Capo Informatica (dal 2010), lic. rer. pol. Alle FFS dal 2007. Prima responsabile architettura IT e strategia presso la Mobiliare Svizzera Società d'assicurazioni SA.

Principali mandati: SwissSign AG, Glattbrugg, presidente.

Kathrin Amacker (1962, CH)

Capo Comunicazione (dal 2013), dr phil. II. In precedenza diverse attività presso Ciba-Geigy/Novartis (responsabile di progetto produzione clinica farmaceutica e sviluppo, gestione delle risorse umane). Da ultimo Chief Communication Officer presso Swisscom SA e membro della direzione del gruppo Swisscom.

Principali mandati: Museo Svizzero dei Trasporti e delle Comunicazioni, Lucerna, membro del comitato di direzione.

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 sono compensate 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 si articola in un salario di base fisso, un premio orientato alle prestazioni e ai risultati 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 gli 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 Consiglio d'amministrazione fissa gli obiettivi e approva il loro conseguimento per i membri della Direzione del Gruppo, come pure i relativi premi per le prestazioni e i risultati 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.

Nel determinare le indennità per la Direzione del Gruppo, il Consiglio d'amministrazione tiene conto del rischio d'impresa, dell'estensione dell'ambito di responsabilità e dell'ordinanza della Confederazione sulla retribuzione dei quadri. Le indennità ricevute dai membri della Direzione del Gruppo FFS sono definite secondo criteri trasparenti, comprensibili e condivisi dal Consiglio d'amministrazione delle FFS. Questi sono conformi al mercato, adeguati e corretti.

Il 23 novembre 2016 il Consiglio federale si è espresso in favore di un rafforzamento delle proprie possibilità di gestione nell'ambito della retribuzione dei quadri superiori nelle imprese e negli istituti vicini alla Confederazione. Ha quindi incaricato i consigli d'amministrazione delle aziende parastatali di proporre un adattamento degli statuti al più tardi in occasione delle assemblee generali 2018. In tal modo si vuole attribuire all'assemblea generale la competenza per fissare anticipatamente ogni anno una soglia massima per l'importo complessivo degli onorari dell'organo direttivo superiore e della sua presidenza (a parte), nonché una soglia massima per l'importo complessivo della retribuzione della direzione aziendale. Gli statuti dovranno inoltre prevedere che la quota di salario variabile dei membri della direzione non possa superare il 50 per cento e che le prestazioni accessorie non possano superare il 10 per cento del salario di base fisso. L'importo massimo delle prestazioni accessorie sarà stabilito dal consiglio d'amministrazione nel rispetto di tale limite.

Il Consiglio d'amministrazione delle FFS recepirà tale decreto del Consiglio federale entro i termini stabiliti.

Indennità corrisposte agli ex membri.

Come nell'anno precedente, 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, ad eccezione degli abbonamenti generali gratuiti (a vita per il presidente, per quattro anni dopo l'uscita per i membri).

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 servizi supplementari prestati alle FFS o a una società consolidata del Gruppo, né tanto meno sono stati loro concessi prestiti, anticipi o crediti.

Massime indennità complessive.

L'indennità per la 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.

Consiglio d'amministrazione

In CHF	2017	2016
Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	810 834	835 416
Onorari/spese supplementari	96 074	100 170
Forfait per le spese	79 083	80 250
Abbonamento generale	80 560	76 600
Indennità complessiva	1 066 551	1 092 436

Presidente del Consiglio d'amministrazione

Onorario	225 000	243 750
Onorari/spese supplementari	22 500	22 640
Forfait per le spese	22 500	22 500
Abbonamento generale	9 155	7 666
Indennità complessiva	279 155	296 556

Vicepresidente

Onorario	90 000	90 000
Onorari/spese supplementari	13 000	7 500
Forfait per le spese	7 000	7 000
Abbonamento generale	9 155	8 890
Indennità complessiva	119 115	113 390

Gli altri sette membri del Consiglio d'amministrazione

Onorari	495 834	501 666
Onorari/spese supplementari	60 574	70 030
Forfait per le spese	49 583	50 750
Abbonamento generale	62 250	60 044
Indennità complessiva	668 241	682 490

Direzione del Gruppo

In CHF	2017	2016
Tutti i membri della Direzione del Gruppo		
Salario di base fisso	3 363 035	3 437 000
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	1 500 486	1 839 744
Forfait per le spese	177 327	178 800
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	300 000	300 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	70 551	71 044
Indennità complessiva	5 430 904	5 846 093

CEO

Salario di base fisso	600 000	600 000
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	288 750	336 270
Forfait per le spese	25 200	25 200
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	60 000	60 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamento generale	13 780	10 596
Indennità complessiva	1 007 235	1 051 571

Ufficio di revisione.

Durata del mandato e della carica conferita al revisore.

L'assemblea generale sceglie di volta in volta, per il periodo di un anno, l'ufficio di revisione. Da quando la FFS SA è stata creata, ossia dal 1° gennaio 1999, questa funzione è svolta da Ernst & Young SA di Berna. Di norma, Ernst & Young funge da ufficio di revisione anche per le società affiliate del Gruppo. Il revisore preposto è responsabile per le FFS dal 2014.

Onorario della revisione e ulteriori onorari.

L'incarico di base contempla l'esame delle singole chiusure contabili e il controllo del conto del Gruppo. Nell'anno d'esercizio gli onorari per i controlli legali sono stati di CHF 923 000 (esercizio precedente: CHF 1 082 500). Per ulteriori prestazioni di servizio Ernst & Young ha fatturato CHF 270 000 (2016: CHF 0).

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 fa il punto della collaborazione instaurata tra l'ufficio di revisione esterno e quello interno.

Rapporti con la Confederazione, diritti di partecipazione dell'azionista.

Condotta impresa alle FFS.

All'assemblea generale sono conferiti i poteri in ossequio alle norme stabilite nel CO. 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), gli statuti non prevedono disposizioni in deroga a quanto prescritto dalla legge.

Finché la Confederazione rimarrà azionista unico, il Consiglio federale eserciterà i poteri dell'assemblea generale (art. 10 cpv. 2 LFFS). 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:

- determinazione degli obiettivi a lungo termine nella LFFS;
- definizione di un limite di spesa quadriennale per l'esercizio, il mantenimento dell'infrastruttura esistente e l'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'UFT e le FFS;
- definizione dello statuto delle 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, oltre all'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.

Rapporto di sostenibilità.

Le FFS e la sostenibilità.

«La svolta digitale semplificherà la quotidianità dei nostri clienti, migliorerà il rapporto prezzo/prestazione e ci aiuterà nel nostro lavoro. Inoltre offre un grande potenziale di sviluppo in ambito di sostenibilità. Uno sfruttamento più razionale della nostra capacità di trasporto su rotaia ci permetterà ad esempio di far circolare fino al 30 per cento di treni in più senza dover affrontare potenziamenti costosi in termini finanziari e di impiego di risorse. I nostri treni diventeranno più intelligenti e consumeranno meno energia per le stesse prestazioni. Allo stesso tempo, credo che sia importante che le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori contribuiscano alla digitalizzazione. In questo modo potremo sviluppare prospettive comuni. Vogliamo sfruttare la digitalizzazione per continuare ad essere anche in futuro una ferrovia forte e sostenibile e dare forma alla mobilità del futuro.»

Andreas Meyer, CEO

La nostra idea di sostenibilità.

Le FFS si impegnano a favore di una gestione aziendale sostenibile. Ogni decisione tiene conto della responsabilità economica, sociale ed ecologica verso i clienti, il personale e il Paese. Con la loro offerta e il loro impegno contribuiscono ad accrescere la qualità della vita e la competitività della Svizzera, promuovendone anche lo sviluppo sostenibile. Concretamente significa che le FFS ...

- offrono ai propri clienti soluzioni di trasporto semplici, sicure e rispettose dell'ambiente, proponendo una mobilità porta a porta con un buon rapporto prezzo/prestazione;
- creano un'offerta che garantisce la massima accessibilità, senza barriere;
- acquistano e impiegano le proprie risorse in modo efficiente, responsabile ed ecologico, perseguendo un'economia circolare;
- offrono alle collaboratrici e ai collaboratori condizioni di lavoro vantaggiose, li sostengono nello sviluppo professionale, oltre che personale, e si prendono cura della loro salute.

Indirizzi strategici e campi d'azione.

102-46

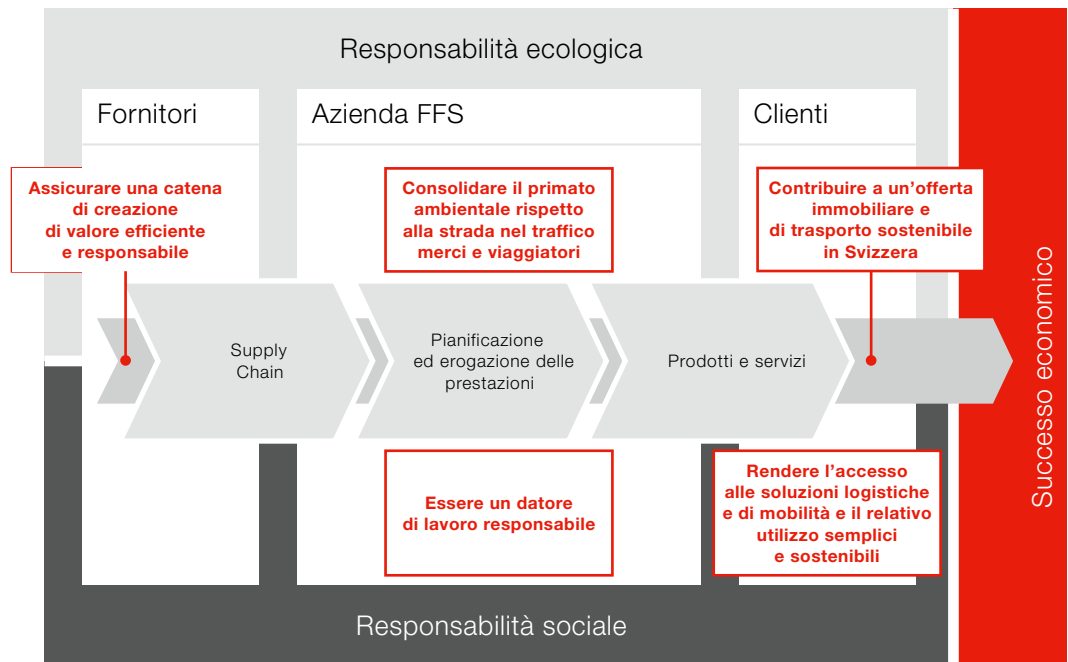
Per conservare il loro primato in materia di sostenibilità e diventare l'offerente di prima scelta per soluzioni di trasporto e di mobilità sostenibile da porta a porta, le FFS hanno definito insieme agli stakeholder interni 5 indirizzi strategici nati dalla loro idea di sostenibilità e da un forte orientamento alla catena di creazione di valore. Tali indirizzi tracciano così un cammino che mette al centro la prestazione chiave e la clientela, sostenendo inoltre gli obiettivi del Gruppo.

Le FFS ...

- assicurano una catena di creazione del valore efficiente e responsabile;
- consolidano il primato ambientale rispetto alla strada nel traffico merci e viaggiatori;
- sono un datore di lavoro responsabile;
- rendono semplice e sostenibile l'accesso alle soluzioni logistiche e di mobilità e il relativo utilizzo;
- contribuiscono a un'offerta immobiliare e di trasporto sostenibile in Svizzera.

102-46

Gli indirizzi strategici lungo la catena di creazione di valore sono incentrati sui vantaggi per i clienti.



Per assicurarsi un successo economico a lungo termine le FFS devono impiegare in modo efficiente le risorse finanziarie disponibili. È per questo che, nel ridefinire la strategia di sostenibilità a fine 2016, è stato introdotto anche il campo d'azione «Considerazione del ciclo di vita». Tutti gli altri aspetti rilevanti dal punto di vista finanziario rientrano nella strategia finanziaria.

I 5 indirizzi della strategia di sostenibilità si articolano in diversi campi d'azione che, oltre a rivestire enorme rilevanza per la clientela delle FFS, forniscono un contributo decisivo alla sostenibilità dell'azienda, permettendole di preservare il vantaggio di cui gode in questo ambito.

102-46

Per mantenere a livelli elevati la sostenibilità, è fondamentale impegnarsi nei seguenti campi d'azione.

Responsabilità economia circolare	Responsabilità ambiente	Responsabilità datore di lavoro	Responsabilità clienti	Responsabilità società
Assicurare una catena di creazione di valore efficiente e responsabile	Consolidare il primato ambientale rispetto alla strada nel traffico merci e viaggiatori	Essere un datore di lavoro responsabile	Rendere l'accesso alle soluzioni logistiche e di mobilità e il relativo utilizzo semplici e sostenibili	Contribuire a un'offerta immobiliare e di trasporto sostenibile in Svizzera
Acquisti sostenibili	Protezione del clima	Condizioni di lavoro vantaggiose	Mobilità combinata	Pianificazione dell'offerta e del traffico e sviluppo del territorio sostenibili
Gestione dei rifiuti e dei materiali riciclabili	Energia	Collaboratori in salute	Innovazioni verdi	Ottimizzazione dei flussi di pendolari
Considerazione del ciclo di vita	Protezione della natura	Sicurezza sul lavoro	Accessibilità senza barriere	
	Protezione fonica		Sicurezza dell'esercizio	
			Accesso alla ferrovia sicuro	

Verifica della strategia di sostenibilità.

Nel novembre 2016 la Direzione del Gruppo ha approvato la strategia di sostenibilità 2017-2020. Nel mettere a punto questa nuova strategia, le FFS hanno riesaminato i campi d'azione di quella precedente (2014-2016) confrontandosi con stakeholder interni ed esterni e coinvolgendo specialisti di tutte le Divisioni. Uno speciale sondaggio scritto ha permesso di raccogliere le riflessioni di circa 150 ambasciatori della sostenibilità. Nella strategia sono inoltre confluite le conoscenze acquisite grazie a diversi sondaggi tra i clienti. La struttura di base della precedente strategia si è dimostrata ancora una volta solida ed efficace. La dimensione economica di quella nuova ha assunto maggiore rilevanza e si è dato inoltre spazio ad ambiti tematici del tutto nuovi, quali la considerazione del ciclo di vita e la pianificazione sostenibile del traffico e dell'offerta.

Progressi ottenuti nel conseguimento degli obiettivi strategici.

Indirizzo strategico	Obiettivi strategici	Progressi nell'attuazione della strategia
Acquisti sostenibili	Le FFS intendono fare sì che entro il 2020 tutte le strategie specifiche per i diversi gruppi di merci tengano conto di aspetti di natura sociale ed ecologica. Entro tale data prevedono di valutare i fornitori migliori e quelli a rischio sulla base di criteri ecologici e sociali, offrendo inoltre ai responsabili degli acquisti una formazione sistematica su queste specifiche tematiche.	↗
Gestione dei rifiuti e dei materiali riciclabili	Entro il 2020 le FFS intendono creare trasparenza nella gestione del ciclo di gruppi specifici di sostanze. Alcuni materiali riciclabili selezionati provenienti da progetti di costruzione e manutenzione saranno quindi raggruppati e separati a livello di Gruppo, per poi essere venduti realizzando il massimo profitto. L'azienda prevede di incrementare la quota di riciclo dei rifiuti (senza materiale di scavo dei binari).	↗
Considerazione del ciclo di vita	Entro il 2020 le FFS analizzeranno lo stato e il potenziale di questo nuovo campo d'azione nell'azienda e definiranno le misure per un progetto pilota. Se il risultato sarà positivo, estenderanno la «Considerazione del ciclo di vita» ad altri ambiti e ai relativi gruppi di merci.	↗
Protezione del clima	Determinate a contribuire attivamente alla protezione del clima, entro il 2025 le FFS dimezzeranno le proprie emissioni di CO ₂ rispetto al 1990. L'obiettivo per il 2020 è una riduzione del 46 per cento, pari a circa 71 200 tonnellate di CO ₂ .	↑
Energia	Le FFS intendono risparmiare il 20 per cento dei consumi energetici annui previsti per il 2025, ovvero 600 gigawattora (GWh). Hanno inoltre stabilito che a partire dal 2019 l'intera quantità di corrente a 50 Hz – seguita da quella di trazione dal 2025 – sarà prodotta da fonti rinnovabili. Entro il 2030 sono inoltre decise a produrre 30 GWh di corrente domestica con impianti fotovoltaici e 95 GWh di energia termica grazie a nuove fonti energetiche rinnovabili.	↗
Protezione della natura	Oltre alla manutenzione ordinaria e alle misure di compensazione in collaborazione con i Cantoni, entro il 2020 le FFS realizzeranno altri due progetti di protezione della natura. Il primo di questi è previsto nel 2018.	↗
Protezione fonica	Le FFS stanno elaborando gli obiettivi e la pianificazione degli interventi per la seconda fase del programma FTP in collaborazione con l'UFT. I risultati costituiranno la base di partenza necessaria a definire l'attuazione concreta per gli anni successivi.	↗
Condizioni di lavoro vantaggiose	Entro il 2020 le FFS intendono confermare la propria posizione di datore di lavoro interessante nella classifica dell'Universum Survey, rafforzare il senso di appartenenza all'azienda tra collaboratrici e collaboratori, incrementare la quota femminile e favorire una distribuzione più variegata delle lingue nazionali, in particolare a livello di Management.	↗
Collaboratori in salute	Entro il 2020 gli indici relativi ai criteri rilevanti (numero di giorni di assenza per posto a tempo pieno, burnout, salute professionale e «resilienza organizzativa») dovranno rimanere stabili.	↗
Sicurezza sul lavoro	Entro il 2020 le FFS intendono ridurre il numero degli infortuni professionali del 5 per cento circa.	→
Mobilità combinata	Grazie a offerte moderne e interessanti nel settore della mobilità porta a porta, entro il 2020 le FFS incrementeranno ad almeno CHF 106 mio il proprio ricavo annuo da traffico indotto e a CHF 380 mio quello proveniente dalla mobilità combinata.	→
Innovazioni verdi	Fino al 2020 le FFS intendono concretizzare ogni anno un nuovo progetto di innovazione o un nuovo prodotto verde avviando una fase pilota.	↗
Accessibilità senza barriere	Entro il 2020 le persone con mobilità ridotta a causa di disabilità motorie o sensoriali che intendono muoversi senza assistenza nei luoghi pubblici usufruiranno con la massima autonomia possibile e senza discriminazioni di tutti i servizi delle FFS. Lungo l'intera catena di servizio verrà garantita l'accessibilità senza barriere dei punti di contatto digitali per i clienti.	→
Sicurezza dell'esercizio	Entro il 2020 le FFS intendono migliorare del 15 per cento l'indice di sicurezza del Gruppo, un parametro legato a infortuni sul lavoro, incidenti di manovra e dei treni.	↗
Accesso alla ferrovia sicuro	Entro il 2020 le FFS vogliono concretizzare la possibilità di una collaborazione transfrontaliera tra le diverse polizie di sicurezza. L'organico delle forze d'intervento sarà adeguato in base alle diverse situazioni.	↗
Pianificazione dell'offerta e del traffico e sviluppo del territorio sostenibili	Le FFS pianificano la propria offerta in modo sostenibile, tenendo conto dei costi per il ciclo di vita, degli effetti sui flussi di traffico, dell'ambiente, del consumo di energia, superfici e materiali e di criteri sociali. L'obiettivo è valutare tempestivamente i concetti strategici con specifici criteri secondo la strategia di sostenibilità, verificando quindi i risultati della valutazione in un progetto pilota.	↗
Ottimizzazione dei flussi di pendolari	Entro il 2020 la crescita annuale della domanda per le ore di traffico ridotto dovrà superare quella relativa alle ore di punta.	↘

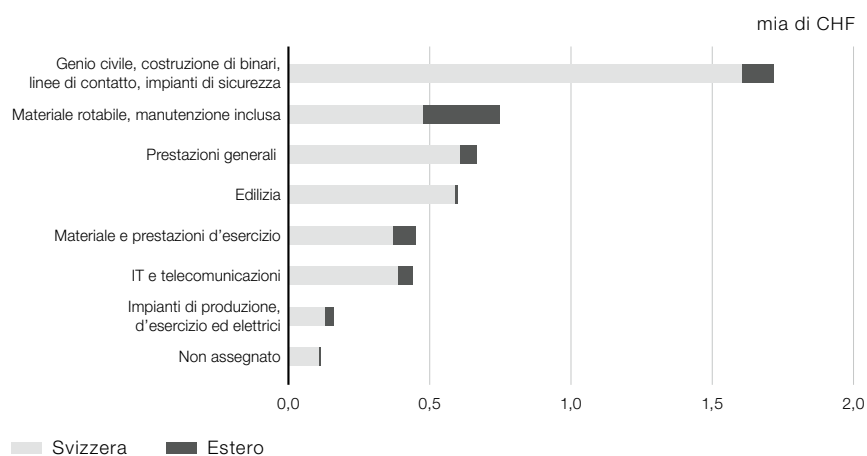
- ↑ obiettivo annuale superato
- ↗ obiettivo annuale raggiunto
- progressi scarsi/nulli
- ↘ prestazione in calo

Assicurare una catena di creazione di valore efficiente e responsabile.

Acquisti sostenibili.

Le FFS sono tra i principali committenti della Svizzera e come tali sono un importante motore dell'economia nazionale. Nel 2017 hanno conferito ordini a terzi per un valore pari a CHF 4,91 mia (2016: CHF 4,51 mia) e collaborato con circa 14 800 fornitori.

Le FFS in qualità di committente.



Le FFS operano nel pieno rispetto delle norme relative alle procedure di aggiudicazione per gli acquisti pubblici, orientandosi ai principi aziendali interni di sostenibilità finanziaria, ecologica e sociale e applicando i requisiti minimi richiesti in termini di qualità e sicurezza. Referente specialistico ed elemento trainante della sostenibilità negli acquisti all'interno del Gruppo è il reparto Sostenibilità. Strategie e misure vengono decise dal comitato superiore di Acquisti FFS, mentre l'attuazione è affidata alle organizzazioni di acquisto del Gruppo e delle Divisioni.

Obiettivo strategico.

Le FFS non effettuano i loro acquisti in base a criteri esclusivamente economici, ma considerano sistematicamente anche aspetti di natura sociale ed ecologica. Entro il 2020 tutte le strategie specifiche per i diversi gruppi di merci dovranno tenere conto di questi aspetti. Entro tale data prevedono di valutare i fornitori principali e quelli a rischio sulla base di criteri ecologici e sociali, offrendo inoltre ai responsabili degli acquisti una formazione sistematica su queste specifiche tematiche.

Andamento nel 2017.

All'inizio del 2017 le FFS hanno aderito all'iniziativa di settore Railsponsible, in cui si confrontano con imprese ferroviarie, fornitori e subfornitori sul tema degli acquisti sostenibili.

nibili. Un importante strumento dell'iniziativa è la piattaforma online EcoVadis, che valuta i fornitori sulla base di un questionario sulla sostenibilità e rende accessibile il risultato agli altri acquirenti collegati. Tramite EcoVadis i membri condividono attualmente oltre 200 valutazioni di fornitori. Nel secondo semestre 2017 le FFS hanno invitato 100 dei propri fornitori a compilare il questionario EcoVadis e a garantire all'azienda l'accesso ai risultati. Erano stati scelti i fornitori con i volumi d'acquisto più consistenti o legati a un elevato rischio ambientale e sociale. A fine dicembre 2017, 23 dei 100 fornitori avevano risposto a questa richiesta.

Le FFS hanno condotto un'analisi per individuare gli eventuali rischi in termini di sostenibilità sociale ed economica nell'ambito degli acquisti. Le conoscenze così acquisite confluiranno nel processo di rielaborazione generale volto a garantire che entro il 2020 tutti i gruppi di merci tengano conto di criteri ambientali e sociali. In una fase successiva i risultati e le evidenze emerse dall'analisi delle opportunità e dei rischi saranno integrati nelle procedure di appalto. A tale scopo le FFS elaboreranno nel 2018 un elenco di criteri standardizzati, verificando in quale misura sia opportuno e praticabile ampliare gli audit sociali presso i fornitori.

Chiarire la responsabilità interna ha richiesto più tempo del previsto. Ciò nonostante è stato possibile attuare le principali misure pianificate in materia di acquisti sostenibili. La notevole pressione dei costi e la scarsità di personale nelle organizzazioni incaricate degli acquisti rimangono tuttora una sfida.

Dal cotone biologico alla giusta retribuzione.

Dalle camicie in cotone biologico, alle giacche impermeabili in PET riciclato fino alle calze in bambù: le nuove uniformi sono interamente realizzate con materiali ottenuti nel rispetto dell'ambiente. Per le FFS l'acquisto delle nuove uniformi è stata un'opportunità per sostituire i prodotti con un bilancio ambientale negativo con articoli alternativi eco-compatibili. L'azienda privilegia inoltre produttori il cui personale gode di condizioni di lavoro eque nei paesi di produzione. Ciò significa ad esempio che i tessuti delle uniformi sono fabbricati da produttori certificati STEP o Bluesign. Eva Betikova, da 15 anni al timone dell'azienda di confezioni slovacca, lo conferma: «Le nostre circa 200 collaboratrici riescono a vivere bene con il loro salario. Le madri con responsabilità parentali si organizzano la giornata scegliendo autonomamente i propri orari di lavoro.» L'azienda è estremamente attenta alla sicurezza sul lavoro e alla tutela della salute. «Sebbene l'industria automobilistica locale offra salari più alti, abbiamo un tasso di fluttuazione di personale estremamente ridotto», spiega Betikova. Gli Acquisti strategici delle FFS eseguono regolarmente audit sociali sul posto per accertarsi che le lavoratrici godano sempre di condizioni eque.

Dopo otto anni le FFS sostituiscono le vecchie uniformi, assicurandosi che queste vengano riutilizzate per quanto possibile. La Croce Rossa Svizzera rivende ad esempio le vecchie uniformi nei propri negozi, le dona all'Aiuto Svizzero alla Montagna o le affida all'industria per la trasformazione in strofinacci.

Gestione dei rifiuti e del materiale riciclabile.

Nel 2017 le FFS hanno raccolto 426 193 tonnellate di rifiuti speciali, rifiuti derivanti dall'industria e rifiuti del pubblico (di cui 268 260 tonnellate di materiale di scavo dei binari). Smaltire o riutilizzare i materiali usati rappresenta per l'azienda una parte importante della propria responsabilità ecologica. Agire in modo sostenibile nell'ambito dei materiali significa evitare, per quanto possibile, la produzione di rifiuti, curare la raccolta differenziata e il riciclaggio, e smaltire i rifiuti indifferenziati nel rispetto dell'ambiente.

Il «Centro di competenza Smaltimento» (CC) ha la responsabilità di garantire lo sviluppo, l'attuazione e il monitoraggio di una gestione unificata e coerente dei rifiuti all'interno del Gruppo.

Obiettivo strategico.

Le FFS si dedicano con particolare impegno a eliminare la produzione di rifiuti derivanti dall'esercizio utilizzando materiali riciclabili. Avviano al rispettivo trattamento i materiali riciclabili, smaltiscono i rifiuti speciali nel rispetto delle leggi e riducono l'impatto ambientale ottimizzando i percorsi di trasporto. Entro il 2020 le FFS intendono creare trasparenza nella gestione del ciclo di gruppi specifici di sostanze. Alcuni materiali riciclabili selezionati provenienti da progetti di costruzione e manutenzione saranno quindi raggruppati e separati a livello di Gruppo, per poi essere venduti realizzando il massimo profitto. Le FFS prevedono infine di incrementare la quota di riciclo dei rifiuti, escluso il materiale di scavo dei binari.

Andamento nel 2017.

Nel 2017 le FFS hanno ulteriormente sviluppato il Centro di riciclaggio materiali di Dulliken. Hanno inoltre incrementato la trasparenza nel ciclo di gruppi specifici di materiali e ottimizzato le attività di raggruppamento, separazione e vendita dei materiali riutilizzabili.

Dalla fine di maggio 2017, tutto il materiale consegnato al centro di riciclaggio (rame, cavi, rottami elettrici ed elettronici e materiale differenziato) viene registrato e documentato, assicurando così una tracciabilità completa. L'aumento di personale ha permesso al centro di riciclaggio di acquisire e trattare quantità maggiori di materiali riutilizzabili. Nel 2017 nel centro sono così pervenute circa 668 tonnellate di materiali, che sono stati quindi opportunamente separati sul posto e avviati al riciclaggio. Il trasferimento del centro di riciclaggio, pianificato per febbraio 2018, permetterà alle FFS di rielaborare e affinare le procedure. La nuova sede di Trimbach offre più spazio e una migliore infrastruttura. Essendo integrata nel magazzino centrale di Infrastruttura assicura inoltre la vicinanza ad Anyway FFS. In futuro la maggiore disponibilità di spazio permetterà alle FFS di inserire nel programma di riciclo maggiori quantità e nuovi tipi di materiali. Nel magazzino centrale sarà ad esempio possibile compattare le pellicole in plastica per formare delle balle da avviare al riciclaggio, anziché smaltirle nell'impianto di incenerimento come accadeva sino ad ora.

Nel 2017 le FFS si sono inoltre interrogate sui possibili modi per migliorare la trasparenza nel ciclo di gruppi di materiali quali rame (filo di contatto) e acciaio (rotaie). Analizzare il ciclo del materiale che riguarda il filo di contatto si è rivelato un compito lungo e impegnativo. La registrazione delle quantità consegnate e ritirate è relativamente approssimativa. Per questo, per il momento, le FFS hanno deciso di non approfondire ulteriormente l'economia circolare di questo componente. Le FFS ravvisano piuttosto

nella creazione e nell'implementazione della logistica dei cantieri un'opportunità di migliorare la trasparenza di singoli progetti di costruzione.

Per quanto concerne il ciclo delle rotaie, l'analisi delle FFS si concentra in particolare sulla loro valutazione, sulla rigenerazione nel Centro per la tecnica ferroviaria e sui processi e le fasi operative ad essa collegati. Ciò ha permesso di individuare le lacune nel flusso delle informazioni e di procedere direttamente alla loro eliminazione. In questo modo le rotaie destinate alla rigenerazione non saranno più fuse nello stabilimento siderurgico, ma sottoposte a rigenerazione e riutilizzate sulla rete. Le FFS hanno inoltre aumentato lo sfruttamento del Centro per la tecnica ferroviaria. Il progetto proseguirà anche nel 2018.

Ripercussioni positive del riciclaggio degli smartphone.

Tra il 2014 e il 2015 le FFS hanno equipaggiato oltre 30 000 collaboratrici e collaboratori con smartphone Android, così da rendere più efficienti e quindi più vantaggiosi per i clienti diversi processi operativi fondamentali. Tre anni dopo il personale è chiamato a sostituire questi dispositivi con nuovi modelli. Poiché infatti i vecchi dispositivi non permettono più di eseguire gli aggiornamenti di sicurezza necessari, i costi per lo sviluppo di app interne e le attività di esercizio e assistenza risulterebbero insostenibili. Le FFS venderanno gli smartphone ritirati all'azienda RS Switzerland, che ricondiziona i dispositivi per distribuirli sul mercato dell'usato o smaltirli nel modo corretto.

Il ricavato delle vendite sarà devoluto in beneficenza alla fondazione SOS Villaggi dei bambini. Ogni smartphone restituito permetterà a un bambino di un paese in via di sviluppo di ricevere un'alimentazione sana o di andare a scuola per due settimane. Il feedback della manager del portafoglio Denise Engel è solo uno dei numerosi riscontri positivi forniti dalle collaboratrici e dai collaboratori: «Questa iniziativa di smaltimento è per me uno straordinario regalo di Natale.

È bello che, dopo tutte le discussioni su RailFit o sull'ottimizzazione dei profitti, questa volta non si pensi a contare i soldi ma piuttosto a realizzare un progetto di grande utilità. Per questo voglio dire GRAZIE.»

Considerazione del ciclo di vita.

Per restare competitiva rispetto ai trasporti su strada, la ferrovia deve abbattere i costi complessivi e consolidare i propri vantaggi ambientali. Tenere conto del ciclo di vita nelle decisioni d'investimento significa ridurre i costi a lungo termine e favorire la sostenibilità dell'esercizio ferroviario. Un'attenta valutazione di questo aspetto è fondamentale soprattutto in fase di acquisto di materiale rotabile, infrastruttura ferroviaria ed edifici. Si tratta infatti di impianti con una vita utile prolungata, e che comportano quindi costi elevati e un notevole impatto ambientale.

Il team per la sostenibilità del Gruppo, così come i reparti incaricati di curare questo aspetto all'interno delle Divisioni, hanno la responsabilità strategica di consolidare la considerazione del ciclo di vita in seno alle FFS. Spetta poi all'organizzazione gerarchica garantire l'attuazione nei settori specializzati e nelle categorie di impianti interessati.

Obiettivo strategico.

Adottando una prospettiva basata sul ciclo di vita per tutte le decisioni di acquisto e di investimento, le FFS ottimizzeranno in modo sostenibile l'impiego delle risorse finanziarie, materiali e di personale. Entro il 2020 analizzeranno lo stato e il potenziale di questo nuovo campo d'azione nell'azienda e definiranno le misure per un progetto pilota. Se il risultato sarà positivo, estenderanno la «Considerazione del ciclo di vita» ad altri ambiti e ai relativi gruppi di merci.

Andamento nel 2017.

Nel 2017 i responsabili dei settori Acquisti, Finanze, Gestione degli impianti e Gestione dei progetti hanno individuato svariati approcci utili a rafforzare la considerazione del ciclo di vita all'interno dell'azienda. Le FFS hanno immediatamente risposto adottando misure mirate e avviando un progetto pilota.

La divisione Infrastruttura ha così ampliato gli strumenti per la valutazione della redditività degli impianti con specifiche checklist di sostenibilità e fornito la necessaria formazione ai manager degli impianti. Il suo intento è fare sì che ogni decisione di investimento sia sempre preceduta da una considerazione globale della sostenibilità. Nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria, per il riscaldamento degli scambi si è eseguita un'analisi del potenziale basata sul Life Cycle Costing. Poiché lo studio dimostra che i sistemi di riscaldamento elettrici mostrano vantaggi sia economici che ecologici rispetto a quelli a gas, si è provveduto a modificare la direttiva sulla scelta del sistema. La nuova direttiva servirà a ottimizzare il portafoglio impianti in base a criteri economici ed ecologici (v. riquadro a pagina 47).

Le FFS hanno inoltre partecipato in misura sostanziale all'elaborazione di una norma europea che determina l'efficienza energetica nella fase di esercizio dei treni. Questa norma aiuta le FFS a definire, già durante il processo di acquisto, adeguati criteri unitari sui consumi energetici nelle diverse fasi di esercizio e ad adottare una prospettiva basata sul ciclo di vita per le procedure d'appalto.

Affidabilità ed efficienza energetica durante l'inverno.

Per evitare che possano coprirsi di neve o ghiacciare, e per garantire quindi il corretto funzionamento anche a temperature sotto zero, durante l'inverno gli scambi vengono riscaldati. Circa la metà di tutti gli scambi delle FFS, vale a dire circa 7400 dispositivi, è dotata di un sistema di riscaldamento. Il 38 per cento di questi è alimentato a gas, mentre il restante 62 per cento è elettrico. La considerazione del ciclo di vita e l'analisi dell'efficienza in termini energetici e di CO₂ cui sono state sottoposte le diverse tecnologie hanno condotto a un adattamento della direttiva sulla scelta del sistema: ove possibile, per gli scambi di nuova costruzione e al termine della durata in servizio di quelli esistenti, le FFS passeranno dall'alimentazione a gas a quelle elettrica. Questo perché un sistema di riscaldamento elettrico ha un consumo energetico tre volte inferiore, assicura una manutenzione più economica e può addirittura essere inserito come carico nella gestione del carico elettrico. Oltre a ottimizzare i parametri di inserimento grazie al sistema automatizzato, le FFS risparmieranno ogni anno circa 7 GWh di energia e 1500 tonnellate di CO₂. In un progetto pilota attualmente in corso si sta inoltre testando un'alternativa ancora più rispettosa dell'ambiente: nel settembre 2017 a Eschenbach, nel Cantone di Lucerna, le FFS hanno messo in funzione a scopo dimostrativo un impianto di riscaldamento degli scambi di tipo geotermico. L'impianto funziona mediante una geosonda con pompa di calore, come accade nelle abitazioni unifamiliari. L'aspetto innovativo di questo sistema è il trasporto del calore tramite condotte idriche fino alle rotaie. Le FFS prevedono così di risparmiare fino al 30 per cento sui consumi energetici.

Consolidare il primato ambientale rispetto alla strada nel traffico merci e viaggiatori.

Protezione del clima.

Insieme al traffico lento la ferrovia è e rimane il mezzo di trasporto più ecologico. Le FFS, e in generale il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, forniscono pertanto un notevole contributo alla protezione del clima in Svizzera. Grazie alla ferrovia il Paese riduce ogni anno di cinque milioni di tonnellate la produzione di anidride carbonica, pari al 10 per cento delle emissioni totali della Svizzera. In seno al Gruppo FFS la responsabilità strategica in materia di protezione del clima è affidata a uno speciale team che opera a livello di Gruppo per promuoverne la sostenibilità. L'attuazione operativa delle misure avviene poi nelle singole Divisioni. La riduzione delle emissioni di CO₂ è parte integrante dell'obiettivo del Gruppo «sostenibilità sul piano ecologico» e contribuisce per il 35 per cento al suo raggiungimento.

Obiettivo strategico.

Determinate a contribuire attivamente alla protezione del clima, entro il 2025 le FFS dimezzeranno le proprie emissioni di CO₂ rispetto al 1990. L'obiettivo per il 2020 è una riduzione del 46 per cento, pari a circa 71 200 tonnellate di CO₂.

Andamento nel 2017.

Nel 2017 le FFS hanno ridotto di 56 459 tonnellate le emissioni di CO₂ rispetto al 2010, superando così il loro obiettivo annuale. Questo risultato è legato per la maggior parte ai sistemi di riscaldamento. Nella costruzione e nel risanamento degli edifici le FFS rinunciano infatti agli impianti che utilizzano combustibili fossili. Nel 2017 hanno così effettuato il risanamento energetico di oltre 20 stazioni e fabbricati di servizio, sostituendo il riscaldamento a gasolio con impianti a pellet, pompe di calore o sistemi di teleriscaldamento. Sistemi di riscaldamento più efficienti ed ecologici sono un requisito dello «Standard edifici infrastrutturali sostenibili», che le FFS applicano ormai da un anno (v. riquadro a pagina 49).

Nel 2017 la quota di energia idroelettrica della corrente ferroviaria si è nuovamente attestata intorno al 90 per cento. L'azienda ha inoltre incrementato dal 70 all'80 per cento la quota di energie rinnovabili nella corrente a 50 Hz, che viene utilizzata nelle stazioni, negli uffici, negli stabilimenti industriali e negli impianti. Entro il 2019 l'intero fabbisogno dovrà essere coperto da fonti di energia rinnovabili.

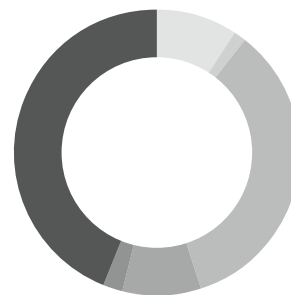
Energia e clima.

Consumo di energia



- Corrente ferroviaria
- Consumo proprio dovuto all'approntamento di corrente ferroviaria
- Diesel per trazione ferroviaria

Emissioni gas a effetto serra



- Carburante (non trazione)
- Energia elettrica per immobili e impianti
- Energia termica per immobili e impianti

Le FFS si impegnano a incrementare la propria efficienza energetica in tutti i settori con numerosi provvedimenti tecnici e attività formative, ad esempio acquistando veicoli stradali a risparmio energetico e informando regolarmente i conducenti abituali su stili di guida atti a ridurre i consumi. Nel 2017 le FFS hanno inoltre affrontato aspetti quali l'automazione e la sostituzione del riscaldamento degli scambi (v. riquadro a pagina 47).

Oltre a lavorare attivamente per la riduzione delle emissioni dirette, le FFS sono determinate ad abbattere le emissioni di CO₂ nella catena a monte e nell'offerta di prodotti. Un obiettivo che perseguono con la loro «strategia per gli acquisti sostenibili» e con lo sviluppo di innovazioni «verdi» (v. il capitolo corrispondente alle pagine 42 e 61).

Edifici della tecnica ferroviaria totalmente sostenibili.

Da un anno le FFS applicano lo «Standard edifici infrastrutturali sostenibili (SNIG)». Questo si ispira ai dettami dell'iniziativa «La Confederazione: energia esemplare», in base alla quale gli edifici non devono utilizzare combustibili fossili. Da allora è prassi normale che negli edifici della tecnica ferroviaria l'acqua sia fredda e che le FFS utilizzino luci, macchine frigorifere di climatizzazione e motori elettrici a risparmio energetico. Lo SNIG contiene inoltre prescrizioni volte a ridurre le emissioni indirette e il consumo di risorse nella manutenzione. Per la costruzione degli edifici impone ad esempio materiali standard con dimensioni e colori standard, che sono duraturi e semplici da pulire e mantenere. Edifici compatti, facciate e finestre di facile pulizia, pavimenti resistenti allo sporco, come pure vani scala e ascensori ridotti al minimo, permettono di ridurre i costi del ciclo di vita. Nel rispetto delle disposizioni dello SNIG, le FFS si occupano infine dell'ambiente e adottano diverse misure volte a preservarlo, ad esempio riducendo l'inquinamento luminoso, evitando pavimentazioni e parcheggi impermeabilizzati o piantando esclusivamente piante autoctone.

Energia.

Che si tratti della corrente di trazione a 16,7 Hz che fa circolare i treni, della corrente domestica a 50 Hz che alimenta stazioni, uffici e l'infrastruttura ferroviaria o dell'energia termica per il riscaldamento dei fabbricati, l'energia riveste un ruolo cruciale nella creazione di una mobilità sostenibile. Nei prossimi anni le FFS amplieranno ulteriormente la loro offerta ferroviaria e, malgrado gli enormi sforzi compiuti per migliorare l'efficienza, ciò comporterà anche un maggiore fabbisogno di energia.

La strategia energetica delle FFS si prefigge di migliorare l'efficienza in questo ambito e di incrementare la quota di (nuove) energie rinnovabili. L'unità d'affari «Dimensionamento dell'energia» è responsabile di tutte le attività mirate a risparmiare energia, ridurre i picchi di carico della corrente di trazione e incentivare l'uso di nuove energie rinnovabili. Ha inoltre il compito di identificare e verificare i potenziali di risparmio e di promuovere all'interno del Gruppo l'attuazione di misure volte a ridurre i consumi energetici nei settori legati alla tecnica, alla produzione ferroviaria e alla struttura dell'offerta. L'attuazione di misure di risparmio energetico è parte integrante dell'obiettivo del Gruppo «sostenibilità sul piano ecologico» e contribuisce per il 35 per cento al suo raggiungimento.

Obiettivo strategico.

Nell'ambito della strategia energetica della Confederazione le FFS si propongono come un modello da seguire e intendono, pertanto, risparmiare il 20 per cento dei consumi energetici annui previsti per il 2025, ovvero 600 gigawattora (GWh). Hanno quindi stabilito che a partire dal 2019 l'intera quantità di corrente a 50 Hz, seguita da quella di trazione dal 2025, sarà prodotta da fonti rinnovabili. Entro il 2030 sono inoltre decise a produrre 30 GWh di corrente domestica con impianti fotovoltaici e 95 GWh di energia termica grazie a nuove fonti energetiche rinnovabili.

Andamento nel 2017.

Nel quadro del programma di risparmio energetico del Gruppo, durante l'esercizio in esame sono state ulteriormente sviluppate le misure già implementate: il sistema di guida adattiva (ADL) è stato perfezionato, superando ampiamente l'obiettivo annuale con oltre 70 GWh. L'innovativa funzione Optimal Power Flow ha raggiunto la piena efficacia nel 2017, riducendo le perdite nell'alimentazione della corrente di trazione di 10 GWh.

Nel 2017 sono state inoltre attuate diverse nuove misure. Tra queste rientra ad esempio la messa in servizio di otto nuovi treni regionali del tipo FLIRT equipaggiati con trasformatori a secco anziché raffreddati ad olio. Con il profilo di guida tipico delle FFS, l'impiego di un trasformatore a secco riduce dell'8 per cento circa il consumo globale di un treno di questo tipo. In settembre, a Eschenbach, è entrato in funzione un sistema di riscaldamento degli scambi geotermico come impianto dimostrativo (v. riquadro a pagina 47). Oltre 3000 macchiniste e macchinisti hanno partecipato alle giornate di formazione continua in cui sono state affrontate le tematiche legate a stili di guida orientati al risparmio energetico e all'utilizzo dell'ADL. Tutte queste misure hanno contribuito complessivamente a ridurre i consumi di 299 GWh, con un incremento di 60 GWh rispetto all'anno scorso.

Nel 2017 le FFS hanno elaborato un piano d'azione volto ad ampliare l'utilizzo di nuove energie rinnovabili, in particolare di tipo fotovoltaico, la cui attuazione inizierà nel 2018.

Premio Solare Svizzero 2017 per il fabbricato di servizio di FFS Cargo a Muttenz.

Nel 2016, nello spazio antistante il suo fabbricato di servizio a Muttenz/BL, FFS Cargo ha installato un tetto e una facciata formati da moduli fotovoltaici creati su misura e perfettamente integrati. I moduli traslucidi consentono il passaggio della luce del giorno, garantendo così una gradevole illuminazione del capannone non riscaldato. Durante il giorno nel capannone e negli uffici non è quindi necessario ricorrere all'illuminazione artificiale. L'impianto solare da 76 chilowatt di potenza produce corrente per circa 86 900 chilowattora all'anno, pari al consumo annuale di energia di circa 20 famiglie. La corrente prodotta è destinata interamente ad uso interno e copre il 17 per cento del fabbisogno complessivo di energia dell'edificio. La giuria del Premio Solare Svizzero ha giudicato l'impianto di FFS Cargo come un esempio innovativo che illustra le svariate possibilità di utilizzo dei sistemi solari integrati nell'edificio, a beneficio di un'architettura solare esemplare. Per questi motivi ha conferito all'impianto il Premio Solare 2017.

Protezione della natura.

Per motivi di sicurezza, le FFS gestiscono un «corridoio verde» che si estende per 3000 km lungo i binari. La manutenzione di questa fascia di sicurezza, nella quale rientrano i bordi della ferrovia, i margini del bosco e adeguati boschi di protezione, è affidata alle FFS, che nell'ambito dei progetti di costruzione adottano inoltre specifiche misure di compensazione. Ciò ha permesso all'azienda di creare preziosi ed estesi habitat per numerose varietà di animali e piante che sono in parte a rischio di estinzione, contribuendo così alla protezione della natura e alla preservazione della biodiversità in Svizzera. La manutenzione delle aree verdi e boschive viene pianificata da FFS Infrastruttura ed eseguita avvalendosi di aziende esterne.

Obiettivo strategico.

Oltre alla manutenzione ordinaria e alle misure di compensazione in collaborazione con i Cantoni, entro il 2020 le FFS realizzeranno altri due progetti di protezione della natura. L'attuazione del primo è prevista nel 2018.

Andamento nel 2017.

In collaborazione con il Cantone di Argovia, nel 2017 le FFS hanno avviato un progetto pilota volto a definire, organizzare e finanziare la manutenzione di aree naturali protette cantonali e comunali. Nell'ambito del progetto si è provveduto a rilevare la struttura quantitativa e a definire i ruoli per le fasi successive.

FFS Infrastruttura ha avviato nel 2017 l'elaborazione del sistema di Informazione vegetazione (IVEG) come processo end-to-end per le aree arbustive. Il suo intento è registrare digitalmente in IVEG tutte le fasi della gestione: monitoraggio per il rilevamento dei provvedimenti, discussione, finanziamento, messa a concorso, esecuzione, accettazione e reporting. Così, dalla fine del 2018, il processo per la cura delle aree arbu-

stive – dalla pianificazione all'esecuzione da parte della ditta terza, fino al controllo da parte dei responsabili degli impianti – sarà gestito in modo digitale e quindi più efficiente.

Per le aree destinate alla pacciamatura e allo sfalcio le FFS hanno sviluppato un database che dal 2018 permetterà di aggiornare la struttura quantitativa. Le superfici interessate da misure ecologiche sostitutive saranno anch'esse registrate affinché possa essere effettuata la manutenzione in modo standardizzato e a costi contenuti.

Nell'ambito del progetto Gateway Basel Nord le FFS hanno individuato le superfici di compensazione effettive e le hanno sottoposte all'approvazione delle autorità. Nel 2018 potranno quindi passare alla definizione e all'attuazione delle necessarie misure di compensazione.

Nel Cantone di Argovia le FFS proseguiranno anche nel 2018 con gli accertamenti sulla manutenzione del verde nelle riserve naturali cantonali e comunali, definendo così le possibilità e le criticità del modello ipotizzato sulla base di alcune aree pilota. Se il progetto avrà esito positivo, le FFS adotteranno tale modello sia in Argovia che in altri cantoni, utilizzandolo per la manutenzione delle aree protette di tutta la Svizzera pur adattandolo in funzione delle esigenze locali. Le FFS getteranno così le basi per l'attuazione del piano d'azione per la strategia di biodiversità della Confederazione.

Gateway Basel Nord: il paradiso dei serpenti.

In futuro battelli, treni e camion faranno scalo nel Gateway Basel Nord, dove il loro carico sarà trasbordato per proseguire il viaggio. A farne le spese potrebbero essere animali rari quali colubri lisci e mantidi religiose, che sino ad ora avevano trovato nell'ex area merci un rifugio perfetto: piacevolmente asciutto grazie a un tappeto di pietrisco per binari e ciottoli di fiume, collegato con il Reno e tale da consentire il passaggio attraverso l'agglomerato urbano di Basilea.

Il progetto di costruzione Gateway Basel Nord è destinato a cambiare profondamente il territorio. Per questo le FFS preserveranno gli habitat esistenti o realizzeranno misure sostitutive, tra cui «rifugi per rettili» in cui svernare, cumuli di legno in decomposizione da utilizzare come abitazione e speciali sottopassaggi per i serpenti. Allo stesso modo, le FFS proteggeranno con misure mirate le varietà vegetali particolari e rare che rappresentano un'importante fonte di nutrimento per la sopravvivenza delle numerose specie di insetti a rischio di estinzione: ad esempio con riserve inviolabili o con il riposizionamento completo di interi strati di terreno insieme ai semi in esso contenuti.

Protezione fonica.

Lo sfruttamento intensivo della rete ferroviaria delle FFS assicura notevoli vantaggi all'uomo e all'ambiente. A questi si accompagnano tuttavia alcuni aspetti negativi. Uno di questi è il rumore. Da anni le FFS compiono quindi considerevoli sforzi per proteggere i residenti da un inquinamento acustico eccessivo. Fulcro centrale dell'iniziativa è il progetto FTP «Risanamento fonico delle ferrovie».

A livello interdivisionale, la responsabilità tecnica in materia di protezione fonica presso le FFS spetta al team specialistico «Rumore» della divisione Infrastruttura, che

redige inoltre il rapporto sullo stato della rete e offre un servizio di consulenza ai responsabili di impianti e progetti.

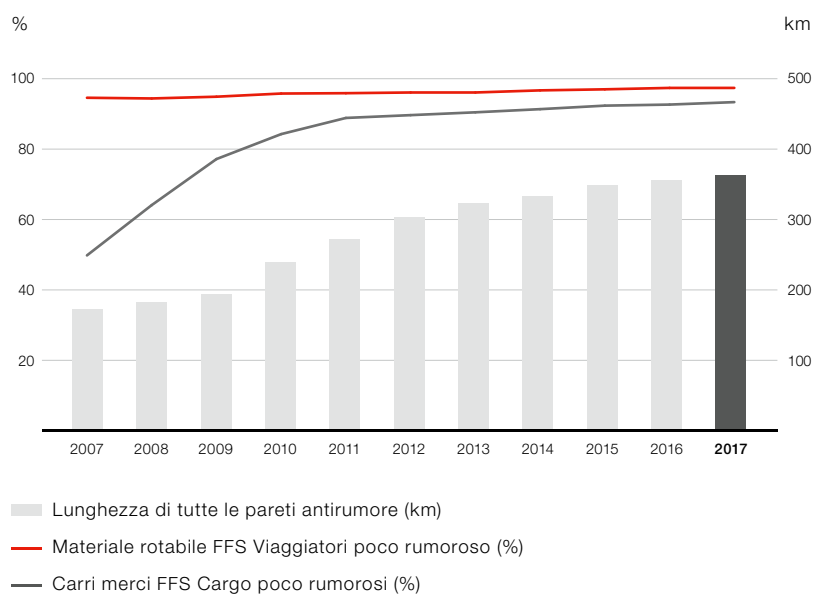
Obiettivo strategico.

Le FFS proteggono i residenti da un inquinamento acustico eccessivo acquistando materiale rotabile a bassa rumorosità, risanando i ponti d'acciaio più vecchi e realizzando, ove necessario, pareti di protezione fonica. L'azienda sta elaborando gli obiettivi e la pianificazione degli interventi per la seconda fase del programma FTP in collaborazione con l'UFT. I risultati costituiranno la base di partenza necessaria a definire l'attuazione concreta per gli anni successivi.

Andamento nel 2017.

Nel quadro del risanamento fonico dell'intera rete realizzato durante la prima fase del programma FTP, nel 2017 le FFS hanno costruito nuove pareti di protezione fonica atte a proteggere i residenti da un inquinamento fonico eccessivo. Gli ultimi progetti di protezione fonica di questa fase saranno portati a termine nel 2019.

Protezione contro i rumori.



Dopo l'entrata in vigore della legge federale e dell'ordinanza concernenti la seconda fase del risanamento fonico delle ferrovie, le FFS hanno elaborato ulteriori misure attuative e concordato con l'UFT le relative prestazioni di progettazione. Come primo passo in questa direzione hanno quindi stilato una previsione delle emissioni per il 2025. Questa illustra il futuro sviluppo di rumore sulla rete FFS e permette di definire le tratte da risanare in via prioritaria, tracciando inoltre una serie di scenari sulla base dei quali elaborare le misure più appropriate per la protezione dei residenti. Per i progetti infrastrutturali volti a ridurre la rumorosità – quali pareti di protezione fonica, ammortizzatori per rotaie e risanamento dei ponti d'acciaio rumorosi – sono stati messi a disposizione complessivamente CHF 200 mio da utilizzare entro il 2025.

Le FFS coordineranno gli interventi di risanamento acustico dei ponti con i progetti di manutenzione in corso, in modo da eseguirli possibilmente in contemporanea. La richiesta di omologazione di tipo degli interventi necessari per il risanamento dei ponti è già nelle mani dell'UFT. Nel 2017, nel quadro del risanamento tecnico di un ponte a Soletta, è stato introdotto l'utilizzo di un supporto per rotaie di tipo elastico.

L'ammortizzazione dei binari è un tema di grande interesse per le FFS, che hanno avviato, in collaborazione con il Politecnico federale di Losanna e il Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca, un progetto per lo sviluppo di nuove piastre sottorotaia. Grazie al materiale innovativo di cui sono costituite, queste saranno in grado di ridurre l'usura del binario e attenuare allo stesso tempo le emissioni foniche.

A livello internazionale le FFS si sono impegnate attivamente in seno a vari organismi tecnici e politici per promuovere il risanamento fonico delle altre ferrovie europee. In quest'ottica rientra in particolar modo il risanamento dei carri merci di DB AG, che si tradurrebbe in una riduzione dell'inquinamento fonico in Svizzera.

Il carro merci del futuro è silenzioso.

Dall'estate del 2017 è in corso presso FFS Cargo la fase di test quadriennale del «carro merci del futuro», definito anche treno «5L». L'abbreviazione «5L» riassume le caratteristiche di silenziosità, leggerezza, solidità di marcia, ottimizzazione per la logistica e orientamento ai costi del ciclo di vita, ovvero i miglioramenti sostanziali che distinguono un carro merci. Il treno è composto da carri portacontainer dotati di numerosi componenti innovativi, quali ad esempio sale con guide radiali sui carrelli anziché a montaggio fisso. Ciò comporta meno rumore e una minore usura, con evidenti vantaggi non solo per i clienti nel traffico merci, ma anche per coloro che risiedono nelle vicinanze dei binari.

Il treno «5L» monta freni a disco in alternativa ai tradizionali freni a ceppi, mentre le sale montate contengono un silenziatore. Queste innovazioni tecniche serviranno a ottenere un'ulteriore consistente riduzione della rumorosità, anche nel confronto con la stragrande maggioranza dei carri merci sottoposti a risanamento fonico e dotati di soles del freno in materiale composito (soles K). In concreto, ciò significa che il «carro merci del futuro» dovrà essere silenzioso come un moderno treno viaggiatori. Il progetto di FFS Cargo assume così un ruolo pionieristico in Europa.

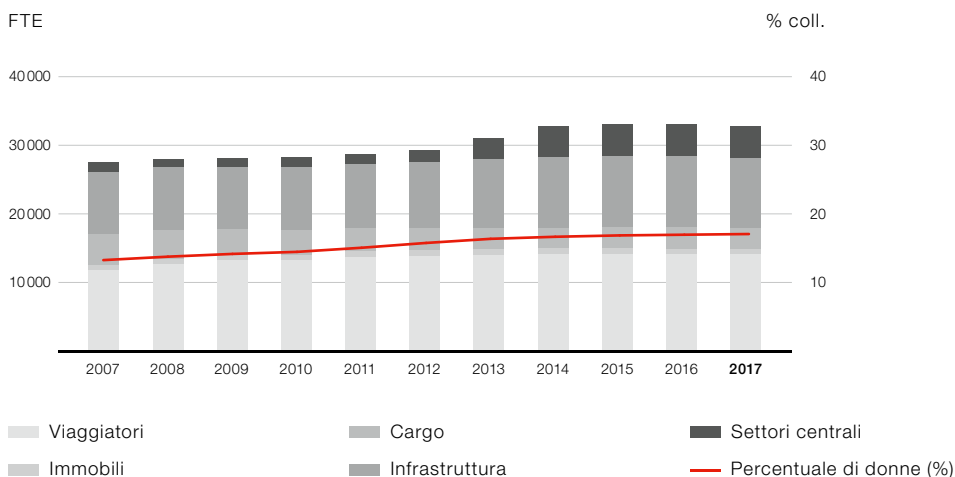
Essere un datore di lavoro responsabile.

Condizioni di lavoro vantaggiose.

Nel 2016 le FFS contavano in organico 32 754 collaboratrici e collaboratori, confermandosi così come uno dei principali datori di lavoro del Paese. È quindi ovvio che le FFS debbano confrontarsi continuamente con molte sfide su diversi fronti, come una società che sta progressivamente invecchiando e si fa sempre più variegata, o il rapido mutare dei valori e delle priorità delle singole generazioni. Una concorrenza sempre più agguerrita impone inoltre di dirigersi verso una maggiore flessibilità e soluzioni individuali. Infine, la coesistenza di «vecchie» e «nuove» tecnologie che procedono in parallelo crea un nuovo universo in cui è ormai indispensabile sapersi muovere con agilità tra digitalizzazione e innovazione.

La strategia HR 2020 crea i presupposti che permettono alle FFS di posizionarsi come datore di lavoro interessante. I Settori centrali HR, cinque Solution Center per la consulenza professionale ai dirigenti e uno Shared Service Center concepito come referente per tutto il personale contribuiscono ad attuare efficacemente la strategia HR. Il nuovo modello aziendale è entrato in vigore il 1° gennaio 2018.

Impiegati a tempo pieno nella media annua.



Obiettivo strategico.

Le FFS sono tra i datori di lavoro più apprezzati della Svizzera e si impegnano a incrementare il proprio prestigio con condizioni d'impiego competitive. Promuovono un modello che permetta di conciliare sfera lavorativa e vita privata e sfruttano al meglio le opportunità offerte da team variegati e compositi. Entro il 2020 le FFS intendono confermare la propria posizione di datore di lavoro interessante nella classifica dell'Universum Survey, rafforzare il senso di appartenenza all'azienda tra collaboratrici

e collaboratori, incrementare la quota femminile e favorire una distribuzione più variegata delle lingue nazionali, in particolare a livello di management.

Andamento nel 2017.

Nel 2017 le FFS si sono confermate ai vertici della classifica dell'Universum Survey dei datori di lavoro più interessanti, nella quale si collocano tra il 2° e il 19° posto a seconda della categoria. Con i 77 punti ottenuti hanno raggiunto anche il valore auspicato per quanto riguarda il senso di appartenenza del personale. Questo parametro, che l'azienda considera un po' come un barometro della situazione, è stato rilevato nel 2017 con un sondaggio su un campione di riferimento. La quota femminile è leggermente aumentata rispetto all'esercizio precedente attestandosi al 17,1 per cento, ma ha mancato di poco l'obiettivo annuale. Sul fronte di una distribuzione più variegata delle lingue nazionali le FFS sono complessivamente sulla buona strada: nel 2017 il 18,8 per cento del personale ha utilizzato il francese come prima lingua di comunicazione, mentre il 7,5 per cento l'italiano.

Nel 2017 le FFS hanno ulteriormente affinato la propria Diversity Strategy trasformandola in Diversity & Inclusion Strategy. Il loro scopo ultimo è e rimane promuovere la varietà e la diversità del personale, ma ora puntano anche a gestire apertamente la diversità e a valorizzare consapevolmente le differenze per utilizzare al meglio le opportunità che possono offrire. Nel 2017 la Direzione del Gruppo e alcune direzioni delle Divisioni e dei Settori centrali hanno quindi voluto organizzare workshop specifici in cui si è affrontato il tema Diversity & Inclusion. La Comunicazione aziendale interna diffonde inoltre con maggiore frequenza ritratti e storie di successo che si ricollegano a questo argomento.

Nel 2017 le FFS hanno lanciato il programma «fit4future», che mira a traghettare le collaboratrici e i collaboratori verso il futuro mondo del lavoro individuando tempestivamente l'evolversi dei profili professionali e creando le competenze necessarie, in particolare nel quadro della digitalizzazione. Il programma mette a disposizione offerte formative avanzate che si propongono di risvegliare negli utenti la curiosità per il mondo digitale, creare entusiasmo e assicurare possibilmente un riscontro immediato «on-the-job».

«Chacun et chacune parle sa langue.»

La comunicazione interlinguistica è un fattore di successo determinante per un moderno datore di lavoro che opera a livello nazionale come le FFS. Per questo, all'inizio del 2017, l'azienda ha introdotto ufficialmente il principio «chacun et chacune parle sa langue». Nella pratica, ciò significa che ognuno deve poter comunicare nella lingua aziendale che preferisce (tedesco, francese o italiano). Le collaboratrici e i collaboratori devono quindi tenere conto delle conoscenze linguistiche dei colleghi, parlando alla giusta velocità e facendo attenzione alla pronuncia. I collaboratori della Svizzera tedesca adottano di norma il tedesco standard. Queste misure mirano in particolare a favorire le comunità di lingua francese e italiana nelle sedi centralizzate della Svizzera tedesca.

Collaboratori in salute.

La salute e la produttività del personale sono messe a dura prova dagli odierni sviluppi all'interno e all'esterno dell'azienda. Si pensi ad esempio a RailFit20/30 o al programma di digitalizzazione delle FFS, ma anche alle trasformazioni demografiche e ai mutamenti dei valori nella società. Nel 2010 le FFS hanno avviato un sistema globale di management della salute che non considera solo il comportamento di collaboratrici e collaboratori, ma che guarda anche con uguale attenzione alle condizioni e ai processi all'interno dell'azienda. Le misure adottate in questo contesto assicurano un risparmio annuo di circa CHF 60 mio sui costi del personale. Un effetto che si ottiene solo con una stretta concertazione tra tutti gli interessati, quali quadri dirigenti, consulenti HR o specialisti dei settori idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali, diritto del lavoro e orario di lavoro, oltre al fornitore di servizi esterno «Health & Medical Service AG» e alle assicurazioni sociali.

Obiettivo strategico.

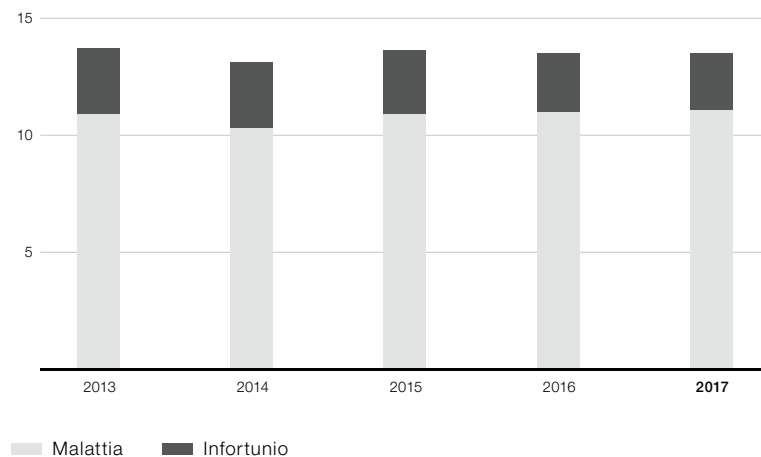
Le FFS promuovono e consolidano la competenza del personale in materia di salute e creano condizioni di lavoro salutarie. In tal modo preservano, sviluppano e utilizzano in modo mirato le capacità lavorative di collaboratrici e collaboratori, in particolare quelli più anziani o con limitazioni fisiche, riducendo inoltre i costi. Entro il 2020 gli indici relativi ai criteri rilevanti (numero di giorni di assenza per posto a tempo pieno, spossatezza, salute professionale e «resilienza organizzativa») dovranno rimanere stabili tenendo conto dello sviluppo demografico del personale (in particolar modo dell'incremento del numero di collaboratori sopra i 50 anni).

Andamento nel 2017.

Il numero di giorni di assenza, convertiti per equivalente a tempo pieno (FTE), si è attestato a 13,5 giorni civili, mantenendosi così sui livelli dell'esercizio precedente.

Assenze.

Giorni per FTE



Per far fronte al cambiamento demografico, le FFS hanno lanciato l'iniziativa «Età e lavoro». Questa iniziativa crea condizioni di lavoro atte a promuovere l'efficienza e rafforza le competenze delle collaboratrici e dei collaboratori di ogni fascia d'età con misure orientate alle diverse fasi dell'esistenza e agli eventi che l'accompagnano (ad es. ingresso nel mondo del lavoro, cura dei familiari).

A impegnare le FFS è anche il disagio psichico, che si manifesta con maggiore incidenza nel quadro delle nuove condizioni di lavoro. Le FFS hanno pertanto creato una pagina Intranet che offre assistenza a collaboratori e dirigenti in materia di salute psichica. Per i dirigenti in particolare, ad esempio, l'azienda ha istituito un corso sulla gestione dei «colloqui difficili» e nel 2018 lancerà una campagna crossmediale sulla salute psichica nella quotidianità lavorativa.

Le FFS vogliono poter contare sul medio e lungo periodo di tutte le conoscenze e le capacità indispensabili a garantire i servizi medici necessari per l'attività di base delle FFS. Per questo nel 2017 hanno scorporato il proprio settore MedicalService esternalizzando i relativi servizi alla «Health & Medical Service AG», un'azienda del gruppo Helsana. Questa avrà l'incarico di valutare l'«idoneità» di tutte le categorie professionali secondo le disposizioni dell'Ufficio federale dei trasporti, di accertare la capacità lavorativa di tutto il personale in stretta collaborazione con il Case Management Aziendale delle FFS e di fornire servizi specifici di medicina e igiene del lavoro.

Punteggio massimo di Promozione Salute Svizzera per le FFS.

Nel mese di aprile le FFS hanno ricevuto per la seconda volta il label «Friendly Work Space» della fondazione Promozione Salute Svizzera. Questo riconoscimento viene conferito alle aziende svizzere che si contraddistinguono come datori di lavoro eccellenti grazie a un progetto consolidato e sostenibile volto a promuovere e migliorare la concorrenzialità sul mercato del lavoro e la salute dei propri collaboratori. Le FFS sono state la prima azienda svizzera a ottenere il punteggio massimo di cinque punti. A loro viene infatti riconosciuto un Management della salute in azienda (BGM) dal concetto straordinario, sviluppato e perfezionato nel corso degli anni.

Sicurezza sul lavoro.

Per le FFS la sicurezza sul lavoro non è solo un obbligo di legge al quale ottemperare, ma una linea di condotta e un impegno dirigenziale a tutti i livelli. Adottare un comportamento sicuro sul lavoro contribuisce enormemente a ridurre i giorni di assenza, e quindi anche i costi e le sofferenze personali. I presupposti per il miglioramento della sicurezza sul lavoro creati dagli specialisti della sicurezza delle FFS facilitano collaboratori e dirigenti nell'attuazione pratica delle misure necessarie.

Obiettivo strategico.

Le FFS sono determinate a ridurre ulteriormente i rischi di infortunio per le collaboratrici e i collaboratori. In questa ottica si impegnano per affinare una cultura della sicurezza e della qualità già eccellente, garantire il rispetto di tutte le regole volte a preservarla e

sfruttare appieno il potenziale delle tecnologie e delle innovazioni che possono aumentare i livelli di sicurezza. Entro il 2020 intendono ridurre il numero degli infortuni professionali del cinque per cento circa.

Andamento nel 2017.

Malgrado gli sforzi sistematici, nel 2017 gli infortuni professionali presso le FFS (incluse le società affiliate) sono aumentati del 5,2 per cento rispetto all'esercizio precedente. Sul lungo periodo si registra tuttavia una riduzione, per cui nel 2018 i premi assicurativi diminuiranno ulteriormente. Questo prezioso contributo agli obiettivi di risparmio dell'azienda si deve all'impegno di tutte le collaboratrici e i collaboratori.

Per continuare sulla strada del successo nella sicurezza sul lavoro, nel 2017 le FFS si sono concentrate su misure di prevenzione semplici e di grande lungimiranza. Per coinvolgere attivamente i dirigenti e i collaboratori di nuova assunzione, ad esempio, hanno elaborato una formazione virtuale sul tema della sicurezza sul lavoro che questi possono frequentare in qualsiasi momento e ovunque si trovino.

Insieme ad altre imprese di trasporto, associazioni e istituzioni, la SUVA e le FFS hanno inoltre elaborato e lanciato nel 2017 le «Dieci regole di sicurezza per chi lavora nelle ferrovie». Vere e proprie regole che posso salvare la vita, sono pensate per chi svolge attività ad alto rischio e contengono importanti indicazioni di base ormai consolidate per un comportamento sicuro. Questo il messaggio principale che intendono trasmettere: chi rileva in prima persona una violazione dei regolamenti ha il diritto e il dovere di dire STOP e interrompere il lavoro. In questo modo le FFS si impegnano a migliorare continuamente la sicurezza sul lavoro di chi svolge attività ad alto rischio.

Rendere l'accesso alle soluzioni logistiche e di mobilità e il relativo utilizzo semplici e sostenibili.

Mobilità combinata.

Innovazioni tecnologiche e digitalizzazione stanno trasformando radicalmente le esigenze e le abitudini di mobilità dei clienti. È quindi fondamentale creare un'offerta che si rivolga ai clienti proponendo una mobilità intermodale semplice, efficiente e perfettamente integrata nella rete. Aspetti quali informazione, prenotazione, accessibilità fisica e servizi lungo la catena di viaggio «da porta a porta» si affiancano sempre più prepotentemente all'attività di base delle FFS, imponendo così l'introduzione di ulteriori sviluppi. È pertanto fondamentale instaurare una stretta e fattiva collaborazione tra le FFS e i partner competenti. Da oltre dieci anni le divisioni Viaggiatori e Immobili hanno iniziato a offrire ai clienti una mobilità combinata del primo e dell'ultimo miglio, nell'intento di offrire soluzioni adatte alle diverse esigenze e creare un ricavo da traffico indotto*. Perseguendo una strategia orientata alla mobilità da porta a porta e posizionandosi come integratore di mobilità, le FFS saranno in grado di conferire un indirizzo ancora più mirato ai nuovi sviluppi e a dare forma alla mobilità del futuro.

Obiettivo strategico.

Le FFS offrono soluzioni di mobilità da porta a porta rispettose dell'ambiente agevolando il collegamento tra la ferrovia e gli altri sistemi di trasporto con offerte e informazioni semplici e mirate. Grazie a offerte moderne e interessanti in questo settore, entro il 2020 le FFS incrementeranno ad almeno CHF 106 mio l'anno il proprio ricavo da traffico indotto e a CHF 380 mio quello proveniente dalla mobilità combinata.

Andamento nel 2017.

Nel 2017 il ricavo da traffico indotto proveniente dalla mobilità combinata è aumentato del 3,0 per cento rispetto all'esercizio precedente. Le FFS hanno così raggiunto l'obiettivo annuale. Anche il ricavo da traffico della mobilità combinata ha raggiunto l'obiettivo annuale attestandosi a CHF 348 mio.

Nel dicembre 2016 le FFS avevano lanciato una versione preview dell'app di pianificazione intermodale. Nel corso del 2017 l'app si è arricchita di nuove funzioni. Sono state inoltre integrate nuove offerte come Catch a Car, il car sharing non vincolato a una stazione di Mobility, o il nuovo servizio di intermediazione per taxi «go!». L'app è stata scaricata e testata complessivamente da oltre 60 000 clienti, che hanno fornito alle FFS molte preziose idee per l'introduzione di migliori soluzioni digitali.

Per incrementare ulteriormente l'interconnessione digitale della catena della mobilità intermodale, le FFS hanno integrato Catch a Car nello SwissPass come valore

* Il ricavo da traffico indotto proviene da clienti che utilizzano la ferrovia perché possono usufruire di prodotti di mobilità combinata (car sharing, servizi per le biciclette, P+Rail).

aggiunto per il cliente. Dalla primavera del 2017 con SwissPass è così possibile aprire oltre 200 veicoli Catch a Car a Basilea e a Ginevra.

Nell'ultimo trimestre del 2017, nel quadro di un esercizio pilota presso le sedi bernesi di Wankdorf e Wylerpark, le collaboratrici e i collaboratori hanno testato un servizio di sharing con monopattini elettrici. Forme di mobilità ancora giovani come questa acquisiranno sempre maggiore importanza in futuro, soprattutto nel contesto della micromobilità urbana.

Nel 2018 le FFS intendono intensificare i loro sforzi nell'ambito della mobilità condivisa, sviluppare offerte concrete di pacchetti e testare l'integrazione di ulteriori opzioni di mobilità. Nel 2018 l'attuale app P+Rail sarà sostituita da una nuova app P+Rail FFS con login SwissPass. Questa nuova applicazione sarà più user friendly e offrirà funzioni nuove e migliorate che renderanno ancora più allettante questo parchimetro personale per il parcheggio giornaliero in stazione. Le FFS hanno in serbo altre due importanti svolte in materia di parcheggio in stazione: l'entrata in servizio dell'hub di parcheggio Stein-Säckingen e il progetto pilota di un parcheggio per biciclette presso la stazione di Brugg.

Spostamenti in bicicletta per le collaboratrici e i collaboratori delle FFS.

Le collaboratrici e i collaboratori delle FFS sono l'esempio di come funziona la mobilità efficiente e sostenibile. Da alcuni anni il personale delle sedi di Berna può usufruire delle biciclette e delle e-bike condivise di PubliBike. Dall'autunno 2016 è possibile usufruire del servizio utilizzando semplicemente il proprio badge. La facilità di accesso, una comunicazione continua e l'esercizio efficiente delle stazioni PubliBike presso gli edifici FFS di Wankdorf, Wylerpark e Ostermundigen hanno contribuito a fare del bike sharing una realtà consolidata nella mobilità del personale.

L'utilizzo di biciclette e e-bike da parte delle collaboratrici e dei collaboratori è così aumentato di oltre il 50 per cento rispetto all'esercizio precedente. Con l'imminente rollout delle reti urbane di Berna e Zurigo questa percentuale aumenterà ulteriormente e il bike sharing assumerà un ruolo di rilievo nella quotidianità lavorativa. A beneficiarne non sarà solo l'ambiente, ma anche il benessere personale e la salute delle collaboratrici e dei collaboratori.

Innovazioni verdi.

La ferrovia è la colonna portante della mobilità sostenibile in Svizzera. Molti dei clienti delle FFS sanno bene che il treno è il mezzo di trasporto più «verde», e che rappresenta quindi la scelta di mobilità più rispettosa dell'ambiente.

Recentemente l'industria automobilistica ha rafforzato le misure pubblicitarie e dedicato maggiore attenzione a innovazioni quali le motorizzazioni elettriche, così da poter proporre i propri prodotti sotto una luce più rispettosa dell'ambiente. Le FFS devono quindi moltiplicare i propri sforzi e imporsi proattivamente come soluzione di mobilità «verde», legittimando il loro primato non solo nei confronti della clientela, ma anche della Confederazione come proprietario. Il reparto Sostenibilità promuove l'ambito di attività «innovazioni verdi», che viene poi implementato nelle singole Divisioni.

Obiettivo strategico.

Le innovazioni verdi delle FFS riducono l'impatto ambientale e vengono pertanto promosse sul mercato come prodotti verdi. Sperimentando in prima persona la loro efficacia, i clienti possono riconoscerli come prodotti con un valore aggiunto per l'ambiente, con benefici ecologici chiaramente documentati dai fatti. Entro il 2020 le FFS intendono concretizzare ogni anno un nuovo progetto di innovazione o un nuovo prodotto verde avviando una fase pilota.

Andamento nel 2017.

Alla fine del 2016 le FFS hanno lanciato il progetto pilota «Green Class FFS» (ffs.ch/greenclass), nato dalla collaborazione con BMW Svizzera e il Politecnico federale di Zurigo. Nell'ambito di questo progetto pilota, della durata di un anno, circa 140 clienti hanno testato un abbonamento che combina mobilità individuale su strada e trasporti pubblici. La fase pilota si è conclusa in febbraio 2018 e il lancio sul mercato è programmato per la metà dell'anno.

Nell'ottobre del 2017 le FFS hanno lanciato un secondo progetto pilota, riproponendo il loro prodotto «Green Class FFS» in una versione ampliata che prende il nome di «Green Class FFS E-Bike». A questo progetto partecipano 52 clienti che usufruiscono di un pacchetto mobilità che comprende un AG (a scelta di 1^a o 2^a classe), una e-bike, un posteggio per la bicicletta presso la stazione e un abbonamento di car sharing. I clienti sono così in grado di combinare i mezzi di trasporto in modo sempre nuovo e adatto alle loro esigenze, registrando con un'app le proprie abitudini di mobilità. I dati così ottenuti saranno analizzati nell'ambito di un progetto di ricerca gestito dal Politecnico federale di Zurigo e forniranno preziose indicazioni per la pianificazione delle offerte e del traffico.

L'orario online delle FFS ha riscosso grande successo tra i clienti. Purtroppo, al momento del rilancio dell'orario nella primavera 2017, per motivi tecnici non è stato possibile integrare come previsto anche l'ecocalcolatore. Per il momento questo è pertanto disponibile solo in versione semplificata. La sua completa integrazione nell'orario online è posticipata di circa un anno e si concluderà nella primavera 2018.

I clienti devono sentirsi a proprio agio all'interno e nei dintorni della stazione. Per questo le FFS si preoccupano di garantire sempre stazioni pulite, posti a sedere sufficienti e buone condizioni climatiche e di illuminazione. Piante e alberi servono a migliorare la qualità dell'aria e a creare un'atmosfera piacevole. Per il futuro le FFS hanno quindi deciso di aumentare ulteriormente il verde nelle stazioni. Nel 2017 è stato dato il via a due progetti pilota, la parete verde a Olten e il CityTree a Zurigo Altstetten (v. riquadro a pagina 63).

Un CityTree per stazioni più verdi.

Nel novembre 2017, presso la stazione di Zurigo Altstetten, le FFS hanno allestito in via sperimentale un CityTree, cioè un «albero urbano». Alto circa quattro metri e largo tre, il CityTree è formato da sempreverdi resistenti al freddo e da un substrato di muschio del genere sedum. Le misurazioni hanno evidenziato che un CityTree assorbe una quantità di polveri fini sino a 275 volte superiore rispetto ai tradizionali alberi urbani. Il CityTree, che costa circa EUR 25 000 e quindi solo una minima parte di un intervento di piantumazione tradizionale, è una soluzione sviluppata dalla start-up tedesca Green City Solutions.

Le FFS ne testeranno per circa un anno e mezzo la validità presso diverse stazioni. Se si avranno i benefici auspicati per l'ambiente e si raccoglierà il favore dei clienti, il CityTree verrà forse adottato sul lungo periodo.

In ottobre 2017 le FFS hanno ricoperto una parete della stazione di Olten con un manto di muschio; si tratta del primo esempio in tutta la Svizzera. Le FFS rileveranno le esperienze e le reazioni dei clienti su questo progetto pilota e decideranno quindi se adottare questo tipo di intervento in altre sedi e stazioni.

Accessibilità senza barriere.

Ai sensi della legge sui disabili del 2004, le FFS si impegnano a garantire ai viaggiatori con limitazioni di varia natura la possibilità di spostarsi comunque autonomamente con la ferrovia. Inoltre stanno progressivamente intervenendo con i necessari adeguamenti sul materiale rotabile, l'infrastruttura e le informazioni ai viaggiatori. La responsabilità di questi provvedimenti viene condivisa tra i settori Distribuzione e servizi di Viaggiatori, Impianti e tecnologia di Infrastruttura e User Experience di FFS Informatica.

Obiettivo strategico.

Entro il 2020 le persone con mobilità ridotta a causa di disabilità motorie o sensoriali che intendono muoversi senza assistenza nei luoghi pubblici usufruiranno con la massima autonomia possibile e senza discriminazioni di tutti i servizi delle FFS. A partire da tale data, lungo l'intera catena di servizio verrà garantita la totale accessibilità senza barriere dei punti di contatto digitali rilevanti per i clienti.

Andamento nel 2017.

Nel 2017 le FFS hanno portato a termine gli interventi di ristrutturazione necessari a garantire un'accessibilità senza barriere in 14 stazioni: Avry Centre, Bülach, Bürglen, Däniken, Dulliken, Ecublens-Rue, Gland, Islikon, Lucens, Mägenwil, Siggenthal-Würenlingen, Stammheim, Stein am Rhein, Vevey e Zurigo Hardbrücke. Alla fine del 2017 l'84,5 per cento dei viaggiatori poteva già usufruire dell'offerta delle FFS senza scontrarsi con barriere di alcun tipo. Le FFS hanno così raggiunto il loro obiettivo annuale sulla strada della totale accessibilità senza barriere della struttura ferroviaria.

Nel settembre 2017 l'UFT ha pubblicato una nuova istruzione di pianificazione della legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis). L'istruzione stabilisce in che modo dovrà essere applicata la LDis negli impianti aperti al pubblico dell'infrastruttura ferroviaria entro la fine del 2023, e permette così alle FFS di evitare trasformazioni sproporzionate offrendo ai clienti una valida alternativa. L'istruzione prevede una trasformazione delle stazioni più frequentate, così da assicurare al 95 per cento dei viaggiatori in salita e in discesa un accesso senza barriere ai trasporti pubblici entro la fine del 2023.

Sul fronte digitale, nel 2017 le FFS hanno definito per la prima volta un valore target per i punti di contatto distribuiti lungo la loro catena di servizio, stabilendo che il 70 per cento dovrà avere un'accessibilità senza barriere. Hanno inoltre elaborato un quadro d'insieme dello stato attuale, che mostra evidenti lacune nell'auspicata accessibilità dei punti di contatto digitale. Nel 2017 le FFS non sono riuscite del tutto nel loro intento e a fine anno solo il 51 per cento di questi punti di contatto aveva i requisiti richiesti. Per aumentare rapidamente questa percentuale, nel 2017 le FFS si sono concentrate in particolare sulla loro pagina web, completa di orario online e acquisto di biglietti. In collaborazione con «Accesso per tutti», la fondazione per un utilizzo della tecnologia conforme alle esigenze dei disabili, hanno introdotto le misure necessarie a ottenere la certificazione della pagina web in base alle direttive WCAG 2.0 (Web Content Accessibility Guidelines) Level AA, prevista per la primavera 2018. Nodi particolarmente complicati da sciogliere si sono rivelati la rielaborazione dei contenuti e dei documenti in PDF, come pure le interdipendenze con altri sistemi.

Il nuovo indicatore di binario sul marciapiede è stato accolto con favore dalle persone con mobilità ridotta.

L'obiettivo di un'accessibilità totale non è stato ancora raggiunto, ma sono già state intraprese numerose misure in tal senso: questa la conclusione del gruppo di lavoro che si occupa dei clienti delle ferrovie con problemi di mobilità. Questo gruppo ha, infatti, seguito lo sviluppo del nuovo indicatore di binario sul marciapiede, che offre notevoli vantaggi a tali clienti: l'indicazione è più leggibile e contiene ora importanti informazioni aggiuntive, come la posizione degli ascensori. Inoltre, è possibile aggiungere informazioni dettagliate, ad esempio sui cambiamenti di binario o sulle perturbazioni, come pure informazioni per i gruppi e informazioni aggiuntive sul traffico ferroviario o su eventi locali. Il nuovo indicatore di binario soddisfa così il principio dei due sensi, in quanto le persone udiolese possono leggere sullo schermo ciò che non sono in grado di recepire dagli annunci all'altoparlante. Complessivamente, entro la fine del 2018 le FFS intendono installare circa 180 nuovi indicatori.

Sicurezza dell'esercizio.

Assicurare un esercizio ferroviario senza incidenti e la totale incolumità per clienti, collaboratrici, collaboratori e terzi è una priorità per le FFS. La sicurezza è infatti uno dei tre obiettivi principali dell'azienda.

Le FFS si impegnano attivamente con svariate misure per migliorare la sicurezza e consolidarne i principi nel comportamento di tutto il personale, con la consapevolezza che questo impegno va rinnovato giorno dopo giorno. Un sistema di management della sicurezza perfezionato negli anni sostiene gli sforzi dell'azienda nel perseguire tale obiettivo.

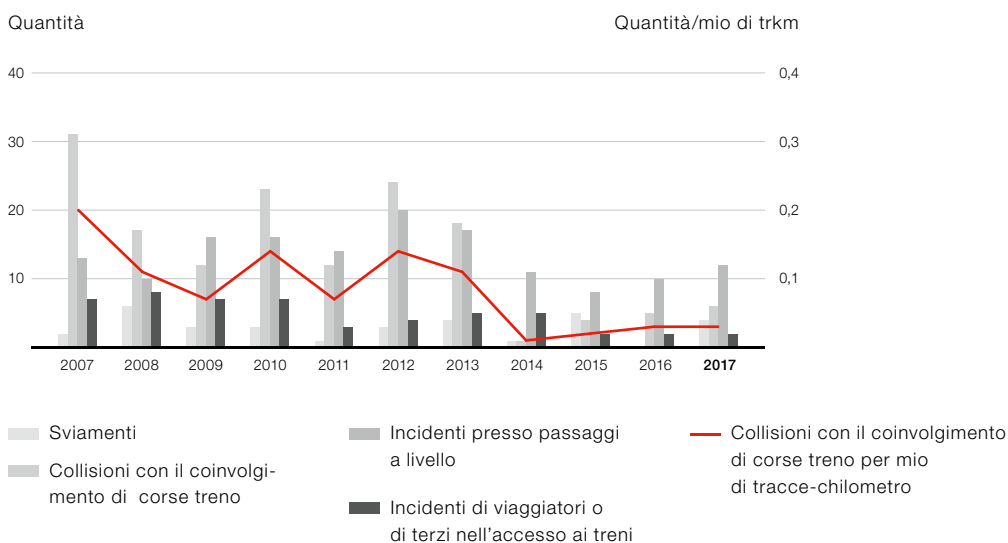
Obiettivo strategico.

Le FFS mantengono un elevato livello di sicurezza nell'esercizio ferroviario. In questa ottica si impegnano per affinare la loro cultura globale della sicurezza e della qualità, garantire il rispetto di tutte le regole volte a preservarla e sfruttare appieno il potenziale delle tecnologie e delle innovazioni che possono aumentare i livelli di sicurezza. Entro il 2020 le FFS intendono migliorare del 15 per cento l'indice di sicurezza del Gruppo, un parametro legato a infortuni sul lavoro, incidenti di manovra e dei treni.

Andamento nel 2017.

Le misurazioni delle prestazioni in materia di sicurezza dimostrano che i continui sforzi compiuti in tal senso danno buoni risultati. Nel 2017 si sono verificati dieci incidenti ferroviari (sviamenti e collisioni) con potenziale di impatto medio ed elevato. Le FFS hanno quindi registrato cinque casi in più rispetto all'esercizio precedente, ma si mantengono comunque al di sotto della media pluriennale. Il risultato conferma la tendenza a lungo termine, dimostrando che le FFS registrano sempre meno incidenti a fronte di un aumento delle prestazioni di altissimo livello. Tre dei dieci incidenti ferroviari meritano in particolare di essere ricordati. A causa dello sviamento di un EuroCity all'uscita dalla stazione di Lucerna sono rimasti feriti diversi passeggeri e l'accesso alla stazione è stato interrotto per cinque giorni. Presso la stazione di Winterthur un treno merci ha investito un macchinario edile ferendo a morte il conducente. A Basilea un ICE ha deragliato al momento dell'entrata in stazione. Nessuno è rimasto ferito, ma l'evento ha compromesso per alcuni giorni il traffico ferroviario nell'area di Basilea. È quindi necessario non abbassare mai la guardia sulla sicurezza.

Incidenti ferroviari.



Una possibile causa di incidenti è il mancato rispetto di segnali disposti su fermata. Per questo entro la fine del 2018 le FFS doteranno altri 2700 segnali circa di un monitoraggio della velocità che incrementa notevolmente la sicurezza. Per adottare le misure preventive più indicate e sfruttare appieno il potenziale d'apprendimento dagli incidenti, le FFS indagano sulle cause esatte di tutti gli eventi critici.

Il panorama normativo del futuro – digitale e più semplice.

La strategia «Sicurezza e qualità» mira a garantire alle FFS un alto livello di affidabilità e contiene quindi processi più sicuri, affidabili ed efficienti. È quindi logico che anche in ambito normativo si pretenda una maggiore sicurezza e qualità, così da evitare che si verifichino errori derivanti dall'inosservanza o da un'errata interpretazione delle prescrizioni. Il personale operativo che svolge mansioni rilevanti per la sicurezza deve tuttavia confrontarsi quotidianamente con una pluralità di prescrizioni. Nel 2017 le FFS hanno così iniziato a ridurre sensibilmente il numero e hanno sviluppato una specifica «app delle prescrizioni» che entrerà in uso dalla metà del 2018. Circa 20 000 collaboratrici e collaboratori (principalmente macchinisti, capimovimento, manovratori, agenti del treno, capi della sicurezza e guardiani di sicurezza del settore Costruzione) potranno così disporre di una chiara panoramica di tutte le prescrizioni, facilmente identificabili e redatte in modo comprensibile.

Accesso alla ferrovia sicuro.

I clienti usufruiscono volentieri dell'offerta FFS solo se si sentono perfettamente al sicuro nei treni e nelle stazioni. È quindi assolutamente prioritario fare sì che in ambito ferroviario si registri lo stesso livello di sicurezza che caratterizza gli altri luoghi pubblici.

Il settore della Sicurezza pubblica delle FFS tiene sotto controllo la situazione e ne registra le evoluzioni adottando misure volte a «prevenire, dissuadere, reprimere» per implementare in ogni situazione la corretta strategia di security. In un prossimo futuro il settore della Sicurezza pubblica sarà chiamato a individuare sistemi tecnici intelligenti in grado di integrarsi nei dispositivi di sicurezza per potenziarne l'efficacia e supportare le forze di sicurezza.

Obiettivo strategico.

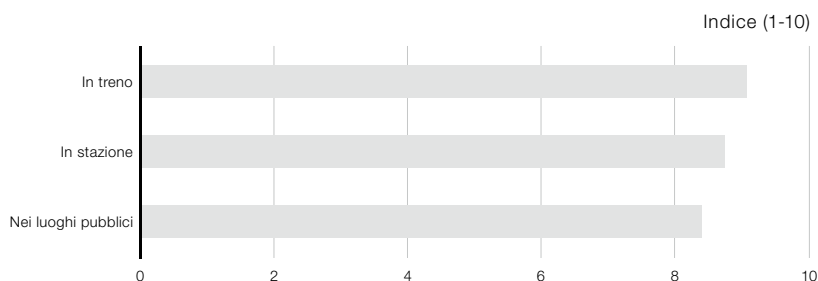
Le FFS sfruttano ogni possibilità utile a garantire alla clientela un accesso sicuro alla ferrovia e la totale incolumità durante il viaggio, migliorando così la sensazione di sicurezza percepita. Entro il 2020 le FFS vogliono concretizzare la possibilità di una collaborazione transfrontaliera tra le diverse polizie di sicurezza. L'organico delle forze d'intervento sarà adeguato in base alle diverse situazioni.

Andamento nel 2017.

Nel 2017 le FFS hanno introdotto una verifica dell'efficacia volta a rilevare la sensazione di sicurezza percepita dalla clientela nelle stazioni e nei treni nel confronto con luoghi

pubblici di altro tipo. La maggior parte dei circa 115000 intervistati ha dichiarato di sentirsi più sicura nei treni e nelle stazioni che non in altri luoghi pubblici.

Percezione della sicurezza da parte dei clienti.



Dalla statistica criminale di polizia SCP (fonte: Ufficio federale di statistica) è possibile estrapolare i reati in ambito ferroviario – intendendo con questo l'ambito ferroviario in generale, senza distinguere in alcun modo tra le singole imprese di trasporto ferroviario. Nel 2017 in questo contesto sono stati commessi circa 20000 reati, come nell'anno precedente. Il reato più frequente è il furto, con il 63 per cento, mentre i danneggiamenti a materiale o infrastrutture si attestano al 13 per cento. I danni causati da graffiti e atti di vandalismo sul materiale rotabile sono aumentati rispetto all'esercizio precedente. I reati gravi, quali le lesioni personali, rappresentano l'1,7 per cento.

Sul medio e lungo periodo sono quattro gli ambiti tematici più rilevanti per il livello di sicurezza delle FFS: criminalità in ambito ferroviario, migrazione e le relative conseguenze, forme di estremismo/terrorismo e rischi cibernetici nell'ambito di applicazioni operative e industriali. Il settore della Sicurezza pubblica delle FFS, in collaborazione con i responsabili gerarchici, è deciso a individuare lacune e punti deboli nella sicurezza avvalendosi di analisi comuni e speciali tool ottimizzati, in modo da intervenire con misure mirate a livello tecnico, organizzativo, costruttivo e di personale.

Contribuire a un'offerta immobiliare e di trasporto sostenibile in Svizzera.

Pianificazione dell'offerta e del traffico e sviluppo del territorio sostenibili.

Con la loro offerta di trasporto e immobiliare le FFS contribuiscono a plasmare il volto della Svizzera. Un buon collegamento coi trasporti è infatti un criterio decisivo per la scelta di un appartamento o per l'ubicazione di un'azienda. Allo stesso tempo, nel pieno centro di diverse città le FFS sono proprietarie di preziose aree non più adibite all'esercizio ferroviario. In questo contesto le FFS sono chiamate ad accogliere e a valutare oculatamente molteplici interessi: dalla pianificazione urbanistica all'edilizia abitativa di pubblica utilità, senza dimenticare gli aspetti culturali e criteri quali mobilità, sostenibilità e redditività. Non meno impegnative sono le sfide poste dalla pianificazione dell'offerta di traffico: i progetti di ampliamento hanno un impatto significativo sulla configurazione degli spazi, e i costi per la costruzione dell'infrastruttura e la manutenzione non sono certo trascurabili. Per questo le FFS studiano come ampliare l'offerta nel modo più efficiente possibile.

Obiettivo strategico.

Le FFS pianificano la propria offerta in modo sostenibile, tenendo conto dei costi per il ciclo di vita, degli effetti sui flussi di traffico, dell'ambiente, del consumo di energia, superfici e materiali e di criteri sociali. Il loro intento è valutare tempestivamente i concetti strategici sulla base di diversi criteri applicabili lungo tutta la strategia di sostenibilità, testandoli quindi in un progetto pilota.

Andamento nel 2017.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha incaricato le FFS di elaborare due varianti per PROSSIF FA 2030/2035: una variante con un volume d'investimento di CHF 7 mia da realizzare entro il 2030 e un'altra con un volume di CHF 12 mia da realizzare entro il 2035. Parallelamente le FFS hanno sviluppato diverse proposte per un'offerta di trasporto orientata alla domanda e allo stesso tempo conveniente per tutta la Svizzera e hanno inoltre preso posizione nel quadro della procedura di consultazione per PROSSIF FA 2030/35 (v. [ffs.ch/prossif2030](https://www.ffs.ch/prossif2030)). Il messaggio sul PROSSIF FA 2030/35 dovrebbe essere presentato al Parlamento a fine 2018, mentre nel 2019 si aprirà prevedibilmente un dibattito sull'argomento all'interno del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati.

Nel 2017 un gruppo di lavoro composto da esperti di pianificazione dell'offerta, finanze e sostenibilità delle FFS, supportati da Infrac, ha svolto una valutazione di massima di un'operazione di ampliamento con un catalogo di criteri di sostenibilità. Dalla discussione interna è emerso che, per offrire risultati ottimali, tali criteri dovranno essere applicati tempestivamente nella pianificazione seguendo la strategia di sostenibilità delle FFS. Per questo nel 2018 le FFS verificheranno le opportunità di introdurre quanto prima

le prescrizioni di sostenibilità per la fase di ampliamento 2040 applicandole già a livello strategico.

Nel 2017 FFS Immobili ha intensificato l'opera di sviluppo delle aree di cui dispone nei centri delle grandi città della Svizzera, percorrendo nuove strade per garantire il coinvolgimento della popolazione. Per questo motivo, in vista della configurazione dell'area della Neugasse a Zurigo, ha organizzato cinque workshop per gettare le basi della pianificazione insieme ai diretti interessati. L'inizio della ristrutturazione dell'area della Neugasse è pianificato per il 2022.

Un riuscito gioco di equilibri tra molteplici interessi.

«Insieme alle FFS abbiamo rappresentato efficacemente gli interessi dell'opinione pubblica», afferma Eric Züger. Come membro del Consiglio comunale di Morges e responsabile della pianificazione del territorio urbano, Züger ha contribuito a dare forma al volto del «Quartier des Halles» a Morges. L'architettura del quartiere si integra armoniosamente nel tessuto cittadino. «Abbiamo investito molto tempo per fare sì che il quartiere offrisse un'elevata qualità della vita, sia a livello funzionale che a livello estetico», spiega Züger. Per i residenti è inoltre fondamentale disporre di strutture pubbliche nelle vicinanze. Il nuovo quartiere disporrà di una scuola, un asilo-nido, strutture residenziali con servizi assistenziali e un ritrovo di quartiere. Solamente per la giusta collocazione della stazione di Polizia occorrerà attendere il rinnovo della stazione (2020-25). Grazie a questo riuscito mix di fattori, il centro con il «Quartier des Halles» non risulterà solo estremamente attraente, ma offrirà uno spazio vitale perfettamente integrato nella quotidianità cittadina.

Complessivamente nasceranno abitazioni per circa 1000 persone e strutture commerciali con 600 posti di lavoro. 28 abitazioni rientranti nel segmento economico dimostrano gli sforzi profusi dalle FFS per ottemperare alle richieste della Confederazione, ovvero incrementare il valore dei propri immobili offrendo al contempo abitazioni a prezzi convenienti. Züger sottolinea: «Se riusciremo a realizzare questo complicato gioco di equilibri tra rendita e interessi della comunità, i progetti saranno accolti più favorevolmente dalla popolazione.»

Ottimizzazione dei flussi di pendolari.

Quella delle FFS è indubbiamente la rete ferroviaria più trafficata del mondo, e quella sulla quale circola ogni giorno e su ogni tratta il maggior numero di treni. Eppure lo sfruttamento dell'offerta è estremamente disomogeneo: nelle ore di punta numerosi treni sono molto frequentati, anche se nella media giornaliera meno del 30 per cento dei posti a sedere è occupato. Sul piano economico-aziendale come su quello politico-economico non è una situazione ottimale.

Per questo le FFS si impegnano al fianco di altre aziende e dei poteri pubblici per fare sì che la domanda si distribuisca uniformemente nell'arco della giornata. La responsabilità di affrontare questa tematica spetta principalmente al settore Traffico della divisione Viaggiatori e alla sezione Public Affairs e regolamentazione del Gruppo.

Obiettivo strategico.

Le FFS elaborano e supportano soluzioni atte a ottimizzare i flussi dei pendolari e a sfruttare più efficacemente le capacità disponibili. A tale scopo è necessario che i pendolari si spostino sempre più spesso nelle ore di traffico ridotto. Entro il 2020 la crescita annuale della domanda per le ore di traffico ridotto supererà così quella per le ore di punta.

Andamento nel 2017.

Nel traffico a lunga percorrenza, mentre la domanda per le fasce di punta è aumentata nel 2017 dello 0,9 per cento, quella per le ore di traffico ridotto ha subito una diminuzione dello 0,2 per cento. Le FFS non hanno quindi raggiunto il loro obiettivo nel traffico a lunga percorrenza, come era invece accaduto nei due anni precedenti. Ciò dimostra che, sul lungo periodo, saranno ancora necessari grossi sforzi e nuove idee per sfruttare più efficacemente le capacità disponibili di quanto non sia avvenuto sinora. Nel traffico regionale è stato invece raggiunto l'obiettivo prefissato.

Il progetto delle FFS per un maggiore sfruttamento mira a creare nuovi strumenti che consentano un utilizzo superiore e più omogeneo dei posti a sedere, nell'intento di ottimizzare i flussi dei pendolari appartenenti a determinati gruppi, quali privati, aziende e scuole universitarie. Pensando in particolare al gruppo dei privati, nel 2017 le FFS hanno testato per tre mesi l'app Travel Smart (v. riquadro a pagina 71). Anche la collaborazione con le scuole universitarie ha portato buoni frutti nel 2017. Basti pensare alla Scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale (FHNW), che si è dichiarata disponibile a modificare gli orari delle lezioni in collaborazione con le FFS: nel nuovo campus FHNW di Muttenz i corsi inizieranno così un po' più tardi. Per il gruppo delle aziende le FFS hanno invece scelto di offrire un'opportunità di coaching online. Sono molti i viaggiatori disponibili a spostarsi al di fuori degli orari di punta. Per poterlo fare dovrebbero tuttavia trovare un accordo con colleghi e superiori, un compito che spesso non amano affrontare. Il coaching online illustra pertanto come coinvolgere l'ambiente professionale nella trasformazione delle abitudini di mobilità personali. Nel quadro dell'iniziativa Work Smart, le FFS si impegnano infine a incentivare forme di lavoro flessibile. Alla carta pubblicata nel 2015 hanno ormai aderito 144 aziende, istituzioni e autorità – 51 in più rispetto all'anno precedente.

Un sondaggio rappresentativo condotto nel 2017 tra le collaboratrici e i collaboratori FFS ha evidenziato che nel frattempo all'interno delle FFS si sono ampiamente diffuse forme di lavoro mobile-flessibile. Alla domanda se lavorassero talvolta da casa, in viaggio o da un'altra sede, il 75 per cento dei collaboratori ha risposto sì. Nel 2015 questo dato non superava il 47 per cento. Le differenze tra le singole categorie professionali sono molto marcate, anche in relazione alla funzione svolta: mentre l'89 per cento del personale d'ufficio lavora in modo mobile e flessibile, nel servizio circolazione treni la percentuale scende al 15 per cento. Incoraggiato da una maggiore libertà nella definizione dell'orario, il 33 per cento del personale d'ufficio evita espressamente di spostarsi nelle fasce di punta, dichiarando di riuscire a utilizzare fasce orarie alternative in media undici giorni al mese.

Il pendolarismo «smart» viene premiato.

«Complimenti. Il 75 per cento dei suoi spostamenti è avvenuto al di fuori degli orari di punta.» L'app Travel Smart testata per un periodo di tre mesi ha stimolato i viaggiatori a spostarsi al di fuori degli orari di punta, anche grazie a giochi a premi. Oltre la metà dei partecipanti ha valutato positivamente l'informazione sulle proprie abitudini di viaggio. Queste le parole di un utente: «Ottima app. È divertente saperne di più sulle proprie abitudini di viaggio. Inoltre mi spinge a riflettere sui miei orari di lavoro, e mi fornisce anche un valido argomento di discussione da utilizzare con il mio superiore.»

Il 10 per cento degli utenti che hanno provato l'app ha dichiarato di avere incrementato la percentuale degli spostamenti nelle ore di traffico ridotto da quando utilizza l'app. Nel corso del 2018, le funzioni dell'app sperimentale testate dalle FFS e valutate positivamente saranno integrate nell'universo delle applicazioni.

Principi fondamentali del rapporto di sostenibilità.

Profilo del rapporto.

Le FFS pubblicano ogni anno un rapporto di gestione e sostenibilità (ffs.ch/rapporto-di-gestione) in tre lingue. Parallelamente provvedono ad aggiornare i dati principali «Fatti e cifre» sul sito web (reporting.sbb.ch/it/home). Per la prima volta le FFS pubblicano inoltre un rapporto conforme agli standard GRI (ffs.ch/gri) in lingua tedesca che è parte integrante del rapporto annuale. Sulle sue pagine l'azienda rende note le principali prestazioni sul piano economico, sociale ed ecologico nel rispetto delle direttive della Global Reporting Initiative (GRI). La sua redazione viene effettuata «in accordance» con il nuovo standard GRI («Core» Option). A pagina 3 è riportato in forma tabellare l'indice dei contenuti GRI, completo di rimandi alle pagine corrispondenti.

102-49

Il Rapporto di gestione e di sostenibilità 2017 riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2017. Il Rapporto di gestione e di sostenibilità relativo all'anno 2016 è stato pubblicato il 21 marzo 2017. Come lo scorso anno, la struttura del rapporto riflette gli indirizzi strategici e i campi d'azione della strategia di sostenibilità. Né il perimetro, né i metodi di misurazione utilizzati nel report hanno subito modifiche significative rispetto all'anno precedente.

102-45

Il Rapporto di gestione e di sostenibilità 2017 si riferisce alla Casa madre FFS (FFS SA e FFS Cargo, senza affiliate e partecipazioni). Qualora i dati o le informazioni riguardino solo una parte (singola Divisione o FFS SA) dell'azienda o dell'intero Gruppo, ciò è espressamente specificato.

Il rapporto annuale per il 2017 è stato sottoposto a una verifica di sostanzialità della GRI, che conferma la corretta indicazione nell'indice dei contenuti GRI e nel rapporto stesso dei dati generali da GRI 102-40 a GRI 102-49 sul coinvolgimento degli stakeholder e sui contenuti essenziali del rapporto. Per quanto riguarda la qualità e la completezza delle informazioni fornite non si è fatto ricorso ad alcuna «Assurance» esterna. Quando opportuno si è fatto riferimento agli standard significativi per il controlling interno.

Contatto per ulteriori domande:

Christina Meier
Responsabile Sostenibilità
FFS SA
Hilfikerstrasse 1, 3000 Berna 65
christina.meier@sbb.ch

Sommario.

Rapporto finanziario.

Gruppo FFS

- P 74 Rapporto finanziario sulla gestione
- P 84 Conto economico del Gruppo FFS
- P 85 Bilancio del Gruppo FFS
- P 86 Rendiconto finanziario del Gruppo FFS
- P 87 Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS
- P 88 Allegato al conto del Gruppo 2017
- P 115 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo

FFS SA

- P 117 Conto economico FFS SA
- P 118 Bilancio FFS SA
- P 119 Allegato al conto annuale FFS SA
- P 128 Proposta del CdA sull'impiego dell'utile di bilancio
- P 129 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

Rapporto finanziario sulla gestione. Le FFS nel 2017.

Il risultato consolidato delle FFS è aumentato di CHF 18,4 mio, passando a CHF 399,0 mio (2016: CHF 380,6 mio). Ai miglioramenti registrati in Infrastruttura e Viaggiatori si contrappone la riduzione del risultato di Cargo.

Viaggiatori ha realizzato un risultato di CHF 185,8 mio (CHF +46,6 mio rispetto al 2016). I ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 148,0 mio rispetto all'esercizio precedente, in particolare in seguito alle misure tariffarie entrate in vigore a fine 2016 per coprire l'aumento dei prezzi delle tracce, alla prospezione attiva di mercato e alla ripresa del traffico viaggiatori internazionale.

Immobili ha realizzato un risultato prima dei pagamenti compensativi pari a CHF 434,6 mio (CHF +2,0 mio rispetto al 2016). I ricavi locativi di Immobili sono cresciuti di CHF 20,7 mio, in particolare per l'incremento dei fatturati di terzi nelle stazioni. A questo aumento ha concorso in misura determinante il risultato della vendita di oggetti immobiliari (CHF 203,7 mio). Di questo risultato, CHF 150,0 mio sono confluiti come pagamenti compensativi nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 274,6 mio nel risanamento e nella stabilizzazione della Cassa pensioni FFS.

Il risultato di Cargo è stato di CHF -238,7 mio (2016: CHF 1,1 mio). Oltre a un calo dovuto a motivi strutturali e a problemi nel traffico a carri completi, ha gravato sul risultato di FFS Cargo Svizzera una rettifica di valore per CHF 188,7 mio (CHF -244,8 mio). Grazie agli incrementi di volume SBB Cargo International ha conseguito un risultato pari a CHF 8,2 mio.

A differenza degli esercizi precedenti, in cui Infrastruttura presentava sempre un deficit, nel 2017 è avvenuto il finanziamento di tutte le prestazioni per il mantenimento dell'infrastruttura esistente con i fondi della convenzione sulle prestazioni 2017-2020. Grazie agli incrementi della produttività nell'esercizio e nella manutenzione e all'aumento dei prezzi dell'energia si è avuto un risultato positivo di CHF 99,6 mio (2016: CHF -102,8 mio). In seguito a ritardi dei progetti e incrementi della produttività, non tutte le risorse della convenzione sulle prestazioni sono state utilizzate nel rinnovo.

Il free cash flow dopo il finanziamento dei poteri pubblici si è attestato a CHF 396,3 mio (2016: CHF -539,7 mio), tornando a essere per la prima volta positivo dopo il 2012. Tenendo conto del versamento straordinario del datore di lavoro nella Cassa pensioni che era stato effettuato nel 2016, al miglioramento ha inoltre concorso in particolare il finanziamento completo del mantenimento dell'infrastruttura esistente attraverso la convenzione sulle prestazioni 2017-2020.

Per effetto del free cash flow positivo, l'indebitamento netto soggetto a interessi è diminuito da CHF 8,8 mia giungendo a CHF 8,4 mia e questo, insieme al miglioramento dell'EBITDA, ha generato un grado di copertura dei debiti di 5,97 (2016: 7,47*). In questo modo è rispettata l'indicazione della Confederazione di un grado massimo di copertura del debito pari a 6,50.*

* adeguamento anno precedente alla diversa logica di calcolo (valore 2016: 7,26)

Utile atteso e destinazione dell'utile dei singoli settori di attività.

		Immobili		Cargo	Viaggiatori		Infrastruttura		
					Lunga percor.	Traffico regionale	Rete	Energia	
Condizioni quadro per il risultato	Obiettivi strategici del Consiglio federale	Le FFS incrementano il valore d'impresa a lungo termine, realizzano in tutti i settori di attività un risultato in linea con il settore, continuano a migliorare la produttività e soddisfano le esigenze in materia di qualità							
	Prescrizioni normative specifiche alle FFS	Nessuna	Nessuna	Disposizioni concessione per il TLP (discussione con sorvegliante dei prezzi su utile adeguato)	Pareggio		Regolato dal prezzo amministrativo della corrente di trazione		
	Disposizioni FFS	Risultato in linea con il settore	Risultato in linea con il settore	Risultato in linea con il settore	Pareggio e rispetto delle prescr. di legge, oltre a grado di copertura dei costi nel traffico regionale e produttività Infra		Capacità di rifinanziamento		
Rappresentazione del risultato in bilancio		Norme in materia di diritto della società anonima relative alla costituzione di riserve				Formazione delle riserve di diritto speciale come da LTV	Formazione delle riserve di diritto speciale come da Lferr	Norme di diritto della società anonima relative alla costituzione di riserve	
Impiego dell'utile		L'utile resta nel sistema							
tecnico-finanziario	imprenditoriale	Rimborso prestiti risanamento/ stabilizzazione CP, finanziamento dell'infrastruttura e reinvestimenti efficaci per i clienti	Reinvestimenti efficaci per i clienti			Copertura di perdite future, ad es. in seguito a minori indennizzi	Copertura di perdite future, ad es. per minori risorse dalla convenzione sulle prestazioni	Reinvestimenti in impianti energetici	

Per i settori di attività delle FFS vi sono diverse aspettative di guadagni. Da una parte, queste aspettative derivano dagli obiettivi strategici del Consiglio federale e dalle disposizioni normative, dall'altra anche le FFS su questa base definiscono determinati obiettivi di risultato e di produttività per i singoli settori d'attività.

I risultati vengono iscritti nell'utile portato a nuovo o trasferiti a riserve. L'attribuzione si basa sulle norme del diritto della società anonima ai sensi dell'articolo 671 del Codice delle obbligazioni o sulle norme di diritto speciale ai sensi della legge federale sul trasporto dei viaggiatori LTV (Traffico regionale) o della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere Lferr (Infrastruttura). Sostanzialmente tutti gli utili restano nel sistema ferroviario.

Con l'attività locativa esterna Immobili genera utili in linea con il mercato, attualmente impiegati in gran parte per il finanziamento dell'infrastruttura e il rimborso di crediti (accesi per il risanamento e la stabilizzazione della Cassa pensioni). Anche il risultato dalla vendita di immobili viene destinato a questo scopo.

Il traffico merci deve conseguire risultati in linea con quelli del settore.

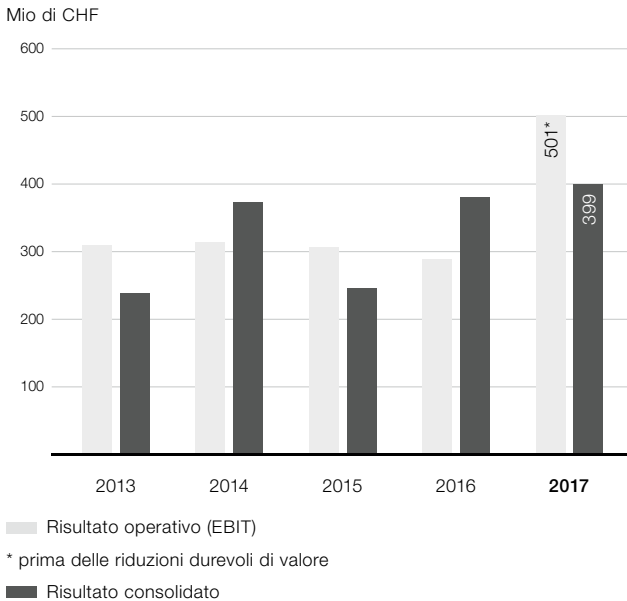
Nel traffico a lunga percorrenza ci sono divergenze tra il sorvegliante dei prezzi e il proprietario sull'utile atteso. In questo caso gli utili sono necessari per finanziare investimenti a vantaggio della clientela (in particolare nuove flotte e sistemi di vendita).

Nel Traffico regionale si mira a realizzare un risultato in pareggio con un aumento del grado di copertura dei costi. Gli utili vengono destinati alla riserva di diritto speciale LTV e servono per coprire perdite future.

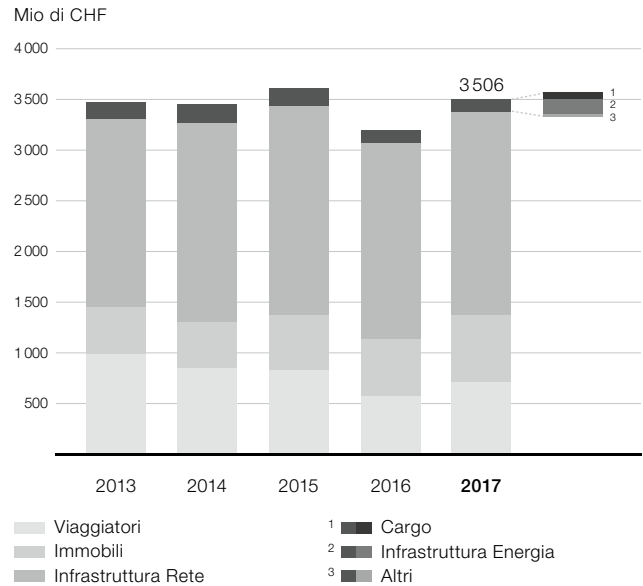
In Infrastruttura Rete, come nel Traffico regionale, si mira a un risultato in pareggio e all'ottimizzazione dei costi sostenuti. Gli utili, in questo caso, sono destinati alla riserva di diritto speciale Lferr e servono per coprire perdite future. Per garantire una qualità e una sicurezza costanti della strada ferrata, negli anni dal 2013 al 2016 Infrastruttura Rete ha fornito maggiori prestazioni di mantenimento, che hanno generato un risultato negativo e sono gravate sulle riserve previste dalla Lferr.

I risultati di Infrastruttura Energia sono determinati in misura sostanziale dal prezzo amministrativo della corrente di trazione. Gli utili vengono reinvestiti in impianti sostenibili per la fornitura di energia.

Risultato consolidato 2013-2017.



Investimenti 2013-2017.



Con CHF 399,0 mio il risultato consolidato è aumentato leggermente rispetto al 2016 (CHF 380,6 mio).

Il ricavo d'esercizio è aumentato di CHF 454,1 mio, passando così a CHF 9441,8 mio (+5,1 percento). La crescita è sostanzialmente dovuta ai ricavi del traffico viaggiatori (CHF +150,5 mio), ai ricavi locativi (CHF +28,5 mio) e alle prestazioni dei poteri pubblici (CHF +199,5 mio), aumentate in particolare in seguito alla convenzione sulle prestazioni 2017-2020, che prevede nuovamente il finanziamento di tutte le prestazioni non coperte per il mantenimento dell'infrastruttura esistente.

I costi d'esercizio (CHF 8940,5 mio) sono aumentati di CHF 241,0 mio rispetto al 2016 (+2,8 percento), principalmente in seguito all'incremento degli ammortamenti (CHF +95,6 mio) e dei costi del personale (CHF +45,0 mio).

Ne è derivato rispetto all'esercizio precedente un aumento del risultato operativo, ora pari a CHF 501,2 mio (CHF +213,0 mio) prima della rettifica di valore.

In seguito a un calo dovuto a motivi strutturali e a problemi nel traffico a carri completi, abbiamo dovuto registrare una rettifica di valore di CHF 188,7 mio per FFS Cargo Svizzera, che ha determinato un risultato operativo di CHF 312,6 mio.

Con CHF -103,6 mio il risultato finanziario segna un miglioramento rispetto all'esercizio precedente (CHF +16,3 mio), dovuto in particolare ai minori interessi.

Il risultato sulla vendita di immobili, pari a CHF 207,3 mio, è diminuito di CHF 17,6 mio rispetto al 2016.

Il volume d'investimento, pari a CHF 3505,8 mio, è aumentato di CHF 309,9 mio rispetto all'esercizio precedente.

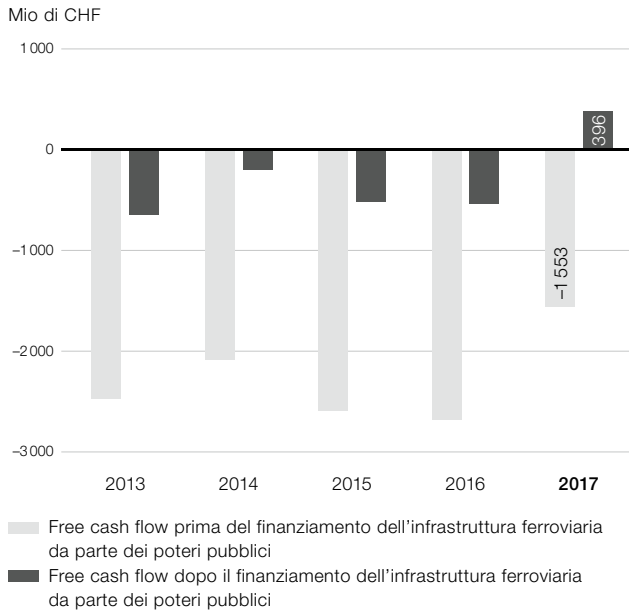
Per migliorare l'offerta e il comfort di viaggio la divisione Viaggiatori ha investito CHF 722,8 mio (2016: CHF 578,2 mio). Oltre all'acquisto di nuovi treni (es. treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza ed elettrotreni FLIRT) è stato modernizzato anche il materiale rotabile (es. carrozze a due piani S-Bahn Zurigo). Gli investimenti nel traffico viaggiatori si suddividono in traffico a lunga percorrenza (CHF 246,3 mio; 2016: CHF 195,3 mio), traffico regionale ordinato (CHF 337,4 mio; 2016: CHF 268,2 mio) e centri di manutenzione e sistemi di vendita (CHF 139,1 mio; 2016: CHF 114,7 mio).

Gli investimenti di Immobili nell'ammodernamento e nell'ampliamento degli edifici delle stazioni e nello sviluppo di aree centrali vicine alle stazioni sono stati pari a CHF 652,3 mio, quindi maggiori rispetto all'esercizio precedente (2016: CHF 558,2 mio, es. Europaallee di Zurigo).

Nel complesso le FFS hanno investito CHF 2008,4 mio (2016: CHF 1938,0 mio) nel mantenimento e nell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, nel miglioramento della stabilità dell'orario e nell'ampliamento dell'offerta ferroviaria.

L'unità Energia ha investito CHF 77,2 mio (2016: CHF 83,5 mio) nell'ampliamento e nel mantenimento di impianti per la produzione e il trasporto di energia.

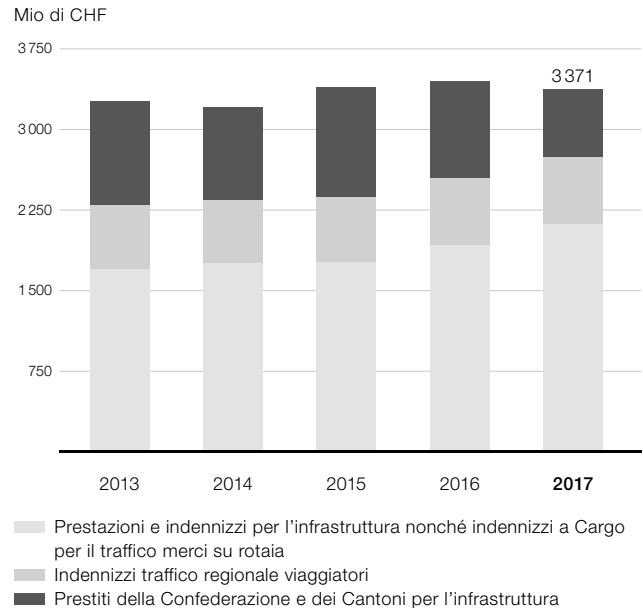
Free cash flow prima e dopo il finanziamento dei poteri pubblici 2013-2017.



Il free cash flow dopo il finanziamento dei poteri pubblici si è attestato a CHF 396,3 mio, tornando a essere per la prima volta positivo dopo il 2012 (2016: CHF -539,7 mio). Tenendo conto del versamento straordinario del datore di lavoro nella Cassa pensioni effettuato nel 2016 e pari a CHF 690,0 mio, al miglioramento ha inoltre concorso in particolare il finanziamento completo del mantenimento dell'infrastruttura esistente attraverso la convenzione sulle prestazioni 2017-2020. Tuttavia, senza i ritardi nell'acquisto dei treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza, il free cash flow sarebbe stato negativo anche nel 2017.

Nel 2017 le FFS hanno ricevuto dai poteri pubblici CHF 1949,6 mio per gli investimenti di sostituzione e di ampliamento (2016: CHF 2142,0 mio). La diminuzione rispetto all'esercizio precedente è dovuta soprattutto ai minori contributi per gli investimenti sostitutivi.

Prestazioni dei poteri pubblici 2013-2017.

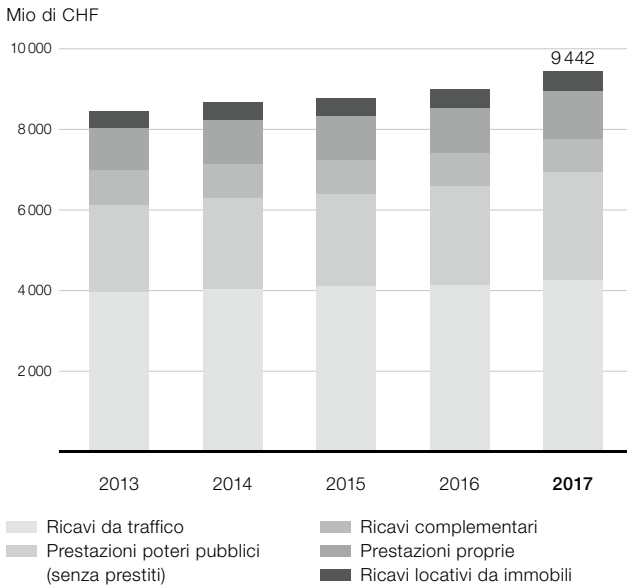


Le prestazioni dei poteri pubblici per l'infrastruttura comprendono i costi per la messa a disposizione e l'esercizio della rete ferroviaria non coperti dai prezzi delle tracce fissati per legge nonch  il contributo per il mantenimento della rete in misura corrispondente agli ammortamenti iscritti (CHF 2117,9 mio, CHF +191,0 rispetto al 2016), incluso l'indennizzo a FFS Cargo Svizzera per il traffico merci su rotaia (CHF 13,2 mio, CHF -2,9 mio rispetto al 2016).

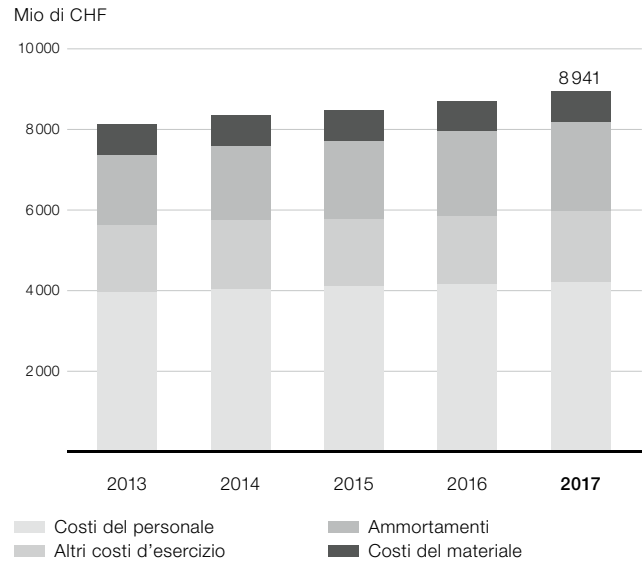
Gli indennizzi per il traffico regionale viaggiatori corrispondono ai costi dell'offerta richiesta dai poteri pubblici che non sono coperti dai viaggiatori (CHF 622,3 mio, CHF -2,1 mio rispetto al 2016).

Il fondo infrastrutturale e il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) hanno messo a disposizione prestiti per CHF 630,5 mio, principalmente per la galleria dell'Eppenberg, per l'ampliamento della linea Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse e per la costruzione del corridoio di 4 metri, in particolare la costruzione della nuova galleria a doppio binario del B zberg (2016: CHF 900,1 mio, esclusa la presa in consegna della galleria di base del San Gottardo dalla AlpTransit San Gottardo SA, che non ha avuto impatto sulla liquidit ).

Ricavo d'esercizio 2013-2017.



Costi d'esercizio 2013-2017.



Il ricavo d'esercizio, pari a CHF 9441,8 mio, è aumentato del 5,1 per cento rispetto al 2016.

I ricavi da traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 150,5 mio (+4,8 per cento) rispetto all'esercizio precedente, in particolare in seguito alle misure tariffarie entrate in vigore a fine 2016 per coprire l'aumento dei prezzi delle tracce, alla prospezione attiva di mercato e alla ripresa del traffico viaggiatori internazionale. I ricavi da traffico merci sono scesi dell'1,5 per cento (CHF -12,6 mio). In particolare FFS Cargo Svizzera ha registrato un calo, mentre i ricavi di SBB Cargo International sono nuovamente positivi.

Con CHF 826,8 mio i ricavi complementari si sono mantenuti allo stesso livello del 2016 (+0,8 per cento).

Le prestazioni dei poteri pubblici comprendono gli elementi con impatto sul conto economico per l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente e gli indennizzi per il traffico regionale e quello merci (CHF 2665,8 mio). L'aumento di CHF 199,6 mio (+8,1 per cento) rispetto al 2016 è dovuto soprattutto alla convenzione sulle prestazioni 2017-2020, che prevede nuovamente il finanziamento di tutte le prestazioni non coperte dell'infrastruttura.

Le prestazioni proprie (CHF 1183,1 mio) mostrano la parte dei beni creati in proprio. L'aumento di CHF 85,6 mio (+7,8 per cento) rispetto al 2016 riflette il maggior volume degli investimenti.

L'incremento dei ricavi locativi di CHF 28,5 mio (+6,2 per cento) deriva dalla messa in servizio di nuove superfici (in particolare l'area di cantiere H dell'Europaallee di Zurigo e nuove messe in esercizio nelle stazioni).

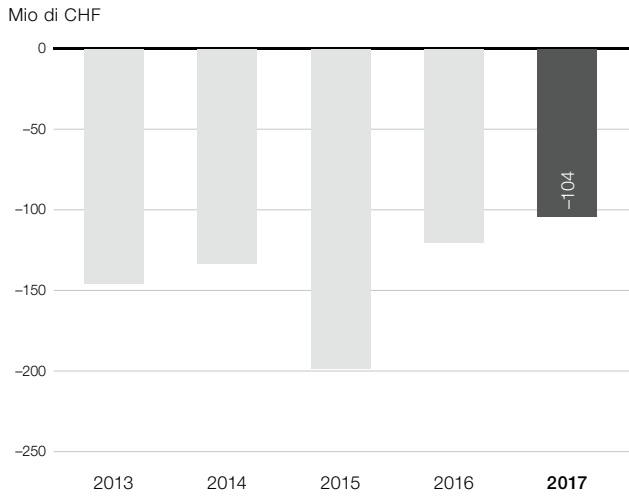
I costi d'esercizio sono stati pari a CHF 8940,5 mio (2016: CHF 8699,5 mio).

I costi d'esercizio prima degli ammortamenti sono aumentati di CHF 145,6 mio rispetto al 2016, passando a CHF 6714,7 mio. Oltre all'aumento dei costi del personale (CHF +45,0 mio), in particolare per il maggior bisogno di personale di imprese terze per progetti di digitalizzazione e per il mantenimento dell'infrastruttura esistente, sono cresciuti anche gli altri costi d'esercizio (CHF +74,0 mio), soprattutto per maggiori spese per i veicoli dovute al noleggio degli stessi per il traffico viaggiatori e il traffico internazionale di merci.

In particolare la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo a metà 2016 e nuovi treni hanno comportato un aumento degli ammortamenti, passati a CHF 2225,9 mio (2016: CHF 2130,3 mio).

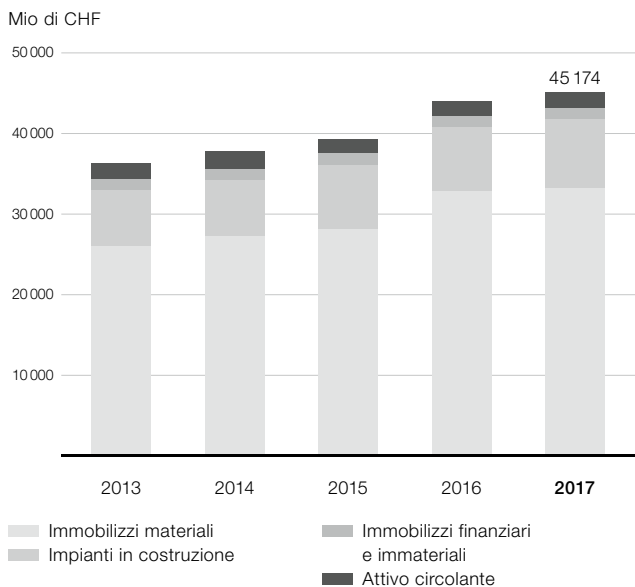
Non è iscritta tra i costi d'esercizio la rettifica di valore di CHF 188,7 mio per FFS Cargo Svizzera.

Risultato finanziario 2013-2017.

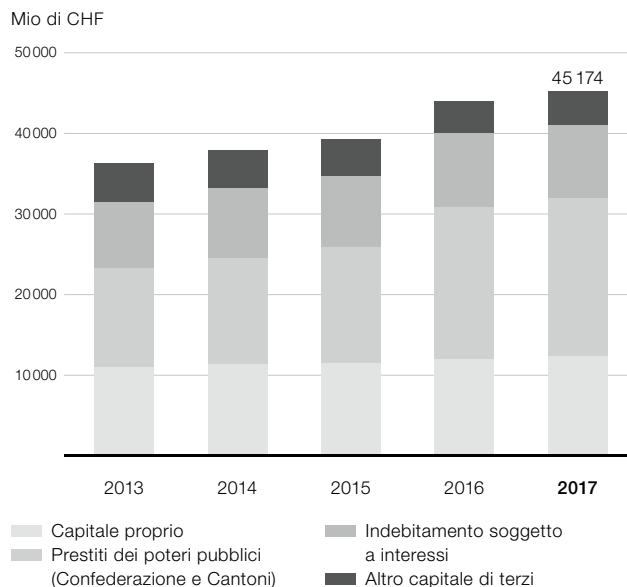


Il risultato finanziario, pari a CHF -103,6 mio (comprende tra l'altro interessi passivi, ricavi da partecipazioni ed effetti valutari), è lievemente migliorato rispetto all'esercizio precedente (CHF +16,2 mio).

Struttura di bilancio Attivi 2013-2017.



Struttura di bilancio Passivi 2013-2017.



Nel 2017 gli immobilizzi materiali e gli impianti in costruzione sono aumentati passando da CHF 40 865,9 mio a CHF 41 838,7 mio. L'incremento è riconducibile in particolare all'avanzamento dei lavori in diversi progetti di infrastruttura (soprattutto la galleria dell'Eppenber e l'ampliamento della linea Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) e vari progetti immobiliari (tra cui l'Europaallee di Zurigo). Un effetto contrario ha avuto invece la rettifica di valore per FFS Cargo Svizzera.

Con CHF 1372,5 mio gli immobilizzi finanziari e immateriali si sono mantenuti al livello dell'esercizio precedente (CHF -7,1 mio).

L'aumento dell'attivo circolante rispetto all'esercizio precedente (CHF +168,9 mio) è attribuibile all'incremento della voce Liquidità.

I prestiti concessi dai poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono aumentati passando da CHF 18 932,5 mio a CHF 19 563,0 mio, in particolare per i grandi progetti ordinati dai Cantoni (tra cui la galleria dell'Eppenber, l'ampliamento della linea Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse e la realizzazione del corridoio di 4 metri).

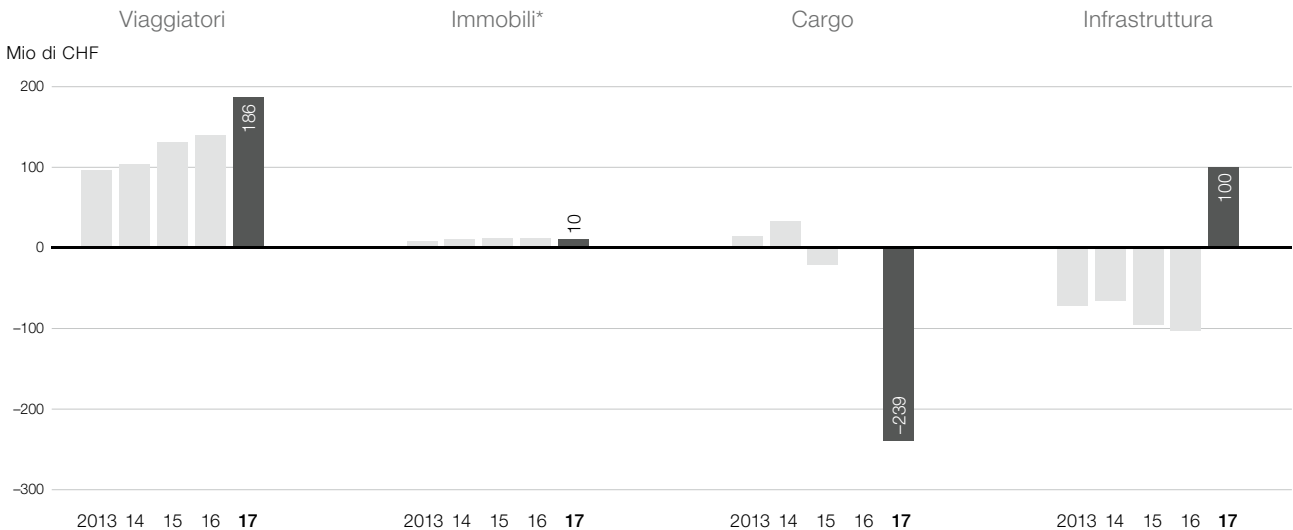
Per effetto del free cash flow positivo, l'indebitamento netto soggetto a interessi (debiti finanziari soggetti a interessi detratta la liquidità) è diminuito di CHF 389,9 mio rispetto al 2016, giungendo a CHF 8405,6.

Il grado di copertura dei debiti (indebitamento netto soggetto a interessi diviso per l'EBITDA, rettificato tenendo conto degli indennizzi per gli ammortamenti di Infrastruttura) è migliorato passando da 7,47* nel 2016 a 5,97 nel 2017 e scendendo per la prima volta sotto il valore target di 6,50 previsto dalla Confederazione. Oltre al minor indebitamento netto soggetto a interessi, questo miglioramento è dovuto all'incremento dell'EBITDA.

Il restante capitale di terzi (in particolare fatture di fornitori, ratei e risconti passivi e accantonamenti) è aumentato di CHF 274,0 mio e si è attestato a CHF 4176,9 mio. All'aumento ha concorso in misura determinante la maggiore consistenza delle fatture dei fornitori a fine anno, dovuta in particolare all'incremento dell'attività di investimento a fine anno.

* adeguamento anno precedente alla diversa logica di calcolo (valore 2016: 7,26)

Risultati dei segmenti 2013-2017.



* dopo i pagamenti compensativi

Viaggiatori.

Il risultato è stato di CHF 185,8 mio (CHF +46,6 mio rispetto al 2016). I ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 148,0 mio attestandosi a CHF 3367,5 mio. Questo risultato è riconducibile principalmente alle misure tariffarie entrate in vigore a fine 2016, all'approccio attivo di promozione sul mercato e ai miglioramenti ottenuti nel traffico internazionale dei viaggiatori. Le misure tariffarie sono servite a coprire gli aumenti dei prezzi delle tracce deliberati. Si è così ottenuto un risultato operativo di CHF 228,8 mio (2016: CHF 192,8 mio).

Il risultato del traffico regionale è a destinazione vincolata e, conformemente alle prescrizioni di legge, viene attribuito alla riserva prevista dalla legge federale sul trasporto dei viaggiatori.

Immobili.

Con CHF 434,6 mio, il risultato prima dei pagamenti compensativi di Immobili si è mantenuto al livello del 2016 (CHF 432,6 mio). Grazie alla messa in servizio di oggetti d'investimento (in particolare l'area di cantiere H dell'Europaallee) e alle messe in esercizio nelle stazioni (tra cui Zurigo Oerlikon e Bellinzona), il risultato operativo è di nuovo salito (CHF +18,2 mio rispetto al 2016). Il risultato sulla vendita di oggetti immobiliari è lievemente diminuito rispetto al 2016 (CHF -17,4 mio). Nel complesso, CHF 150,0 mio sono confluiti come pagamenti compensativi nel finanziamento dell'infrastruttura e CHF 274,6 mio nel risanamento e nella stabilizzazione della Cassa pensioni, portando a un risultato di CHF 10,0 mio dopo i pagamenti compensativi.

Cargo.

Il risultato di Cargo è stato di CHF -238,7 mio (2016: CHF 1,1 mio). In seguito a un calo dovuto a motivi strutturali, in particolare nel traffico a carri completi, e a problemi nell'introduzione del progetto «Traffico a carri completi 2017», il risultato operativo (prima della rettifica di valore) di FFS Cargo Svizzera è retrocesso di CHF 56,4 mio a CHF -58,8 mio. A causa della contrazione e dell'andamento previsto, il risultato è stato gravato anche da una rettifica di valore per CHF 188,7 mio (CHF -244,8 mio). SBB Cargo International ha conseguito un risultato di CHF 8,2 mio (2016: CHF 3,5 mio).

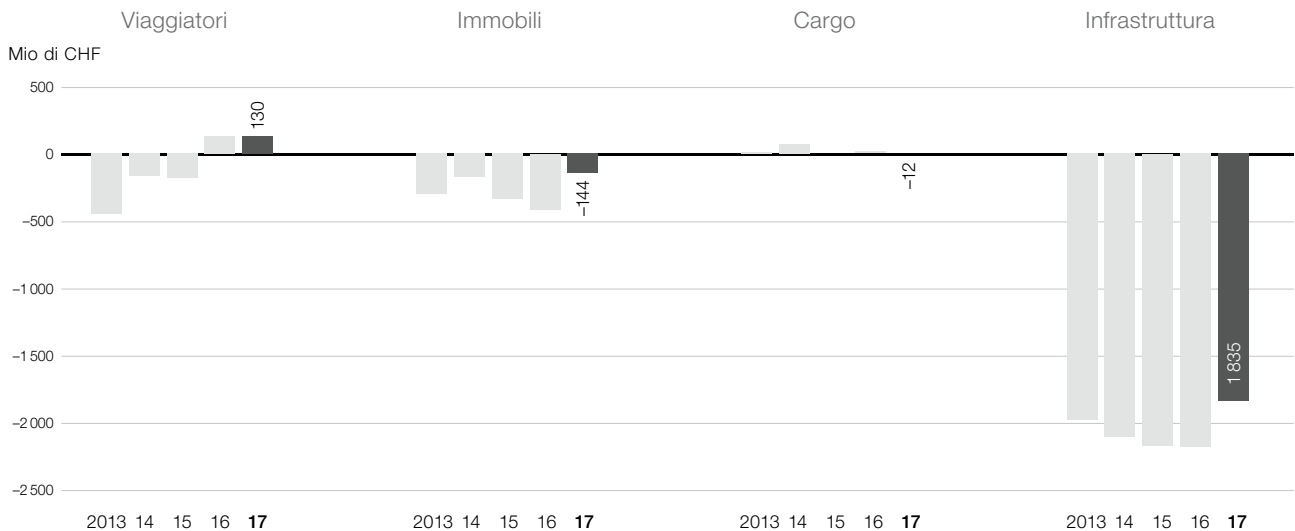
Infrastruttura.

Infrastruttura ha realizzato un risultato di CHF 99,6 mio (2016: CHF -102,8 mio).

A differenza degli esercizi precedenti, con la convenzione sulle prestazioni 2017-2020 sono state finanziate tutte le prestazioni non coperte per il mantenimento dell'infrastruttura esistente. Incrementando la produttività nella manutenzione, Infrastruttura Rete ha realizzato un risultato positivo di CHF 53,2 mio (2016: CHF -123,4 mio). Il contributo di Infrastruttura Rete al risultato è a destinazione vincolata e viene attribuito alla riserva Lferr, conformemente alle prescrizioni di legge.

Nel 2017 Infrastruttura Energia ha tra l'altro beneficiato di prezzi dell'energia elettrica leggermente più alti conseguendo un risultato di CHF 46,3 mio (2016: CHF 20,6 mio). Il contributo di Energia al risultato, con effetto sulla liquidità, è destinato a reinvestimenti in impianti per la fornitura di energia.

Free cash flow Segmenti 2013-2017.
(Prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici e dopo i pagamenti compensativi)



Viaggiatori.

Nell'anno in esame il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici è stato pari a CHF 130,2 mio, praticamente al livello dell'esercizio precedente (2016: CHF 129,1 mio).

Immobili.

Nell'anno in esame il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici è stato pari a CHF -143,8 mio (2016: CHF -415,5 mio). Come nell'esercizio precedente, gli investimenti in stazioni a misura di cliente e oggetti d'investimento selezionati per aumentare la capacità di rendimento sono stati finanziati con le attività immobiliari. Il miglioramento rispetto all'esercizio precedente è riconducibile sostanzialmente ai maggiori afflussi dalla vendita di oggetti immobiliari. Il free cash flow negativo è dovuto al pagamento compensativo per il finanziamento infrastrutturale nonché al risanamento e alla stabilizzazione della Cassa pensioni (in totale CHF 424,6 mio).

Cargo.

Il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici è diminuito di CHF 28,9 mio rispetto al 2016 e si è attestato a CHF -12,1 mio. La diminuzione è dovuta al flusso finanziario dell'attività operativa risultante da un minor risultato del periodo.

Infrastruttura.

Nell'anno in esame il free cash flow prima del finanziamento da parte dei poteri pubblici e dopo i pagamenti compensativi è stato pari a CHF -1835,5 mio (2016: CHF -2180,9 mio). La voce principale nel free cash flow è in particolare quella relativa agli investimenti richiesti dalla Confederazione e dai Cantoni per il rinnovo e l'ampliamento dell'infrastruttura (CHF -1989,8 mio, in particolare per la galleria dell'Eppenbergl). Il miglioramento di CHF 345,4 mio rispetto al 2016 è riconducibile in particolare all'incremento del risultato del periodo.

Prospettive.

Nei prossimi anni le FFS potenzieranno ulteriormente l'infrastruttura già forte a vantaggio della clientela. Oltre a concentrarsi sulle infrastrutture fisiche, si investirà anche nella digitalizzazione. Saranno potenziati i servizi per la clientela e dovrebbe migliorare il rapporto prezzo/prestazione sia per i clienti, sia per i committenti. Oltre all'asse nord-sud, i lavori di potenziamento riguarderanno anche l'asse est-ovest, in particolare l'Arco lemanico e gli agglomerati urbani di Zurigo e Berna. La galleria dell'Eppenbergraben contribuirà a risolvere un importante nodo critico. Dal dicembre 2018 i nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza saranno integrati nell'orario.

Per finanziare questi investimenti è di fondamentale importanza garantire i risultati operativi. Con il programma RailFit20/30 non solo si sgrava il conto economico ma si ottiene una maggiore efficienza negli investimenti. In questo modo si creano le basi per l'aumento della produttività dei fondi pubblici impiegati. Nel breve termine le FFS dovranno tuttavia ricorrere ad ulteriori risorse, poiché in singoli anni d'esercizio non sarà possibile finanziare i pagamenti per i treni bipiano e gli elettrotreni Giruno per il traffico a lunga percorrenza facendo esclusivamente ricorso all'attività operativa. Le FFS controllano l'indebitamento attraverso il grado di copertura dei debiti assicurando in futuro il rispetto dell'indicazione della Confederazione.

Dopo un anno difficile, nel 2018 l'attività di FFS Cargo dovrebbe tornare alla stabilità. È stato avviato, inoltre, un programma di risanamento e rilancio, oltre al programma di efficienza RailFit20/30 esteso a tutto il Gruppo. Per rafforzare ulteriormente la propria posizione FFS Cargo Svizzera auspica una partnership con altri operatori del mercato, come avviene già con successo con SBB Cargo International.

Immobili porterà avanti la strategia di crescita, esaminando ulteriori investimenti in impianti a garanzia di proventi futuri e riducendo i rischi nei singoli mercati. Grazie ai risultati ottenuti Immobili porterà anche in futuro un contributo sostanziale al finanziamento del sistema ferroviario.

Una solida situazione finanziaria costituisce per le FFS la base per assicurare anche in futuro un'offerta interessante.

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2017	2016
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	4 279,5	4 145,9
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 665,8	2 466,3
Ricavi locativi immobili	3	486,5	458,0
Ricavi complementari	4	826,8	819,9
Prestazioni proprie	5	1 183,1	1 097,5
Totale Ricavo d'esercizio		9 441,8	8 987,7
Costi d'esercizio			
Costi del materiale	6	-747,1	-720,5
Costi del personale	7	-4 213,1	-4 168,1
Altri costi d'esercizio	8	-1 754,5	-1 680,5
Ammortamenti immobilizzi materiali	9, 19	-2 065,5	-1 984,0
Ammortamenti immobilizzi immateriali	9, 20	-160,4	-146,3
Totale Costi d'esercizio		-8 940,5	-8 699,5
Risultato operativo/EBIT prima delle riduzioni durevoli di valore		501,2	288,2
Riduzioni durevoli di valore	0.3	-188,7	0,0
Risultato operativo/EBIT		312,6	288,2
Risultato finanziario	10	-103,6	-119,9
Risultato ordinario		208,9	168,3
Risultato dalla vendita di immobili	11	207,3	224,9
Utile ante imposte		416,2	393,2
Imposte sull'utile	12	-11,2	-10,1
Interessenze azionisti minoritari	13	-6,1	-2,5
Utile del Gruppo		399,0	380,6

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

Bilancio del Gruppo FFS.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Attivo circolante			
Liquidità	14	615,5	403,0
Crediti per forniture e prestazioni	15	598,3	657,3
Altri crediti	16	122,6	116,4
Scorte e lavori in corso	17	317,2	324,8
Ratei e risconti attivi		309,0	292,2
Totale Attivo circolante		1 962,7	1 793,8
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	18	403,3	386,3
Immobilizzi materiali	19	33 234,3	32 827,0
Immobilizzi materiali in costruzione	19	8 604,4	8 038,9
Immobilizzi immateriali	20	969,2	993,3
Totale Attivo fisso		43 211,2	42 245,5
Totale Attivi		45 173,8	44 039,3

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

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve scadenza	21	871,0	1 144,7
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	22	0,8	5,6
Debiti per forniture e prestazioni	23	848,1	708,2
Altri debiti a breve termine	24	158,8	139,8
Ratei e risconti passivi	25	1 469,1	1 317,4
Accantonamenti a breve termine	26	288,0	305,7
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 635,8	3 621,6
Debiti finanziari a lunga scadenza	21	8 150,5	8 053,8
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	22	19 562,2	18 926,8
Altri debiti a lungo termine	24	901,4	940,1
Accantonamenti a lungo termine	26	511,5	491,7
Totale Capitale di terzi a lungo termine		29 125,7	28 412,4
Totale Capitale di terzi		32 761,4	32 034,0
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 069,1	2 069,1
Riserve da utili		845,4	462,7
Utile del Gruppo		399,0	380,6
Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari		12 313,4	11 912,5
Interessenze azionisti minoritari	13	98,9	92,8
Totale Capitale proprio		12 412,4	12 005,3
Totale Passivi		45 173,8	44 039,3

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	2017	2016
Utile del Gruppo		399,0	380,6
Ammortamenti dell'attivo fisso		2 224,6	2 127,7
Perdite per riduzioni durevoli di valore		189,9	2,6
Aumento/diminuzione di accantonamenti		1,6	-718,1
Altri ricavi senza incidenza sul fondo		-45,9	-91,2
Utile da vendita di attivo fisso		-207,4	-238,0
Quota parte delle perdite derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		0,5	0,7
Risultato interessenze azionisti minoritari		6,1	2,5
Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità	27	366,2	-47,5
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		2 934,6	1 419,4
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		-1 319,1	-1 241,3
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		1 615,5	178,1
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi materiali e impianti in costruzione		-3 326,0	-3 019,4
Incassi per disinvestimenti d'immobilizzi materiali		382,0	184,8
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi finanziari		-47,8	0,0
Incassi per disinvestimenti d'immobilizzi finanziari		2,8	151,4
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi immateriali		-179,8	-176,5
Flusso finanziario dell'attività d'investimento		-3 168,8	-2 859,7
Finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria con risorse a fondo perso della Confederazione		1 319,1	1 241,3
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		630,5	900,7
Rimborso/accensione di debiti finanziari a breve scadenza		-743,7	334,4
Accensione di debiti finanziari a lunga scadenza		560,2	68,5
Dividendi pagati ad azionisti minoritari		-0,3	-0,4
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento		1 765,8	2 544,5
Totale Flusso finanziario		212,5	-137,2
Liquidità al 1° gennaio		403,0	540,2
Liquidità al 31 dicembre		615,5	403,0
Variazione liquidità		212,5	-137,2

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

Free cash flow.

Mio di CHF	2017	2016
Flusso finanziario proveniente dall'attività operativa (cash flow operativo)	1 615,5	178,1
Flusso finanziario proveniente dall'attività d'investimento	-3 168,8	-2 859,7
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-1 553,3	-2 681,6
Flusso finanziario proveniente dal finanziamento d'investimenti per l'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	1 949,6	2 142,0
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	396,3	-539,7
Flusso finanziario proveniente da finanziamenti per investimenti commerciali	-183,8	402,5
Totale Flusso finanziario	212,5	-137,2

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
Capitale proprio al 1. 1. 2016	9 000,0	2 069,1	471,4	-8,4	11 532,1	90,8	11 622,8
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Utile del Gruppo	0,0	0,0	380,6	0,0	380,6	2,5	383,2
Differenze di conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
Capitale proprio al 31. 12. 2016	9 000,0	2 069,1	852,0	-8,6	11 912,5	92,8	12 005,3
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Utile del Gruppo	0,0	0,0	399,0	0,0	399,0	6,1	405,1
Differenze di conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0	0,4	2,4
Capitale proprio al 31. 12. 2017	9 000,0	2 069,1	1 250,9	-6,6	12 313,4	98,9	12 412,4

Il capitale azionario è suddiviso in 180 mio di azioni nominative del valore nominale di CHF 50 cadauna ed è completamente liberato. La Confederazione è azionista unico. Al 31 dicembre 2017 le riserve legali e statutarie non distribuibili erano pari a CHF 2143,3 mio (2016: CHF 2245,4 mio).

Allegato al conto del Gruppo 2017.

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 delle «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 Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG (chiusura di bilancio: 30 settembre), l'anno di esercizio corrisponde all'anno civile per tutte le unità consolidate.

Perimetro 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.

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 nel perimetro di consolidamento. Queste operazioni vengono iscritte a bilancio come financial lease.

L'elenco delle partecipazioni a pagina 114 riporta le società che fanno parte del perimetro 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 i costi 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 dei diritti di voto ed esercita il controllo sulla politica finanziaria e aziendale, si applica il metodo del consolidamento integrale. Gli attivi e i passivi, i costi 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. La FFS SA detiene un diritto di voto superiore al 50 per cento nella AlpTransit San Gottardo SA, nella öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG e nella Lémanis SA. Queste società non vengono consolidate integralmente, ma inserite nel bilancio in base al metodo della messa in equivalenza, dal momento che a causa di accordi e delle disposizioni presenti nello statuto viene a mancare il criterio dell'influsso dominante unico.

Se una partecipazione si configura come impresa in controllo comune (una vera joint venture), viene applicato il metodo del consolidamento proporzionale, sempre che la società sia operante nell'attività di base delle FFS. Qui i soci hanno un'influenza assolutamente paritaria e un controllo equivalente sulla società. Attivi e passivi nonché costi e ricavi vengono rilevati in proporzione alle quote.

Le società associate con un diritto di voto compreso fra il 20 e il 50 per cento vengono inserite nel conto del Gruppo in base al metodo della messa in equivalenza. Il rilevamento avviene in proporzione alla quota di capitale proprio alla chiusura del bilancio. L'adeguamento di valutazione è iscritto nel risultato finanziario.

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 delle divise estere.

I conti annuali in valuta estera delle società incluse nel perimetro di consolidamento vengono convertiti in base al metodo del corso del giorno di chiusura. Gli attivi e il capitale di terzi sono convertiti al cambio in vigore nel giorno di chiusura del bilancio. Il capitale proprio è valutato al cambio storico, mentre i ricavi, i costi 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 2017	Corso medio 2016	Corso del giorno di chiusura 31.12.2017	Corso del giorno di chiusura 31.12.2016
EUR	1,11	1,09	1,17	1,07

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. Il denaro contante presente negli sportelli Bancomat gestiti dalle FFS è iscritto alla voce «Conti di giro» tra le Liquidità.

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.

Gli **immobilizzi finanziari** comprendono titoli detenuti a lungo termine e partecipazioni non consolidate con un diritto di voto fino al 20 per cento 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 gli immobilizzi finanziari. 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.

L'iscrizione all'attivo degli **immobilizzi materiali** si basa sui costi di acquisizione o di produzione. Nella valutazione successiva vengono detratti gli ammortamenti accumulati e le riduzioni di valore necessari per la gestione aziendale. 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:

	Durata di utilizzo in anni
Veicoli	
– Veicoli ferroviari	20-33
– Veicoli stradali e altri	5-20
Sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	
– Sottostruttura	50
– Armamento	25
– Tecnica ferroviaria	20-25
– Linee di trasporto	33
Altri immobilizzi materiali	
– Impianti di urbanizzazione, approvvigionamento e smaltimento	15-25
– Condotte in pressione, captazione delle acque/dissabbiatori	40-50
– Altre costruzioni di tecnica idrica	80
– Attrezzi, mobili, apparecchi	5-10
– EED (hardware)	4-8
– Telecom	4-20
– Impianti tecnici, elettrotecnici e meccanici	25-33
Edifici	
– Edifici residenziali, 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'immobilizzo al tasso medio del capitale di terzi soggetto a interessi.

Gli immobilizzi in leasing che, da un punto di vista economico, corrispondono a operazioni di acquisto (financial lease), sono iscritti all'attivo nel patrimonio immobilizzi materiali e ammortizzati 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. Le perdite vengono addebitate direttamente al risultato del Gruppo.

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

Gli **immobilizzi materiali in costruzione** comprendono i costi di progetto attivabili accumulati relativi agli immobilizzi materiali. I costi di progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Gli **immobilizzi 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. Gli immobilizzi immateriali prodotti internamente vengono iscritti all'attivo se sono identificabili e se i costi sono definibili in modo affidabile e se garantiscono vantaggi determinabili per l'impresa per diversi anni. La durata prevista dell'utilizzo degli immobilizzi immateriali ammonta, in anni, a:

	Durata di utilizzo in anni
Avviamento	5
Diritti	secondo contratto
Software	5-8

I costi di progetto attivabili accumulati vengono iscritti tra gli immobilizzi immateriali in costruzione. I costi di progetto non attivabili vengono iscritti a conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

A ogni chiusura del bilancio si controllano tutti gli attivi per verificare se sono presenti segni indicanti una **riduzione durevole di valore** (impairment).

Si ha una riduzione durevole di valore se il valore contabile dell'attivo supera il valore realizzabile, ovvero il maggiore tra il valore netto di mercato e il valore di utilizzo. In caso di riduzione durevole del valore, il valore contabile viene ridotto al valore realizzabile e la riduzione di valore viene addebitata al risultato del Gruppo.

Capitale di terzi.

Il capitale di terzi viene iscritto a bilancio al valore nominale, ad eccezione degli 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 dalla Confederazione e da terzi, 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 e a rimborso condizionato.

Gli **accantonamenti** sono costituiti in presenza di impegni giuridici o concreti. 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, dovuti ai diversi principi di valutazione interni al Gruppo e 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 impegni di previdenza, a prescindere dalla strutturazione giuridica dei piani previdenziali e degli istituti di previdenza. Per soddisfare il punto di vista economico richiesto dalla norma, i crediti o i debiti 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 crediti (beneficio economico) o debiti (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 i costi del personale e hanno impatto sul risultato.

Conto economico.

I ricavi comprendono il beneficio economico derivante dalla vendita di servizi nell'ambito dell'attività ordinaria. I ricavi vengono iscritti dopo deduzione di ribassi, sconti e commissioni su carte di credito. I ricavi vengono rilevati al momento della fornitura della prestazione.

Le principali fonti di proventi delle FFS sono i ricavi da traffico viaggiatori e merci, le prestazioni dei poteri pubblici e i ricavi locativi da immobili.

I **ricavi del traffico viaggiatori** comprendono la quota FFS degli introiti dalla vendita di biglietti singoli e di abbonamenti, tra cui abbonamenti generali, metà-prezzo o di comunità tariffarie. Il calcolo della quota FFS si basa sui conteggi e gli accertamenti dell'Unione dei trasporti pubblici.

Per stabilire i ricavi per ogni impresa di trasporto vengono estrapolati i dati dalla distribuzione dei titoli di trasporto rilevata, dal conteggio dei passeggeri e dai tragitti percorsi.

I **ricavi del traffico merci** sono rilevati in base ai trasporti effettuati nel periodo.

Le **prestazioni dei poteri pubblici** comprendono le prestazioni della Confederazione e dei Cantoni per l'infrastruttura ferroviaria e il traffico viaggiatori regionale nella misura dei costi non coperti.

I **ricavi locativi da immobili** sono i proventi delimitati nel periodo, derivanti dalla locazione di superfici commerciali nelle stazioni così come da superfici adibite a uffici e appartamenti.

L'effetto delle coperture valutarie è iscritto nel risultato finanziario.

Strumenti finanziari derivati.

Nella politica di tesoreria le FFS adottano una strategia che mira alla riduzione del rischio. Per questo gli strumenti finanziari derivati sono impiegati solo al fine di assicurare i rischi delle attività di base.

La valutazione viene effettuata analogamente all'attività di base oggetto di copertura. Il risultato viene contabilizzato al momento della realizzazione dell'attività 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 sussiste la probabilità di un beneficio economico.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Fra questi 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 di energia.

Note concernenti il conto del Gruppo.

0.1 Variazioni nella pubblicazione.

I flussi di valore relativi al conteggio del traffico sono stati verificati. Di conseguenza, le consistenze finora iscritte in parte al lordo nei ratei e risconti attivi e passivi vengono ora compensate e presentate nei ratei e risconti passivi. Così facendo ratei e risconti attivi e passivi diminuiscono entrambi di CHF 273,7 mio. L'esercizio precedente è stato adeguato di conseguenza (CHF 268,5 mio).

0.2 Variazioni nel perimetro di consolidamento.

Nel 2017 il perimetro di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

- Costituzione Lémanis SA, Ginevra (quota 60 percento; marzo 2017)
- Acquisizione di una quota del 50 percento della SwissSign AG, Opfikon (maggio 2017)
- Riduzione al 41,5 percento della quota di partecipazione nella Rail Europe SAS, Puteaux (giugno 2017)
- Liquidazione Transferis SAS, Annemasse (dicembre 2017)

0.3 Riduzione durevole di valore nel traffico merci.

La situazione della logistica è caratterizzata da un calo strutturale, segnatamente nel traffico a carri completi. Una conseguenza è stato il marcato peggioramento del fatturato e della redditività di Cargo Svizzera nel 2017. Come misura immediata è stato avviato un programma di performance. Al tempo stesso è stata condotta una verifica affiancata dall'adeguamento dell'orientamento strategico. La nuova situazione ha conseguenze rilevanti sulla prospettiva finanziaria di Cargo Svizzera.

L'esito dell'impairment test svolto mostra una chiara riduzione durevole di valore di diversi attivi. Nel conto del Gruppo vengono quindi iscritti ammortamenti speciali per veicoli, altri immobilizzi materiali e software per CHF 188,7 mio e accantonamenti per ristrutturazioni pari a CHF 19,2 mio.

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2017	2016
Traffico viaggiatori	3 315,7	3 165,2
traffico a lunga percorrenza	2 428,2	2 318,9
traffico regionale	887,6	846,3
Traffico merci	837,9	850,5
Prestazioni d'esercizio	39,3	48,2
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	86,6	82,0
Ricavi da traffico	4 279,5	4 145,9

I ricavi da traffico sono aumentati complessivamente di CHF 133,6 mio (+3,2 percento).

Le misure tariffarie volte a contenere l'aumento dei prezzi delle tracce e i miglioramenti nel traffico viaggiatori internazionale hanno comportato un aumento dei ricavi del traffico viaggiatori di CHF 150,5 mio (+4,8 percento).

Nonostante l'andamento positivo del traffico internazionale di merci, in seguito a un calo strutturale, segnatamente nel traffico a carri completi, i ricavi del traffico merci sono diminuiti complessivamente di CHF 12,6 mio (-1,5 percento).

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2017	2016
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	295,8	293,6
Cantoni	326,5	330,9
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	622,3	624,4
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura ferroviaria nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	1 319,1	1 241,3
Quote d'investimento non attivabili	192,8	165,9
Contributo d'esercizio infrastruttura	401,8	296,9
Totale Prestazioni della Confederazione nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni	1 913,7	1 704,1
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	108,7	108,6
Cantoni	7,9	13,1
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	116,6	121,7
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	2 030,3	1 825,8
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci	13,2	16,1
Totale Prestazioni per il traffico merci	13,2	16,1
Prestazioni dei poteri pubblici	2 665,8	2 466,3

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

L'aumento delle prestazioni dei poteri pubblici per l'infrastruttura ferroviaria in misura di CHF 204,5 mio (+11,2 percento) riflette l'aumento dei costi per la manutenzione e la sostituzione dovuti alla costante espansione della rete ferroviaria ed è così riportato anche nella nuova convenzione sulle prestazioni 2017-2020.

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 48,2 mio (esercizio precedente: 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.

Nuove aperture a Zurigo, come l'Europaallee e WestLink, e l'aumento dell'attività di base nelle stazioni hanno generato una crescita dei ricavi di CHF 28,5 mio (+6,2 percento).

4 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2017	2016
Servizi	238,9	252,7
Lavori di assistenza e manutenzione	35,7	35,8
Ricavi da noleggi	60,2	67,2
Ricavo da vendita di energia	83,6	71,6
Cambio di valuta	37,7	37,6
Provvigioni	91,2	88,1
Vendita stampati e materiali	34,8	34,4
Partecipazioni alle spese	134,7	102,4
Prestazioni progetti di costruzione	21,9	30,3
Contributi traffico regionale viaggiatori estero	27,2	27,2
Altri ricavi complementari	60,8	72,8
Ricavi complementari	826,8	819,9

I ricavi complementari sono aumentati di CHF 6,9 mio (+0,8 percento) rispetto al 2016.

L'incremento della partecipazione alle spese in misura di CHF 32,3 mio (+31,5 percento) è sostanzialmente dovuto alle maggiori prestazioni di riassicurazione in conseguenza a grandi sinistri come l'interruzione della rete durata più settimane a Rastatt (Germania).

5 Prestazioni proprie.

Mio di CHF	2017	2016
Ordini d'investimento	795,9	739,7
Ordini di magazzino	387,2	357,8
Prestazioni proprie	1 183,1	1 097,5

Le prestazioni proprie per ordini d'investimento sono aumentate in seguito alle maggiori attività di investimento. I maggiori volumi relativi ai veicoli revisionati hanno generato un incremento negli ordini di magazzino.

6 Costi del materiale.

I maggiori volumi relativi alla manutenzione dei veicoli e l'aumento delle prestazioni di mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria hanno fatto lievitare i costi del materiale.

7 Costi del personale.

Mio di CHF	2017	2016
Salari	2 996,3	3 032,4
Noleggio di personale	456,1	383,2
Assicurazioni sociali	567,1	571,1
Costi del personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	12,9	2,8
Altri costi del personale	180,7	178,5
Costi del personale	4 213,1	4 168,1

I costi del personale sono aumentati di CHF 45,0 mio (+1,1 percento).

Questo aumento è dovuto al maggior ricorso a collaboratori esterni per le prestazioni di progetto IT nel settore della digitalizzazione e si riflette in parte in minori spese per l'informatica. Per contro, gli sforzi di risparmio relativi al programma RailFit20/30 hanno comportato una contrazione delle spese salariali di CHF 36,1 mio (-1,2 percento) e una riduzione di 364 unità del numero dei posti a tempo pieno nella media annuale, giungendo a 32 754.

8 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2017	2016
Prestazioni d'esercizio ferroviario	317,1	304,1
Noleggio di impianti	57,8	53,2
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	465,8	445,1
Veicoli	164,0	140,5
Energia	139,7	131,7
Amministrazione	93,1	92,0
Informatica	154,0	183,8
Pubblicità	58,7	67,9
Concessioni, tributi, tasse	88,2	88,4
Riduzioni imposta precedente per indennizzi/prestazioni dei poteri pubblici	99,2	89,9
Diversi costi d'esercizio	116,9	84,0
Altri costi d'esercizio	1 754,5	1 680,5

Gli altri costi d'esercizio sono aumentati di CHF 74,0 mio (+4,4 per cento) rispetto al 2016.

Per migliorare ulteriormente lo stato della rete, le prestazioni esterne per manutenzione, riparazioni, sostituzione sono aumentate di CHF 20,8 mio (+4,7 per cento).

Le spese per veicoli hanno registrato un incremento di CHF 23,5 mio (+16,7 per cento) dovuto al maggior noleggio di veicoli nel traffico internazionale di merci e nel traffico viaggiatori.

All'aumento delle altre spese d'esercizio ha concorso la formazione di accantonamenti per sinistri.

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 immobilizzi finanziari, materiali e immateriali.

Mio di CHF	2017	2016
Ammortamenti immobilizzi materiali	2 000,7	1 900,0
Ammortamenti immobilizzi immateriali	158,4	142,4
Ammortamento valori contabili residui su disinvestimenti di immobilizzi materiali	64,8	84,0
Ammortamento valori contabili residui su disinvestimenti di immobilizzi immateriali	2,0	3,9
Ammortamenti su immobilizzi finanziari, materiali e immateriali	2 225,9	2 130,3

Gli ammortamenti sono aumentati di CHF 95,6 mio (+4,5 per cento). All'aumento hanno contribuito la messa in servizio di ampliamenti dell'infrastruttura (ad es. la galleria di base del San Gottardo) e inaugurazioni di immobili. Gli ammortamenti negli immobilizzi immateriali sono aumentati per i rinnovi nel settore dell'informazione alla clientela e del software per la vendita.

10 Risultato finanziario.

Mio di CHF	2017	2016
Interessi attivi e proventi da partecipazioni da terzi	2,3	1,9
Interessi attivi società associate	0,0	0,1
Interessi passivi verso terzi	-75,6	-96,4
Interessi passivi prestati agli azionisti	-48,6	-50,1
Partecipazione al risultato di società associate	3,6	3,8
Risultati da valute estere	16,1	9,8
Altro risultato finanziario	-1,5	11,2
Risultato finanziario	-103,6	-119,9

Gli interessi passivi verso terzi comprendono i costi finanziari relativi ai debiti verso l'istituto di previdenza (cfr. «Transazioni con parti correlate»).

Gli interessi passivi si sono ridotti di CHF 22,3 mio (-15,2 percento), anche a causa di rifinanziamenti che si mantengono più vantaggiosi.

11 Risultato dalla vendita di immobili.

Mio di CHF	2017	2016
Utile da vendita di immobili	208,9	225,9
Perdita da vendita di immobili	-1,6	-1,0
Risultato dalla vendita di immobili	207,3	224,9

Il risultato sulla vendita di immobili serve integralmente al risanamento e alla stabilizzazione della Cassa pensione FFS.

12 Imposte sull'utile.

Mio di CHF	2017	2016
Imposte correnti sull'utile	11,1	8,9
Imposte latenti sull'utile	0,0	1,1
Imposte sull'utile	11,2	10,1

Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate delle società del Gruppo soggette a imposta ammonta a CHF 30,3 mio (2016: CHF 13,0 mio). Non sono state attivate imposte latenti per le perdite pregresse.

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 cantonale che su quello federale.

13 Interessenze azionisti minoritari.

Mio di CHF	31.12.2017	31.12.2016
Stato al 1.1.	92,8	90,8
Dividendi	-0,3	-0,4
Partecipazione al risultato	6,1	2,5
Differenze di conversione delle valute estere	0,4	0,0
Stato al 31.12.	98,9	92,8

14 Liquidità.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Cassa	75,7	63,0
Conto postale	207,8	55,4
Banche	146,1	103,3
Depositi a termine	50,0	50,0
Conti di giro	136,0	131,4
Liquidità	615,5	403,0

15 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Crediti per forniture e prestazioni		
verso terzi	469,6	459,1
verso l'azionista Confederazione	115,4	177,2
verso società associate	33,9	37,6
Rettifiche di valore	-20,6	-16,7
Crediti per forniture e prestazioni	598,3	657,3

La diminuzione dei crediti per forniture e prestazioni è dovuta all'esistenza di minori crediti verso la Confederazione per gli investimenti.

16 Altri crediti.

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

17 Scorte e lavori in corso.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Scorte	504,5	501,0
Lavori in corso	20,0	23,3
Rettifiche di valore	-207,3	-199,5
Scorte e lavori in corso	317,2	324,8

Tra i lavori in corso sono inclusi acconti per ordini di clienti pari a CHF 4,7 mio (2016: nessun acconto).

18 Immobilizzi finanziari.

Mio di CHF	Titoli	Partecipazioni in società associate	Prestiti verso terzi	Prestiti verso società associate	Attivi da istituti di previdenza	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2016	201,7	179,3	65,2	37,3	1,4	484,9
Costi d'acquisto						
Stato al 1. 1. 2016	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Variazione di valutazione	0,7	-0,7	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Incrementi	1,1	0,0	39,1	0,0	0,0	40,3
Decrementi	-128,1	0,0	-10,1	-0,1	-0,3	-138,6
Riclassificazioni	0,0	36,0	0,0	-36,0	0,0	0,0
Stato al 31. 12. 2016	85,0	214,6	94,8	1,3	2,0	397,6
Rettifiche di valore accumulate						
Stato al 1. 1. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Stato al 31. 12. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Valore contabile netto al 31. 12. 2016	75,5	214,6	93,9	1,3	1,1	386,3
Costi d'acquisto						
Stato al 1. 1. 2017	85,0	214,6	94,8	1,3	2,0	397,6
Variazione di valutazione	0,0	-0,5	3,5	0,0	0,0	3,0
Incrementi	0,0	47,2	2,4	0,0	0,6	50,3
Decrementi	-1,9	-0,1	-34,8	-0,1	-0,3	-37,1
Riclassificazioni	-1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Stato al 31. 12. 2017	81,6	262,8	66,0	1,2	2,3	413,8
Rettifiche di valore accumulate						
Stato al 1. 1. 2017	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Decrementi	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Stato al 31. 12. 2017	-8,7	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,5
Valore contabile netto al 31. 12. 2017	72,9	262,8	65,1	1,2	1,4	403,3

Nella voce Titoli sono incluse le altre partecipazioni con un valore contabile netto di CHF 36,0 mio (2016: CHF 38,5 mio).

I decrementi comprendono transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 33,7 mio (2016: CHF 40,3 mio), sostanzialmente dovute alla permuta ritardata di un terreno per CHF 33,4 mio.

I titoli dell'attivo fisso comprendono investimenti finanziari strutturati a lungo termine legati a opzioni di riacquisto per impegni di leasing. I decrementi comprendono gli immobilizzi finanziari scaduti nell'esercizio in esame.

Andamento delle partecipazioni in società associate.

	Quota di capitale proprio
Valore contabile netto al 1. 1. 2017	214,6
Aumento del capitale azionario Nant de Drance SA	43,2
Incrementi SwissSign AG, Lémanis SA	4,0
Riclassificazione da altre partecipazioni	1,5
Decremento Transferis SAS	-0,1
Dividendi ricevuti	-4,2
Partecipazioni al risultato	3,6
Valore contabile netto al 31. 12. 2017	262,8

19 Immobilizzi materiali e impianti in costruzione.

Mio di CHF	Veicoli (leasing incluso)	Sotto- struttura/ armamento/ tecnica ferroviaria	Altri immobilizzi materiali	Fondi	Edifici	Totale Immobilizzi materiali	Immobilizzi materiali in costru- zione e acconti	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2016	7 217,4	13 963,2	2 635,6	1 556,4	2 851,0	28 223,5	7 877,8	36 101,4
Costi d'acquisto								
Stato al 1. 1. 2016	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
Investimenti	2,4	7,7	1,8	0,0	0,1	12,0	3 012,5	3 024,5
Presa in consegna della galleria di base del San Gottardo	0,0	2 849,4	639,4	0,0	261,0	3 749,8	0,0	3 749,8
Decrementi impianti	-395,7	-295,6	-191,0	-18,3	-35,5	-936,0	-0,1	-936,1
Riclassificazioni	424,5	1 402,9	423,4	39,9	561,6	2 852,3	-2 852,3	0,1
Stato al 31. 12. 2016	16 792,3	27 815,6	7 954,3	1 586,4	5 953,8	60 102,3	8 039,2	68 141,5
di cui leasing	170,4					170,4		170,4
di cui immobili a rendimento				97,9	333,0	430,9		430,9
di cui terreni non edificati				41,8		41,8		41,8
Rettifiche di valore accumulate								
Stato al 1. 1. 2016	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
Ammortamenti sistematici	-568,0	-841,9	-351,4	0,0	-136,2	-1 897,5	0,0	-1 897,5
Riduzioni durevoli di valore	-2,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,4	-2,5	0,0	-2,5
Decrementi	391,7	224,9	177,4	0,3	27,5	821,8	0,0	821,8
Riclassificazioni	0,0	0,0	4,6	0,0	-1,1	3,5	0,9	4,4
Stato al 31. 12. 2016	-9 721,9	-10 505,0	-4 614,6	-8,1	-2 425,8	-27 275,3	-0,3	-27 275,7
di cui leasing	-74,6					-74,6		-74,6
di cui immobili a rendimento					-20,8	-20,8		-20,8
di cui terreni non edificati				-0,5		-0,5		-0,5
Valore contabile netto 31. 12. 2016	7 070,4	17 310,5	3 339,7	1 578,3	3 528,0	32 827,0	8 038,9	40 865,9
Costi d'acquisto								
Stato al 1. 1. 2017	16 792,3	27 815,6	7 954,3	1 586,4	5 953,8	60 102,3	8 039,2	68 141,5
Conversione valutaria	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2
Investimenti	3,3	0,0	1,5	33,4	0,1	38,2	3 321,2	3 359,4
Decrementi impianti	-155,9	-266,8	-145,3	-6,1	-268,5	-842,6	-1,4	-844,0
Riclassificazioni	513,6	1 258,7	574,1	18,7	375,1	2 740,2	-2 752,0	-11,8
Stato al 31. 12. 2017	17 153,3	28 807,4	8 384,7	1 632,4	6 060,6	62 038,4	8 606,9	70 645,4
di cui leasing	170,4					170,4		170,4
di cui immobili a rendimento				98,2	956,7	1 054,9		1 054,9
di cui terreni non edificati				41,4		41,4		41,4
Rettifiche di valore accumulate								
Stato al 1. 1. 2017	-9 721,9	-10 505,0	-4 614,6	-8,1	-2 425,8	-27 275,3	-0,3	-27 275,7
Conversione valutaria	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,2
Ammortamenti sistematici	-573,7	-895,7	-393,0	0,0	-137,2	-1 999,6	0,0	-1 999,6
Riduzioni durevoli di valore	-140,0	1,6	-0,4	0,0	-0,7	-139,5	-2,2	-141,7
Decrementi	150,8	221,7	133,9	0,0	96,8	603,2	0,0	603,2
Riclassificazioni	0,4	0,0	6,8	0,0	0,0	7,3	0,0	7,3
Stato al 31. 12. 2017	-10 284,3	-11 177,4	-4 867,4	-8,1	-2 467,0	-28 804,2	-2,5	-28 806,7
di cui leasing	-81,4					-81,4		-81,4
di cui immobili a rendimento					-167,8	-167,8		-167,8
di cui terreni non edificati				-0,5		-0,5		-0,5
Valore contabile netto 31. 12. 2017	6 869,0	17 630,0	3 517,3	1 624,3	3 593,7	33 234,3	8 604,4	41 838,7

La voce Immobilizzi materiali in costruzione comprende acconti per CHF 1136,2 mio (esercizio precedente: CHF 1088,3 mio).

Gli investimenti comprendono incentivazioni dei poteri pubblici per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili per CHF 74,4 mio (2016: CHF 85,1 mio).

Gli investimenti in immobilizzi materiali comprendono la transazione senza impatto sulla liquidità per la permuta di un terreno (cfr. nota 18 Immobilizzi finanziari) per CHF 33,4 mio (2016: CHF 5,2 mio e presa in consegna della galleria di base del San Gottardo).

I decrementi impianti non comprendono alcuna transazione senza impatto sulla liquidità (2016: CHF 37,0 mio).

Nell'anno di riferimento sono stati iscritti all'attivo costi per capitale di terzi pari a CHF 25,6 mio (2016: CHF 18,5 mio).

Le riduzioni durevoli di valore si riferiscono ad ammortamenti speciali in Cargo Svizzera per CHF 140,6 mio (cfr. nota 0.3 Riduzione durevole di valore nel traffico merci). Le altre rettifiche di valore riguardano impianti singoli.

In caso di messa fuori servizio di impianti, i relativi ammortamenti del valore contabile residuo pari a CHF 64,8 mio (2016: CHF 84,0 mio) non sono compresi nelle rettifiche di valore accumulate.

L'aumento del valore degli immobilizzi materiali è da attribuire al rinnovo e all'ampliamento di impianti di infrastruttura, ad esempio il collegamento Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), la costruzione della galleria dell'Eppenbergr sulla linea Olten-Aarau o l'ampliamento del corridoio di 4 metri e degli accessi AlpTransit per incrementare il traffico merci transalpino. Sono inoltre stati effettuati investimenti nell'ampliamento della flotta di veicoli nel traffico regionale e a lunga percorrenza nonché nella nuova costruzione di immobili d'investimento nelle regioni di Ginevra o Zurigo. Ulteriori incrementi sono risultati da investimenti nelle stazioni di Basilea e Zurigo.

20 Immobilizzi immateriali.

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Immobilizzi immateriali in costruzione	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2016	0,0	124,8	408,4	429,8	963,1
Costi d'acquisto					
Stato al 1. 1. 2016	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Investimenti	0,0	0,0	0,8	175,7	176,5
Presenza in consegna della galleria di base San Gottardo	0,0	0,0	4,5	0,0	4,5
Decrementi impianti	0,0	-0,8	-59,3	0,0	-60,1
Riclassificazioni	0,0	14,8	201,7	-216,6	-0,1
Stato al 31. 12. 2016	9,9	297,4	1 280,5	389,0	1 976,8
Rettifiche di valore accumulate					
Stato al 1. 1. 2016	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Ammortamenti sistematici	0,0	-10,9	-131,3	0,0	-142,3
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Decrementi	0,0	0,8	55,4	0,0	56,2
Riclassificazioni	0,0	0,3	-4,7	0,0	-4,4
Stato al 31. 12. 2016	-9,9	-168,5	-805,1	0,0	-983,5
Valore contabile netto al 31. 12. 2016	0,0	128,9	475,4	389,0	993,3
Costi d'acquisto					
Stato al 1. 1. 2017	9,9	297,4	1 280,5	389,0	1 976,8
Conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Investimenti	0,0	0,7	2,5	176,5	179,8
Decrementi impianti	0,0	0,0	-34,0	0,0	-34,0
Riclassificazioni	0,0	18,9	239,5	-247,2	11,2
Stato al 31. 12. 2017	9,9	317,1	1 488,5	318,3	2 133,8
Rettifiche di valore accumulate					
Stato al 1. 1. 2017	-9,9	-168,5	-805,1	0,0	-983,5
Ammortamenti sistematici	0,0	-6,3	-151,9	0,0	-158,2
Riduzioni durevoli di valore	0,0	-0,1	-26,2	-21,9	-48,2
Decrementi	0,0	0,0	32,0	0,0	32,0
Riclassificazioni	0,0	0,0	-6,7	0,0	-6,7
Stato al 31. 12. 2017	-9,9	-174,9	-958,0	-21,9	-1 164,7
Valore contabile netto al 31. 12. 2017	0,0	142,1	530,6	296,5	969,2

La voce Immobilizzi immateriali in costruzione comprende acconti per CHF 70,8 mio (2016: CHF 68,6 mio).

Le riduzioni durevoli di valore si riferiscono ad ammortamenti speciali in Cargo Svizzera pari a CHF 48,1 mio (cfr. nota 0.3 Riduzione durevole di valore nel traffico merci). Le altre rettifiche di valore riguardano impianti singoli.

In caso di messa fuori servizio di impianti, i relativi ammortamenti del valore contabile residuo pari a CHF 2,0 mio (2016: CHF 3,9 mio) non sono compresi nelle rettifiche di valore accumulate.

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. Gli immobilizzi immateriali in costruzione comprendono progetti software e acconti per le concessioni per l'utilizzo dell'acqua.

21 Debiti finanziari.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti finanziari a breve scadenza		
Debiti bancari	651,0	632,5
Impegni di leasing	0,0	200,0
Prestiti obbligazionari	150,0	0,0
Prestiti di terzi	0,0	12,2
Prestiti della Confederazione (commerciali)	70,0	100,0
Prestiti di istituti di previdenza	0,0	200,0
Totale debiti finanziari a breve scadenza	871,0	1 144,7
Debiti finanziari a lunga scadenza		
Debiti bancari	2 149,5	2 061,3
Impegni di leasing	107,6	107,5
Prestiti obbligazionari	0,0	150,0
Cassa del personale	906,9	1 003,2
Prestiti di terzi	112,5	112,5
Prestiti della Confederazione (commerciali)	3 500,0	3 220,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 374,0	1 399,3
Totale debiti finanziari a lunga scadenza	8 150,5	8 053,8
Debiti finanziari	9 021,5	9 198,5

A causa della scadenza, CHF 470,0 mio di debiti finanziari a lungo termine sono stati riclassificati in debiti finanziari a breve termine (2016: CHF 546,0 mio). Gli adeguamenti dei debiti finanziari a lunga scadenza ai valori di mercato e ai cambi delle valute estere, che non hanno impatto sulla liquidità, ammontano a CHF 2,4 mio (2016: CHF 3,2 mio). Le condizioni dei prestiti commerciali della Confederazione si basano sulle indicazioni dell'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

Nell'anno in esame l'indebitamento soggetto a interessi è diminuito di CHF 177,0 mio, passando così a CHF 9021,5 mio.

In particolare la consistenza della Cassa del personale è scesa di CHF 96,3 mio. Sono inoltre state liquidate le rate di leasing in scadenza.

Per contro i prestiti della Confederazione e i debiti bancari sono aumentati di CHF 356,7 mio a causa degli investimenti effettuati, in particolare in materiale rotabile e in immobili.

Il prestito a lunga scadenza degli istituti di previdenza è diminuito di CHF 25,3 mio (2016: CHF 70,0 mio). A sua garanzia sono stati ceduti alla Cassa pensioni FFS tutti i crediti derivanti dai rapporti di locazione presenti e futuri di grandi stazioni FFS scelte, con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

I prestiti obbligazionari della centrale elettrica Kraftwerk Amsteg AG scadono il 9 marzo 2018 (cfr. «Altre indicazioni» paragrafo «Prestiti obbligazionari»).

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

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Prestiti a breve termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,4	0,3
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	0,4	0,4
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	0,0	5,0
Totale Prestiti a breve termine	0,8	5,6
Prestiti a lungo termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	17 790,6	17 341,8
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	1 765,6	1 579,0
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	6,0	6,0
Totale Prestiti a lungo termine	19 562,2	18 926,8
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	19 563,0	18 932,5

All'aumento dei prestiti hanno concorso in particolare l'ampliamento del corridoio di 4 metri e degli accessi AlpTransit. I prestiti sono inoltre aumentati per l'avanzamento dei lavori in diversi progetti nell'ambito dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) e del programma di sviluppo strategico (PROSSIF).

Composizione dei prestiti verso l'azionista Confederazione.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convezione sulle prestazioni	3 865,4	3 987,5
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convezione d'attuazione	12 322,8	11 767,7
Prestiti Fondo infrastrutturale	1 418,5	1 404,9
Prestiti da altre convenzioni con la Confederazione	184,3	181,9
Prestiti commerciali (cfr. nota 21)	3 570,0	3 320,0
Prestiti verso l'azionista Confederazione	21 361,0	20 662,1

Fatta eccezione per il prestito commerciale, i prestiti della Confederazione sono senza interessi e a rimborso condizionato.

23 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	813,7	698,0
verso l'azionista Confederazione	32,1	6,0
verso società associate	2,3	4,3
Debiti per forniture e prestazioni	848,1	708,2

L'aumento dei debiti verso terzi è dovuto principalmente all'aumentata attività di costruzione, all'acquisto di veicoli e ai maggiori debiti verso imprese di trasporto concessionarie.

24 Altri debiti.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	98,6	89,1
Altri debiti	60,1	50,7
Totale Altri debiti a breve termine	158,8	139,8
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti	102,2	92,6
Debiti verso istituti di previdenza e collaboratori	799,2	847,5
Totale Altri debiti a lungo termine	901,4	940,1
Altri debiti	1 060,2	1 079,9

25 Ratei e risconti passivi.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Delimitazione per titoli di trasporto	674,6	652,7
Delimitazione per interessi	74,0	43,7
Delimitazione per impegni correnti per imposte sull'utile	6,3	5,0
Altri ratei e risconti	714,2	616,0
Ratei e risconti passivi	1 469,1	1 317,4

Il dato dell'esercizio precedente relativo agli altri ratei e risconti è stato adeguato di CHF 268,5 mio (cfr. nota 0.1 Variazioni nella pubblicazione).

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 FFS che vengono accreditati ad altre imprese di trasporto concessionarie, come pure fatture fornitori non ancora ricevute.

26 Accantonamenti.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Accantonamenti a breve termine	288,0	305,7
Accantonamenti a lungo termine	511,5	491,7
Accantonamenti	799,5	797,4

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego.

Mio di CHF	Impegni di previdenza	Siti contaminati	Settore energetico	Vacanze/straordinari	Ristrutturazione	Imposte latenti	Altri accantonamenti	Totale
Situazione al 1. 1. 2016	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
Costituzione	0,1	4,4	0,0	11,9	13,4	1,4	79,1	110,2
Impiego	-690,0	-1,7	-23,5	-0,8	-3,7	-0,2	-46,8	-766,7
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,6	0,0	-49,1	-61,6
Situazione al 31. 12. 2016	0,5	34,1	434,0	118,5	51,1	3,4	155,7	797,4
di cui a breve termine	0,0	1,9	22,8	118,5	34,4	0,0	128,1	305,7
di cui a lungo termine	0,5	32,2	411,2	0,0	16,7	3,4	27,6	491,7
Situazione al 1. 1. 2017	0,5	34,1	434,0	118,5	51,1	3,4	155,7	797,4
Conversione valutaria	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,4
Costituzione	0,1	6,6	0,0	3,3	40,4	0,2	88,2	138,8
Impiego	-0,4	-1,4	-22,8	-1,5	-17,1	-0,2	-57,1	-100,4
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	-0,5	-5,0	0,0	-31,2	-36,7
Situazione al 31. 12. 2017	0,2	39,3	411,2	120,0	69,4	3,5	155,9	799,5
di cui a breve termine	0,0	1,6	11,8	120,0	25,0	0,0	129,6	288,0
di cui a lungo termine	0,2	37,7	399,4	0,0	44,4	3,5	26,3	511,5

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 2017 sono stati utilizzati CHF 1,4 mio per i lavori di risanamento e CHF 6,6 mio sono stati accantonati per ulteriori risanamenti di siti contaminati.

Per il risanamento del settore energetico era stato individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Da allora tale accantonamento si è ridotto in seguito all'utilizzo per perdite dalla vendita di centrali elettriche e partecipazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato.

Per gli impegni risultanti dai programmi di incremento dell'efficienza, in particolare per Infrastruttura e l'attuazione dell'orientamento strategico nel traffico merci, sono stati costituiti accantonamenti per ristrutturazioni pari a CHF 40,4 mio. A causa delle misure RailFit già attuate nel 2017 sono stati utilizzati accantonamenti per ristrutturazioni pari a CHF 17,1 mio, in particolare per l'infrastruttura.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti assicurativi per rischi aziendali e processuali e accantonamenti assicurativi per sinistri.

Per i nuovi danni sono stati accantonati CHF 81,4 mio. Per la liquidazione di danni sono stati utilizzati CHF 43,9 mio. Grazie all'andamento positivo dei sinistri sono stati sciolti accantonamenti assicurativi per CHF 22,4 mio.

27 Variazione dell'attivo circolante netto con effetto sulla liquidità.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Aumento titoli e crediti finanziari a breve termine	-0,4	0,0
Diminuzione/aumento dei crediti per forniture e prestazioni	59,8	-251,5
Diminuzione scorte e lavori in corso	7,6	3,3
Aumento/diminuzione altro attivo circolante	-8,8	62,7
Aumento dei debiti per forniture e prestazioni	139,0	34,8
Aumento degli altri debiti a breve termine	169,0	103,2
Variazione attivo circolante netto	366,2	-47,5

Informazioni sugli istituti di previdenza.

Riserva per contributi del datore di lavoro (RCDL)	Valore nominale	Rinuncia all'utilizzazione	Bilancio	Costituzione	Bilancio	Risultato da RCDL nei costi del personale	Risultato da RCDL nei costi del personale
Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2017	2017	31. 12. 2016	2017	2016
Istituti di previdenza	2,0	-0,9	1,1	0,5	0,8	0,2	-0,3
Totale	2,0	-0,9	1,1	0,5	0,8	0,2	-0,3

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 nei costi del personale	Spesa previdenziale nei costi del personale
Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2016			2017	2016
Fondo patronale	0,3	0,3	0,3	0,0	0,1	-0,1	-0,1
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	-799,2	-847,5	48,3	346,6	-298,2	-302,0
Totale	0,3	-798,9	-847,2	48,3	346,7	-298,3	-302,1

Per i risanamenti della Cassa pensioni FFS (CP FFS) effettuati nel 2007 e nel 2010 esiste ancora un debito per prestito di CHF 1374,0 mio (2016: CHF 1399,3 mio) verso la CP FFS.

Per garantire nel lungo termine le rendite attuali e future, la CP FFS ha deciso nell'ambito del «pacchetto di provvedimenti 2016» di ridurre il tasso tecnico, introdurre le tavole generazionali e, di conseguenza, di ridurre l'aliquota di conversione. Per attenuare gli effetti, nell'esercizio precedente le FFS hanno versato CHF 690,0 mio alla Cassa pensioni. Al 31 dicembre 2017 il grado di copertura della CP FFS è salito al 107,1 per cento (2016: 104,6 per cento).

Fino all'accumulo completo della riserva di fluttuazione, la CP FFS continua a non essere risanata in modo durevole.

Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti finanziari	21	9 021,5	9 198,5
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	22	19 563,0	18 932,5
Totale Debiti finanziari		28 584,5	28 131,0
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-615,9	-403,0
Indebitamento netto		27 968,6	27 728,0
Variazione rispetto all'esercizio precedente		240,6	5 198,0

L'indebitamento netto soggetto a interessi ammonta a CHF 8405,6 mio (2016: CHF 8795,5 mio).

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 240,6 mio (+0,9 per cento).

Diversamente dall'indebitamento soggetto a interessi, i prestiti della Confederazione e dei Cantoni per il finanziamento di progetti infrastrutturali ordinati sono aumentati di CHF 630,5 mio (+3,3 per cento).

Altre indicazioni.

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Fidejussioni, obblighi di garanzia	50,8	50,6
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 865,6	2 065,9
Altri impegni di tipo eventuale	310,8	302,2
Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno	2 227,2	2 418,7

Gli Altri impegni aventi carattere di eventualità comprendono clausole di responsabilità statutarie, capitale azionario non liberato di partecipazioni e rischi processuali.

Impegni eventuali per centrali elettriche.

Le FFS detengono quote in diverse centrali elettriche (cosiddette centrali a partecipazione). I contratti di partenariato prevedono che i costi per l'esercizio e la successiva dismissione siano addebitati proporzionalmente ai rispettivi acquisti di energia agli azionisti (partner). Nel caso in cui i costi per l'esercizio, la dismissione e lo smaltimento dovessero essere maggiori del previsto e le risorse del fondo di dismissione e smaltimento non fossero sufficienti a coprire i costi, a causa dell'impegno di presa in carico dei costi i partner sono tenuti a un versamento suppletivo.

Crediti eventuali.

I contratti di fornitura d'opera per gli acquisti di materiale rotabile prevedono in genere il pagamento di sanzioni in caso di forniture ritardate. Tali sanzioni sono legate a criteri contrattualmente definiti. L'ammontare del credito dopo una sanzione risultante dalla fornitura ritardata dei treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza può essere calcolato in modo definitivo solo dopo la presa in consegna dei veicoli.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Impegni per investimenti	7 228,1	6 668,7
Impegni di acquisto energia	1 474,5	1 568,9
Altri	1 684,2	1 436,7
Altri impegni da non iscrivere a bilancio	10 386,9	9 674,3

L'incremento degli altri impegni non iscritti a bilancio, aumentati di CHF 559,4 mio (+8,4 per cento) è sostanzialmente dovuto ai maggiori impegni per i progetti delle divisioni Infrastruttura e Viaggiatori.

Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Scadenza entro 1-5 anni	1,0	1,4
Impegni di leasing non iscritti a bilancio	1,0	1,4

Prestiti obbligazionari.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
2,375 % prestito Kraftwerk Amsteg AG 2006-2018	150,0	150,0
Prestiti obbligazionari	150,0	150,0

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 alla panoramica delle prestazioni dei poteri pubblici.

Panoramica delle prestazioni dei poteri pubblici.

Nell'esercizio in esame le FFS hanno ricevuto dalla Confederazione CHF 2818,5 mio (2016: CHF 12 627,7 mio, incl. galleria di base del San Gottardo) 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	2017	2016
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	295,8	293,6
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – ammortamenti	1 319,1	1 241,3
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – quote non attivabili	192,8	165,9
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – contributo per l'esercizio	401,8	296,9
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	108,7	108,6
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci su rotaia	13,2	16,1
Totale Prestazioni Confederazione con impatto sul risultato	2 331,5	2 122,4
Aumento prestiti Confederazione per il finanziamento per l'infrastruttura ferroviaria	448,9	4 514,7
Contributi a fondo perso per investimenti	38,1	5 990,6
Totale Prestazioni Confederazione	2 818,5	12 627,7
Inoltre, le FFS hanno ricevuto dai Cantoni:		
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori (TRV)	326,5	330,9
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	7,9	13,1
Totale Prestazioni Cantoni con impatto sul risultato	334,4	343,9
Aumento prestiti Cantoni per il finanziamento per l'infrastruttura ferroviaria	181,6	139,9
Contributi a fondo perso per investimenti	36,3	38,6
Totale Prestazioni Cantoni	552,3	522,4
Totale Prestazioni dei poteri pubblici	3 370,7	13 150,1

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

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 le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri, nell'anno in esame la FFS SA ha eseguito per la AlpTransit San Gottardo SA lavori per CHF 35,7 mio (2016: CHF 47,6 mio) alle condizioni stabilite dall'Ufficio federale dei trasporti. Al tempo stesso la AlpTransit San Gottardo SA ha fatturato alle FFS per le prestazioni di mantenimento assunte per gli impianti di proprietà delle FFS CHF 5,9 mio (2016: CHF 3,4 mio). Nell'esercizio precedente la AlpTransit San Gottardo SA ha trasferito alla FFS SA le parti attivabili della galleria di base del San Gottardo ai costi di acquisto di CHF 3754,3 mio.

Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti a breve termine	2,6	202,5
Debiti a lungo termine	1 374,0	1 399,3
Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale	1 376,6	1 601,8

Il prestito a breve termine di CHF 200,0 mio concesso dall'istituto di previdenza è stato rimborsato nell'anno di riferimento.

Il prestito 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 25,3 mio (2016: 70,0 mio). Gli interessi passivi sono stati pari a CHF 56,0 mio (2016: CHF 58,8 mio).

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 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.

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. 2017			31. 12. 2016		
		Volume dei contratti	Valori attivo	Valori passivo	Volume dei contratti	Valori attivo	Valori passivo
Mio di CHF		31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2016
Valute	Copertura	696,5	42,1	12,2	925,9	7,3	9,4
Interessi	Copertura	1 207,1	16,4	235,5	1 217,1	12,7	302,3
Altri valori base	Copertura	77,7	3,7	9,4	24,1	0,0	0,0
Strumenti finanziari		1 981,3	62,2	257,1	2 167,1	20,0	311,7

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, minori rispetto all'esercizio precedente, sono dovuti allo scioglimento anticipato di uno strumento di copertura dei tassi d'interesse durante l'esercizio in esame e ai tassi d'interesse leggermente maggiori, che hanno influenzato positivamente il valore di mercato degli strumenti di copertura. La valutazione negativa dei rimanenti strumenti di copertura dei tassi d'interesse è tuttora riconducibile agli interessi a lungo termine molto bassi, a volte persino negativi, 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	2017	2016
Viaggiatori	3,3	-6,5
Immobili	0,0	0,0
Cargo	-3,2	2,0
Infrastruttura	-0,6	-5,4

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. Nel processo di management dei rischi vengono regolarmente identificati e analizzati, a diversi livelli, i rischi essenziali e vengono definite misure per il controllo dei rischi.

Il management dei rischi è inteso come una mansione dirigenziale. Attribuendo ogni singolo rischio a un risk owner si creano chiare responsabilità per i rischi. In qualità di risk owner, i quadri dirigenti delle FFS hanno la responsabilità dell'attuazione operativa del management dei rischi nel proprio ambito di competenza.

Corporate Risk Management.

La Direzione del Gruppo comunica annualmente al Consiglio d'amministrazione la valutazione dei rischi mediante il Corporate Risk Report, che raccoglie tra l'altro i rischi principali cui sono esposte le FFS. Una matrice di valutazione dei rischi uniforme a livello di Gruppo e i cluster di rischio costituiscono la base per una valutazione, categorizzazione e un reporting standardizzati dei rischi in conformità con la Risk Policy delle FFS e con l'istruzione del Gruppo.

L'11 e il 15 dicembre 2017 il comitato Rischi e compliance e il Consiglio d'amministrazione si sono confrontati sul Corporate Risk Report 2017 che è poi stato approvato. Esso costituisce la situazione di partenza per i successivi processi di rischio.

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 2017 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 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 A-2 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 che dispongono di una garanzia di un azionista EUROFIMA.

La disponibilità del finanziamento federale è disciplinata negli obiettivi strategici del Consiglio federale per le FFS e in un accordo con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

Inoltre, le FFS dispongono di limiti 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 A 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 sui ricavi 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 tranche di finanziamento fisse a lungo termine e finanziamenti variabili, in combinazione con altri strumenti di copertura (swap).

Rischi di cambio.

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 28 febbraio 2018. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio che influiscano sul conto del Gruppo.

Pagamenti compensativi di Immobili a Infrastruttura.

Nell'ambito della strategia 2015-2018 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 117,6 mio e pagamenti di interessi ai Settori centrali per CHF 32,4 mio. I Settori centrali inoltrano questi interessi a Infrastruttura in forma di pagamenti compensativi.

Pagamenti compensativi di Immobili per il risanamento e la stabilizzazione della CP FFS.

Il contributo di risanamento pari a CHF 1493,0 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. Nel 2016 le FFS hanno effettuato un ulteriore pagamento di stabilizzazione di CHF 690,0 mio a favore della CP FFS, anch'esso finanziato da Immobili. Per gli ammortamenti e gli interessi la divisione Immobili ha versato pagamenti compensativi interni ai Settori centrali per CHF 274,6 mio (2016: CHF 270,9 mio).

Relazione per segmenti.

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Viaggiatori, Immobili, Cargo, 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 114.

La voce Altro risultato comprende il risultato finanziario, il risultato dalla vendita di immobili, 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	Viaggiatori		Immobili		Cargo	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Indicazioni relative al conto economico						
Ricavo d'esercizio	5 019,9	4 853,4	794,1	787,0	959,7	978,9
di cui						
- ricavi da traffico	3 409,2	3 269,2	0,0	0,0	888,1	903,3
- prestazioni dei poteri pubblici	669,5	669,9	0,0	0,0	13,2	16,1
- ricavi locativi immobili	7,6	8,8	629,6	608,9	0,9	1,0
Costi d'esercizio	-4 791,1	-4 660,6	-545,5	-556,5	-1 012,5	-978,0
di cui						
- costi del personale	-1 771,2	-1 781,3	-123,9	-124,9	-418,5	-384,8
- ammortamenti	-610,1	-594,7	-178,6	-173,9	-44,2	-45,5
- costi per prestazioni per l'esercizio ferroviario	-1 156,3	-1 064,8	-0,7	-0,8	-302,5	-301,3
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7	0,0
Risultato operativo/EBIT	228,8	192,8	248,6	230,4	-241,5	0,9
Altro risultato	-43,1	-53,5	153,6	169,7	2,8	0,2
Pagamenti compensativi Infrastruttura/prestiti CP	0,0	0,0	-392,2*	-388,5*	0,0	0,0
Risultato della Divisione/consolidato	185,8	139,2	10,0	11,7	-238,7	1,1

*Pagamenti compensativi, interessi esclusi. Inclusi gli interessi (CHF 32,4 mio, 2016: CHF 32,4 mio). I pagamenti compensativi ammontano a CHF 424,6 mio (2016: CHF 420,9 mio).

Informazioni sul cash flow						
Cash flow dell'attività operativa	848,5	704,0	130,9	-41,1	15,8	33,4
Cash flow dell'attività d'investimento	-718,2	-575,0	-274,7	-374,4	-27,9	-16,6
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	130,2	129,1	-143,8	-415,5	-12,1	16,8
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	18,6	30,3	0,0	0,0	-0,1	0,1
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	148,8	159,4	-143,8	-415,5	-12,2	16,9
	31. 12. 2017	31. 12. 2016	31. 12. 2017	31. 12. 2016	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Informazioni sul bilancio						
Attivi	11 097,7	10 799,0	5 572,0	5 274,9	666,9	850,1
Attivo circolante	2 704,9	2 514,1	46,1	48,2	229,0	211,0
Attivo fisso	8 392,8	8 284,9	5 525,8	5 226,7	438,0	639,2
di cui						
- veicoli	6 070,7	6 119,6	5,8	4,2	345,9	518,6
- sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	510,5	517,6	4,3	4,5	4,7	4,0
- terreni ed edifici	82,8	81,5	3 461,9	3 449,7	13,6	13,5
- immobilizzi materiali in costruzione	1 130,6	1 007,7	1 558,2	1 233,5	36,0	19,8
Passivi	11 097,7	10 799,0	5 572,0	5 274,9	666,9	850,1
Capitale di terzi	5 738,9	5 629,6	4 765,7	4 478,6	597,2	545,4
di cui						
- debiti finanziari	3 924,4	3 902,8	4 462,8	4 315,6	386,4	372,2
- prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	494,1	507,3	0,0	0,0	1,1	1,2

Infrastruttura 2017	2016	Settori centrali 2017	2016	Eliminazioni 2017	2016	Totale FFS 2017	2016
4 353,3	4 040,9	1 029,1	1 051,0	-2 714,3	-2 723,4	9 441,8	8 987,7
1 232,4	1 143,8	0,0	0,0	-1 250,2	-1 170,5	4 279,5	4 145,9
1 983,1	1 780,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2 665,8	2 466,3
0,9	0,8	0,0	0,0	-152,5	-161,6	486,5	458,0
-4 394,8	-4 281,9	-953,6	-973,6	2 757,1	2 751,2	-8 940,5	-8 699,5
-1 539,1	-1 566,9	-551,6	-494,5	191,2	184,3	-4 213,1	-4 168,1
-1 357,0	-1 281,0	-36,9	-36,2	0,9	0,9	-2 225,9	-2 130,3
-53,4	-53,2	-2,5	-2,5	1 198,3	1 118,4	-317,1	-304,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7	0,0
-41,6	-241,1	75,4	77,4	42,7	27,8	312,6	288,2
-8,9	-11,7	7,3	13,3	-25,4	-25,6	86,4	92,5
150,0	150,0	242,2	238,5	0,0	0,0	0,0	0,0
99,6	-102,8	325,0	329,2	17,3	2,2	399,0	380,6
280,6	-141,2	339,8	-377,0	0,0	0,0	1 615,5	178,1
-2 116,0	-2 039,7	-32,0	146,0	0,0	0,0	-3 168,8	-2 859,7
-1 835,5	-2 180,9	307,8	-231,0	0,0	0,0	-1 553,3	-2 681,6
1 931,1	2 111,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1 949,6	2 142,0
95,6	-69,4	307,8	-231,0	0,0	0,0	396,3	-539,7
31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
29 117,6	28 451,3	10 586,2	10 208,6	-11 866,5	-11 544,7	45 173,8	44 039,3
510,5	602,1	1 257,0	1 206,6	-2 784,8	-2 788,2	1 962,7	1 793,8
28 607,1	27 849,2	9 329,2	9 002,0	-9 081,7	-8 756,5	43 211,2	42 245,5
445,6	426,9	0,9	1,1	0,0	0,0	6 869,0	7 070,4
17 110,5	16 784,5	0,0	0,0	0,0	0,0	17 630,0	17 310,5
1 640,0	1 544,4	19,6	18,2	0,0	-0,9	5 218,0	5 106,3
5 872,0	5 772,9	7,7	5,0	0,0	0,0	8 604,4	8 038,9
29 117,6	28 451,3	10 586,2	10 208,6	-11 866,5	-11 544,7	45 173,8	44 039,3
21 088,8	20 522,9	12 047,9	11 995,4	-11 477,0	-11 137,9	32 761,4	32 034,0
793,3	882,7	10 809,9	10 772,2	-11 355,3	-11 047,0	9 021,5	9 198,5
19 067,7	18 424,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19 563,0	18 932,5

Elenco delle partecipazioni FFS.

Società del Gruppo e società associate.

Ragione sociale		Capitale azionario in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in %	Partecipazione FFS in %	Ril	Seg
				31. 12. 2017	31. 12. 2016		
Ferrovie federali svizzere FFS SA, Berna	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino SA, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway AG, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berna	CHF	1,00	0,74	74,42	74,42	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
Lémanis SA, Ginevra	CHF	0,10	0,06	60,00	0,00	E	P
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Francoforte sul Meno	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	1,18	0,49	41,47	50,00	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics SA, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo Internazionale SA, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S. r. l., Milano	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
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basilea	CHF	0,10	0,05	51,00	51,00	V	G
RAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Rapperswil-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 Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB
SwissSign AG, Opfikon	CHF	0,45	0,23	50,00	0,00	E	KB
Transferis SAS, Annemasse (liquidata)	EUR	0,00	0,00	0,00	50,00	E	P

Ril = Rilevamento
V = consolidata integralmente
E = registrata secondo metodo dell'equivalenza
Q = consolidata proporzionalmente

Seg = segmento
G = Cargo
I = Infrastruttura
IM = Immobili
P = Viaggiatori
KB = Settori centrali

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo.



Ernst & Young SA
Schanzenstrasse 4a
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, 28 febbraio 2018

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto di gruppo

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione del conto di 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 84 a 114), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.



Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

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



Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto di gruppo sulla base della nostra revisione. Abbiamo svolto la nostra revisione conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione. Tali standard richiedono di pianificare e svolgere la revisione in maniera tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il conto di gruppo non contenga anomalie significative.

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto di gruppo. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto di gruppo contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella 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 di gruppo, allo scopo di definire le procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto di gruppo nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.



Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto di gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale in conformità a Swiss GAAP FER ed è conforme alla legge svizzera.



Page 2



Relazione 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 di gruppo concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto di 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	2017	2016
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	3 477,5	3 335,9
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 456,0	2 258,2
Ricavi locativi immobili		492,6	465,4
Ricavi complementari	3	921,2	928,3
Prestazioni proprie		1 162,7	1 081,7
Totale Ricavo d'esercizio		8 510,1	8 069,6
Costi d'esercizio			
Costi del materiale		-719,0	-688,9
Costi del personale	4	-3 618,8	-3 593,9
Altri costi d'esercizio	5	-1 591,1	-1 678,3
Rettifiche di valore su partecipazioni	9	-247,0	-1,0
Ammortamenti immobilizzi materiali		-1 928,0	-1 849,3
Ammortamenti immobilizzi immateriali		-149,3	-136,7
Totale Costi d'esercizio		-8 253,2	-7 948,1
Risultato operativo/EBIT		257,0	121,5
Ricavi finanziari		38,4	46,8
Costi finanziari		-119,6	-141,9
Risultato ordinario		175,7	26,3
Risultato dalla vendita di immobili		204,6	222,6
Utile ante imposte		380,3	248,9
Imposte sull'utile		-10,2	-6,7
Utile d'esercizio	6	370,2	242,2

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Attivo circolante			
Liquidità		502,7	321,5
Crediti per forniture e prestazioni	7	496,5	552,5
Crediti a breve termine soggetti a interessi		109,3	86,9
Altri crediti		89,9	99,5
Scorte e lavori in corso		305,5	312,7
Ratei e risconti attivi		272,7	271,1
Totale Attivo circolante		1 776,5	1 644,4
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	8	1 036,2	1 112,2
Partecipazioni	9	584,5	757,8
Immobilizzi materiali		31 242,0	30 602,2
Immobilizzi materiali in costruzione		8 515,7	7 983,6
Immobilizzi immateriali		946,1	924,5
Totale Attivo fisso		42 324,5	41 380,4
Totale Attivi		44 101,0	43 024,8

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Capitale di terzi			
Debiti per forniture e prestazioni	10	818,4	671,2
Debiti a breve termine soggetti a interessi	11	869,8	1 292,6
Altri debiti a breve termine	13	132,8	116,4
Ratei e risconti passivi		1 357,9	1 216,9
Accantonamenti a breve termine	14	311,8	294,1
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 490,7	3 591,2
Debiti a lungo termine soggetti a interessi	11	8 113,0	7 866,3
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanz. dell'infra. ferroviaria	12	19 092,7	18 454,0
Altri debiti a lungo termine	13	899,6	939,1
Accantonamenti a lungo termine	14	479,7	519,1
Totale Capitale di terzi a lungo termine		28 585,0	27 778,4
Totale Capitale di terzi		32 075,7	31 369,6
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserva legale da capitale			
Riserve da apporto di capitale		2 000,0	2 000,0
Riserve da utili istituite da leggi speciali			
Riserve Lferr 67 (Infrastruttura)		14,6	-38,4
Riserve LTV 36 (Traffico regionale viaggiatori)		-1,4	158,5
Utili accumulati			
Utile riportato		642,0	292,9
Utile d'esercizio		370,2	242,2
Totale Capitale proprio		12 025,3	11 655,1
Totale Passivi		44 101,0	43 024,8

Allegato al conto annuale FFS SA.

Note sul conto annuale.

0.1 Aspetti generali.

Il presente conto annuale della Ferrovie federali svizzere FFS, Berna, è stato redatto in conformità con le disposizioni del Codice svizzero delle obbligazioni concernenti la contabilità commerciale (artt. 957-963b CO). Il conto annuale presenta un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale.

Sono considerate partecipazioni le società di cui la FFS SA detiene una partecipazione diretta o indiretta superiore al 20 per cento. I partecipanti sono la Confederazione, quale azionista della FFS SA, e le organizzazioni controllate dalla Confederazione.

0.2 Impegni di previdenza.

Per la previdenza professionale la FFS SA aderisce alla Cassa pensioni FFS. Al 31 dicembre 2017 la Cassa pensioni FFS presenta un grado di copertura del 107,1 per cento (esercizio precedente: 104,6 per cento). Al 31 dicembre 2017 è iscritto un obbligo previdenziale di CHF 799,2 mio (esercizio precedente: CHF 847,5 mio).

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 48,2 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 Accantonamento per il settore energetico.

Per il risanamento del settore energetico era stato individuato nell'aprile 2001 un fabbisogno di accantonamenti di CHF 1,2 mia. Da allora tale accantonamento si è ridotto a CHF 411,2 mio in seguito all'utilizzo per perdite dalla vendita di centrali elettriche e partecipazioni e all'utilizzo per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. Durante l'anno sono stati utilizzati CHF 22,8 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 2017, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e i costi di CHF 1,4 mio sono stati addebitati all'accantonamento. Contemporaneamente l'accantonamento per ulteriori futuri risanamenti di siti contaminati è stato aumentato di CHF 6,6 mio. Alla chiusura del bilancio l'accantonamento ammonta ancora a CHF 39,2 mio.

0.6 Accantonamento per manutenzione veicoli traffico regionale viaggiatori.

Il traffico regionale viaggiatori riceve indennizzi dai poteri pubblici per i costi non coperti dell'offerta richiesta. Essi comprendono i costi livellati della manutenzione dei veicoli. Dal momento che i costi effettivi non vengono sostenuti contemporaneamente agli indennizzi, si crea una differenza rispetto agli indennizzi ricevuti. Fino al 2015 questa differenza veniva attribuita alla riserva speciale conformemente alla legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV). In base all'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC), esiste a partire dal 2016 un accantonamento per questa differenza.

0.7 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 cantonale che su quello federale.

Informazioni dettagliate sulle voci del bilancio e del conto economico.

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2017	2016
Traffico viaggiatori	3 165,7	3 022,2
Prestazioni d'esercizio	48,1	55,9
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	263,7	257,8
Ricavi da traffico	3 477,5	3 335,9

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2017	2016
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	221,5	221,1
Cantoni	251,4	256,8
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	472,9	477,9
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura in base alla convenzione sulle prestazioni		
Ammortamento infrastruttura	1 287,3	1 207,8
Quote d'investimento non attivabili	191,6	165,9
Contributo d'esercizio infrastruttura	388,5	285,0
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla convenzione sulle prestazioni	1 867,5	1 658,8
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	107,7	108,5
Cantoni	7,9	13,1
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	115,6	121,5
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	1 983,1	1 780,3
Prestazioni dei poteri pubblici	2 456,0	2 258,2

3 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2017	2016
Servizi	192,1	206,0
Lavori di assistenza e manutenzione	118,9	120,0
Ricavi da noleggi	59,0	57,3
Ricavi da vendita di energia	81,2	69,7
Cambio di valuta	37,7	37,5
Provvigioni	84,1	80,3
Vendita stampati e materiali	72,7	65,9
Partecipazione alle spese	129,0	132,5
Altri ricavi complementari	146,5	158,9
Ricavi complementari	921,2	928,3

4 Costi del personale.

Mio di CHF	2017	2016
Salari	2 472,0	2 503,6
Noleggio di personale	544,3	464,2
Assicurazioni sociali	462,1	467,8
Costi del personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	10,2	2,8
Altri costi del personale	130,2	155,4
Costi del personale	3 618,8	3 593,9

5 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2017	2016
Prestazioni d'esercizio ferroviario	177,8	169,3
Noleggio di impianti	54,6	50,3
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	455,4	434,8
Veicoli	139,2	232,4
Energia	202,3	199,9
Amministrazione	105,7	97,3
Informatica	147,0	180,0
Pubblicità	44,0	54,3
Concessioni, tributi, tasse	74,6	72,4
Indennizzi riduzione imposta precedente/Prestazioni dei poteri pubblici	91,1	80,9
Diversi costi d'esercizio	99,5	106,7
Altri costi d'esercizio	1 591,1	1 678,3

6 Utile d'esercizio.

Mio di CHF	2017	2016
Risultati da settori che danno diritto all'indennità		
Traffico regionale viaggiatori (TRV) ai sensi dell'art. 36 LTV	-24,3	-53,7
Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	53,0	-122,9
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	341,5	418,8
Utile d'esercizio	370,2	242,2

7 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2017	31.12.2016
Crediti da forniture e prestazioni		
verso terzi	347,9	334,1
verso partecipanti	118,3	182,8
verso partecipazioni	46,4	47,7
Rettifiche di valore	-16,1	-12,1
Crediti per forniture e prestazioni	496,5	552,5

8 Immobilizzi finanziari.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Titoli dell'attivo fisso	72,0	74,6
Prestiti verso terzi	64,9	93,7
Prestiti verso società del Gruppo	898,1	942,7
Prestiti verso società associate	1,2	1,3
Immobilizzi finanziari	1 036,2	1 112,2

La FFS SA ha firmato un accordo di postergazione del credito su prestiti per CHF 300,0 mio a favore di FFS Cargo SA, che sussisterà fino al risanamento finanziario della società. I relativi ammortamenti vengono prorogati per l'intera durata dell'accordo. Le FFS concedono inoltre una promessa di liquidità limitata a CHF 45,0 mio.

9 Partecipazioni.

La riduzione dei valori contabili delle partecipazioni è sostanzialmente dovuta all'aumento della rettifica di valore sulla partecipazione detenuta nella FFS Cargo SA di CHF 247,0 mio.

10 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	753,4	628,8
verso partecipanti	43,3	15,7
verso partecipazioni	21,7	26,7
Debiti per forniture e prestazioni	818,4	671,2

11 Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti bancari	2 850,5	2 749,0
Impegni di leasing	107,6	307,5
Cassa del personale	906,9	1 003,2
Debiti soggetti a interessi verso società del Gruppo	173,8	179,9
Prestiti della Confederazione (commerciali)	3 570,0	3 320,0
Prestiti dell'istituto di previdenza	1 374,0	1 599,3
Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi	8 982,8	9 158,9

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

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Prestito Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convezione sulle prestazioni	3 570,6	3 690,6
Prestito Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convezione d'attuazione	12 322,8	11 767,7
Prestito Fondo infrastrutturale Confederazione	1 341,4	1 327,9
Prestito da altre convenzioni con la Confederazione	178,8	175,9
Prestiti Cantoni	1 679,1	1 491,9
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	19 092,7	18 454,0

I prestiti della Confederazione sono senza interessi e a rimborso condizionato. Essi comprendono gli averi in conto corrente verso la Confederazione pari a CHF 27,3 mio per progetti in fase di realizzazione (anno precedente: debiti pari a CHF 33,6 mio).

13 Altri debiti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti a breve termine verso enti statali	74,8	71,9
Altri debiti a breve termine	58,0	44,5
Ratei e risconti a lungo termine	100,4	91,6
Debiti verso istituti di previdenza e collaboratori	799,2	847,5
Altri debiti a breve e lungo termine	1 032,4	1 055,5

14 Accantonamenti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Siti contaminati	39,2	34,0
Settore energetico	411,2	434,0
Vacanze/straordinari	90,9	90,6
Ristrutturazione	31,6	25,8
Manutenzione veicoli traffico regionale viaggiatori	139,8	124,3
Altri accantonamenti	78,7	104,4
Accantonamenti	791,4	813,1

Nell'esercizio in esame l'accantonamento per manutenzione veicoli è stato ridotto di CHF 56,1 mio per lavori di manutenzione svolti (2016: CHF 57,5 mio). Contemporaneamente, l'accantonamento per veicoli senza grandi lavori di manutenzione è aumentato di CHF 71,6 mio (2016: CHF 61,5 mio).

15 Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Debiti soggetti a interessi	11	8 982,8	9 158,9
Prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	12	19 092,7	18 454,0
Totale debiti finanziari		28 075,6	27 612,9
./. Liquidità e crediti a breve termine soggetti a interessi		-611,9	-408,5
Indebitamento netto		27 463,6	27 204,4
Variazione rispetto all'esercizio precedente		259,2	5 448,6

Altre indicazioni.

Posti a tempo pieno.

Nell'esercizio in esame il numero dei posti a tempo pieno nella media annuale è stato pari a 24 833 (esercizio precedente: 25 145).

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.

Importo residuo degli impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Scadenza entro 1-5 anni	0,2	0,2
Totale	0,2	0,2

Altri impegni da non iscriverne a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Scadenza entro 1-5 anni	8 635,0	7 693,1
Scadenza oltre 5 anni	1 585,1	1 918,3
Totale	10 220,0	9 611,4

Gli Altri impegni da non iscriverne a bilancio comprendono tra l'altro impegni per investimenti, impegni di acquisto energia e locazioni a lungo termine di immobili e altri impianti.

Garanzie costituite per debiti di terzi.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Fidejussioni e garanzie	177,2	143,1
Totale	177,2	143,1

Attivi utilizzati per garantire debiti dell'azienda e attivi sotto riserva di proprietà.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Impianti in leasing	89,1	95,9
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 665,0	1 754,1
Totale	1 754,0	1 850,0

Impegni eventuali.

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	130,0	130,0
Altri	121,8	119,6
Totale	399,0	396,8

Impegni eventuali per centrali elettriche.

Le FFS detengono quote in diverse centrali elettriche (cosiddette centrali partner). I contratti di partenariato prevedono che i costi per l'esercizio e la successiva dismissione siano addebitati agli azionisti (partner) proporzionalmente ai rispettivi acquisti di energia. Nel caso in cui i costi per l'esercizio, la dismissione e lo smaltimento dovessero essere maggiori del previsto e le risorse del fondo di dismissione e smaltimento non fossero sufficienti a coprire i costi, a causa dell'impegno di presa in carico dei costi i partner sono tenuti a un versamento suppletivo.

Crediti eventuali.

I contratti di fornitura d'opera per gli acquisti di materiale rotabile prevedono in genere il pagamento di sanzioni in caso di forniture ritardate. Tali sanzioni sono legate a criteri contrattualmente definiti. L'ammontare del credito dopo una sanzione risultante dalla fornitura ritardata dei treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza può essere calcolato in modo definitivo solo dopo la presa in consegna dei veicoli.

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 dalla FFS SA.

Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto annuale della FFS SA è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 28 febbraio 2018. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio con influsso sul conto annuale.

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 400,0 mio (invariato rispetto all'esercizio precedente) e assicurazioni di responsabilità civile con un importo di copertura di CHF 400,0 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	Altri immobilizzi materiali	Terreni	Edifici	Immobilizzi immateriali	Totale immobilizzi materiali e immateriali	Impianti in costruzione e accounti (incl. immob. immateriali)	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2017	412,4	16 555,5	1 917,1	631,5	816,9	299,4	20 632,9	5 569,6	26 202,5
Costi d'acquisto									
Stato al 1. 1. 2017	952,3	26 322,4	4 022,8	631,7	1 144,1	661,0	33 734,3	5 569,6	39 303,9
Investimenti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 996,7	1 996,7
Decrementi immobilizzi	-22,5	-261,7	-87,9	-0,8	-3,8	-15,2	-391,9	0,0	-391,9
Riclassificazioni	66,5	1 218,9	336,5	8,4	77,1	89,0	1 796,4	-1 784,5	11,8
Stato al 31. 12. 2017	996,3	27 279,6	4 271,5	639,3	1 217,3	734,8	35 138,7	5 781,7	40 920,5
Ammortamenti accumulati									
Stato al 1. 1. 2017	-539,9	-9 766,9	-2 105,7	-0,2	-327,2	-361,6	-13 101,4	0,0	-13 101,4
Ammortamenti	-45,4	-853,5	-230,9	0,0	-24,0	-72,6	-1 226,4	0,0	-1 226,4
Decrementi	21,0	218,8	81,6	0,0	1,8	13,7	336,8	0,0	336,8
Riclassificazioni	-0,6	-0,3	0,0	0,0	-0,6	0,0	-1,5	0,0	-1,5
Stato al 31. 12. 2017	-564,9	-10 401,9	-2 255,0	-0,2	-350,0	-420,5	-13 992,6	0,0	-13 992,6
Valore contabile netto al 31. 12. 2017	431,4	16 877,7	2 016,4	639,1	867,3	314,2	21 146,2	5 781,7	26 927,9

Le riclassificazioni comprendono incrementi di immobilizzi da altri settori delle FFS per un importo netto di CHF 10,3 mio.

Ammortamenti immobilizzi materiali e immateriali del settore Infrastruttura (art. 7 OCIC).

Mio di CHF	2017	2016
Ammortamenti immobilizzi materiali	1 153,8	1 061,5
Ammortamenti immobilizzi immateriali	72,6	67,4
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	51,0	74,9
Totale	1 277,5	1 203,8

Investimenti del settore Infrastruttura (art. 3 OCIC).

Mio di CHF	2017	2016
Investimenti per impianti	1 996,7	5 690,1
Impianti trasferiti da altri settori delle FFS	10,3	4,9
Costi per investimenti non attivati	307,3	287,5
Totale	2 314,2	5 982,5

Gli investimenti comprendono incentivazioni dei poteri pubblici per il risanamento fonico e misure conformi alla legge sui disabili (LDiS) per CHF 74,4 mio (2016: CHF 85,1 mio).

Partecipazioni.

Ragione sociale	Capitale azionario in mio	Quota di capitale e diritti di voto FFS in mio	Quota di capitale e diritti di voto FFS in %	Quota di capitale e diritti di voto FFS in %
			31. 12. 2017	31. 12. 2016
Traffico viaggiatori e turismo				
Elvetino SA, Zurigo	CHF	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerna	CHF	0,10	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berna	CHF	1,00	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berna	CHF	2,89	65,47	65,47
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	60,00	60,00
Lémanis SA, Ginevra	CHF	0,10	60,00	0,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	50,00	50,00
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Francoforte sul Meno	EUR	0,03	50,00	50,00
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	1,18	41,47	50,00
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	24,01	24,01
Transferis SAS, Annemasse (liquidata)	EUR	0,00	0,00	50,00
Traffico merci e spedizioni				
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten	CHF	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo Internazionale SA, Olten (indiretta)	CHF	25,00	75,00	75,00
Centrali elettriche				
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	90,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	90,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	75,00	75,00
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	36,00	36,00
Immobili e parcheggi				
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berna	CHF	2,95	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF	10,00	20,00	20,00
Varie				
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF	5,00	100,00	100,00
Securitrans, Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	51,00	51,00
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF	0,10	25,00	25,00
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	100,00	100,00
login formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	69,42	69,42
SwissSign AG, Opfikon	CHF	0,45	50,00	0,00

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

L'UFT ha sottoposto, a complemento della verifica da parte dell'organo statutario di revisione, le posizioni del bilancio e dei conti rilevanti nell'ottica del diritto dei sussidi a un esame a campione volto a individuare errori di dichiarazione sostanziali. Secondo lo scritto del 27 febbraio 2018 l'UFT non ha rilevato elementi da cui dedurre che il conto annuale 2017 e la richiesta di impiego dell'utile a bilancio non siano conformi alla legge sui sussidi e al corrispondente diritto speciale.

Proposta del CdA sull'impiego dell'utile di bilancio.

Il Consiglio d'amministrazione propone all'Assemblea generale di impiegare l'utile di bilancio al 31 dicembre 2017 come segue:

Mio di CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Utile portato a nuovo esercizio precedente	695,0	170,0
Assegnazione alle riserve in relazione al risultato 2017		
– Settore Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	-53,0	122,9
Utile portato a nuovo	642,0	292,9
Utile d'esercizio	370,2	242,2
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	1 012,2	535,1
Impiego del restante utile di bilancio		
Prelievo dalla riserva in relazione al risultato 2017		
– Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV	24,3	53,7
– Traffico regionale viaggiatori: prelievo per accantonamento Manutenzione veicoli	0,0	106,2
Riporto a nuovo	1 036,5	695,0

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale.



Ernst & Young SA
Schanzenstrasse 4a
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, 28 febbraio 2018

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione del conto annuale della Ferrovie federali svizzere FFS, costituito da conto economico, bilancio ed allegato (pagine da 117 a 128), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.



Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alle disposizioni legali 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 frodi o errori. Il Consiglio d'amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.



Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale sulla base della nostra revisione. Abbiamo svolto la nostra revisione conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione. Tali standard richiedono di pianificare e svolgere la revisione in maniera tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il conto annuale non contenga anomalie significative.

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella 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 revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.



Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.



Page 2



Relazione 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.

Confermiamo inoltre che la proposta d'impiego dell'utile di bilancio è conforme alla legge svizzera e allo statuto e raccomandiamo di approvare il presente conto annuale.

Ernst & Young SA

Bernadette Koch
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

Florian Baumgartner
Perito revisore abilitato

FFS SA

Comunicazione

Hilfikerstrasse 1

3000 Berna 65, Svizzera

+41 51 220 41 11

press@ffs.ch

ffs.ch/rapporto_di_gestione